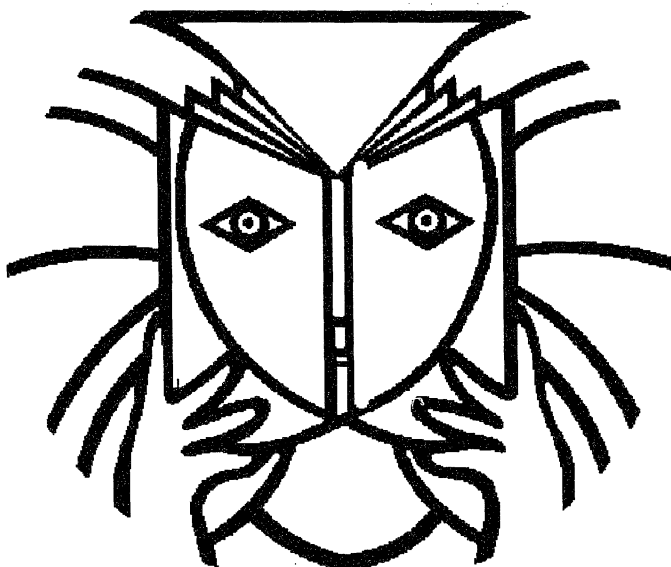




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2001

for the

Rare Books Collection

of the

***NATIONAL LIBRARY
OF CANADA***

OTTAWA

***Microfilmed by
the NATIONAL ARCHIVES
OF CANADA***

Microfilmé 2001

pour la

Collection des Livres rares

de la

***BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA***

OTTAWA

***Microfilmé par
les ARCHIVES NATIONALES
DU CANADA***

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 3.

PREMIERE SESSION DU SEPTIEME PARLEMENT

DE LA

PROVINCE DU CANADA.

Session 1862.



VOLUME XX.

IMPRIME POUR LES ENTREPRENEURS, PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE STE. URSULE, QUEBEC.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. XX—SESSION 1862.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

Agriculture	(No. 32.)	Hôpitaux	(No. 19.)
Armes	(No. 17.)	Kinkora, bureau de poste de.....	(No. 1.)
Assurance, compagnies d'.....	(No. 9.)	Lac Erié.....	(No. 36.)
Auberge, licences d'	(No. 30.)	Lachine, canal.....	(No. 31.)
Banques.....	(No. 9.)	Licences	(No. 30.)
Baptêmes, mariages et sépultures	(No. 8.)	Maisons de la Trinité, comptes des	(No. 35.)
Biens des Jésuites.....	(No. 15.)	Maître-général des postes.....	(No. 1.)
Bondreau, E.....	(No. 38.)	Maîtres de poste	(No. 1.)
Budget	(No. 4.)	Malbaie, prison de la.....	(No. 35.)
Bureaux publics.....	(No. 37.)	Métapédia, chemin de.....	(No. 36.)
Chemins à barrières de Montréal,		Milice.....	(No. 17.)
compagnie des.....	(No. 6.)	Obligations et cautionnements ..	(No. 2.)
Chemin de fer Grand Tronc.....	(No. 16.)	Ottawa, collège.....	(No. 14.)
Chemins de fer.....	(No. 16.)	Pêcheries	(No. 11.)
Commerce et de la navigation, ta-		Ponts	(No. 31.)
bleau du	(No. 2.)	Primes aux pêcheurs.....	(No. 21.)
Commission seigneuriale.....	(No. 33.)	Prisons	(No. 19.)
Comp. des steamers océaniques		Rapports de municipalités... ..	(No. 20.)
de Montréal.....	(No. 1.)	Réciprocité, traité de.....	(No. 25.)
Comp. d'assurance étrangères....	(No. 27.)	Régistrateurs	(No. 7.)
Comptes publics.....	(No. 4.)	Richelieu, compagnie du.....	(No. 16.)
Cour de circuit, Drummond.....	(No. 28.)	Rideau, canal.....	(No. 36.)
Défenses des colonies	(No. 17.)	Rigaud, seigneuresse de.....	(No. 33.)
Défense militaire.....	(No. 17.)	Rivière-des-Prairies	(No. 25.)
Emigration, agents de l'.....	(No. 11.)	Statuts refondus	(No. 18.)
Enseignement	(No. 34.)	Statuts provinciaux.....	(No. 10.)
Fonds d'honoraires.....	(No. 13.)	Stratford et Millbank	(No. 1.)
Fortin, Pierre.....	(No. 13.)	Tassé, Didace.....	(No. 30.)
Gibbard, W	(No. 11.)	Travaux publics.....	(No. 3.)
Gouverneur-général, instructions		Terres de la couronne.....	(No. 11.)
au	(No. 29.)	Universités.....	(No. 14.)
Greffier de la couronne en chan-		Volontaires	(No. 17.)
cellerie.....	(No. 24.)	Votes donnés à la dernière élection	(No. 24.)
Hamilton, bons de la cité d'.....	(No. 22.)		
Hendry, Charles	(No. 1.)		
Holland, héritiers.....	(No. 26.)		

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIERES DU VOLUME NO. 1.

- No. 1** - - MAITRE-GENERAL DES POSTES :—Rapport du, pour 1861.
 STRATFORD et MILLBANK :—Rapport relatif à l'établissement d'une
 malle quotidienne.
 HENDRY, CHARLES :—Rapport relatif à sa résignation comme maître
 de poste de Conestogo et Waterloo.
 KINKORA :—Rapport relatif au déplacement du bureau de poste.
 LIGNE DES STEAMERS DE MER, MONTREAL :—Rapport et cor-
 respondance au sujet de la.
 MAITRES DE POSTE :—Liste des maîtres de poste démis depuis la der-
 nière élection générale.
- No. 2** - - COMMERCE et de la NAVIGATION, CANADA :—Tableau du, pour 1861

MATIERES DU VOLUME NO. 2.

- No. 3** - - TRAVAUX PUBLICS :—Rapport du commissaire, pour 1861.
- No. 4** - - COMPTES PUBLICS DU CANADA, pour 1861.
 BUDGET et BUDGET SUPPLEMENTAIRE du CANADA, pour 1862.

MATIERES DU VOLUME NO. 3.

- No. 5** - - MAISONS de la TRINITE, QUEBEC et MONTREAL :—Comptes des,
 pour 1861.
- No. 6** - - CHEMINS A BARRIERES de MONTREAL :—Comptes des syndics,
 pour 1861.
- No. 7** - - REGISTRATEURS, HAUT-CANADA :—Honoraires pour 1861.
- No. 8** - - BAPTEMES, MARIAGES et SEPULTURES :—Rapport des, pour 1861.
 (*Pas imprimés.*)
- No. 9** - - BANQUES :
 BANQUES D'EPARGNE :
 COMPAGNIES D'ASSURANCE : } Rapports et états des.—(Voir liste
 des documents de la session.)
- No. 10** - - STATUTS PROVINCIAUX :—Rapport de la distribution des, 1861.
- No. 11** - - TERRES de la COURONNE :—Rapport du commissaire, pour 1861.
 PRIMES AUX PECHEURS :—Rapport à ce sujet.
 FORTIN, PIERRE :—Magistrat pour la protection des pêcheries du golfe,
 son rapport pour 1861.
 PECHERIES, BAS-CANADA :—Rapport du surintendant, pour 1861.
 PÊCHERIES :—Rapport de W. Gibbard, sér., inspecteur pour les lacs
 Huron et Supérieur.

- No. 11 - - PECHERIES, HAUT-CANADA :—Rapport du surintendant des, pour 1861.
- No. 12 - - OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS :—Tel qu'enregistrés dans le bureau du registraire-provincial, jusqu'au 20 mars 1862. (*Pas imprimés.*)
- No. 13 - - FONDS D'HONORAIRES :—Rapport des honoraires reçus pour le fonds d'honoraires, et des salaires payés aux juges et recorders de comté, pour 1861.
- No. 14 - - COLLEGE D'OTTAWA :—Rapport annuel du, pour 1861.
UNIVERSITE et COLLEGE du HAUT-CANADA, TORONTO :—Comptes pour 1861.
- No. 15 - - BIENS des JESUITES :- Etat relatif aux, pour 1861.
- No. 16 - - COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER: Rapports et états des.—(Voir liste dans les documents de la session.)
CHEMIN DE FER GRAND TRONC :—Etat des affaires du.
RAPPORT de la COMMISSION des CHEMINS de FER pour 1859 et 1860.

—————

MATIERES DU VOLUME NO. 4.

- No. 17 - - MILICE :—Rapport des commissaires nommés pour réorganiser la milice.
DEFENSE des COLONIES :—Rapport de MM. Godley, Hamilton et Elliot, et rapport d'un comité de la chambre des communes, 1861.
VOLONTAIRES :—Rapport au sujet de l'infanterie, de la cavalerie, des ingénieurs et de l'artillerie en Canada, reconnus par le gouvernement.
DEFENSE MILITAIRE de la PROVINCE :—Rapport et correspondance avec les autorités impériales au sujet de la.
ARMES :—Rapport et dépêches relatives à la fourniture d'armes pour l'usage des volontaires et de la milice.
ARMES :—Ordres en conseil relatifs à la fourniture d'armes pour la défense de la province.
- No. 18 - - STATUTS REFONDUS :—Rapport de la distribution des.
- No. 19 - - HOPITAL-GENERAL de KINGSTON :—Rapport pour 1861.
ASILES, PRISONS, etc :—Rapport annuel pour 1861.
- No. 20 - - RAPPORTS MUNICIPAUX :—Haut et Bas-Canada, pour 1861.
- No. 21 - - AGENTS de l'EMIGRATION :—Leurs instructions, leurs rapports, salaires, etc.
- No. 22 - - HAMILTON, CITE d' :—Rapport relatif à la dette de la.
- No. 23 - - TRAITÉ de RECIPROCITE :—Rapport du ministre des finances sur le.
- No. 24 - - VOTES DONNÉS à la DERNIERE ELECTION :—Rapport du greffier de la couronne en chancellerie.

- No. 25 - - RIVIERE des PRAIRIES :—Rapport des arbitres sur les réclamations de propriétaires de ponts sur la dite rivière.
- No. 26 - - HERITIERS HOLLAND :—Rapport relatif à la réclamation des.—(*Pas imprimé.*)
- No. 27 - - COMPAGNIES D'ASSURANCE ETRANGERES :—Rapport de celles qui ont obtenu des licences du ministre des finances, etc.
- No. 28 - - COUR de CIRCUIT, DRUMMOND :—Rapport au sujet de ce que la cour de circuit n'a pas été tenue à Drummond.
- No. 29 - - INSTRUCTIONS ROYALES A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GENERAL.
- No. 30 - - INSPECTEUR du REVENU, IBERVILLE :—Rapports et divers états.
(*Pas imprimés.*)
LICENCES D'AUBERGE :—Rapport au sujet de celles dont les honoraires n'ont pas été transmises au receveur-général.
LICENCES de BOUTIQUE et d'AUBERGE :—Rapport de leur nombre pour chaque township, village, etc., etc.
- No. 31 - - PONTS, CANAL LACHINE :—Rapport relatif à l'érection de.
PONTS, CANAL RIDEAU :—Rapport relatif à des pétitions, etc., au sujet de l'érection des.

—————

MATIERES DU VOLUME NO. 5.

- No. 32 - - AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l', pour 1861.
- No. 33 - - COMMISSION SEIGNEURIALE :—Rapport, état des dépenses.
SEIGNEURIE de RIGAUD :—Rapport, état des paiements faits par le commissaire à compte de la.
- No. 34 - - ENSEIGNEMENT :—Rapport du surintendant de l'instruction, Bas-Canada, pour 1861.
ENSEIGNEMENT :—Rapport du surintendant en chef des écoles du Haut-Canada, pour 1861.
- No. 35 - - PALAIS DE JUSTICE et PRISON de la MALBAIE :—Documents relatifs à la construction des.—(*Pas imprimés.*)
- No. 36 - - CHEMIN DE METAPEDIAC :—Documents relatifs au.
QUAIS et HAVRES, LAC ERIE :—Rapport—Etat détaillé de la dépense de \$20,000.
- No. 37 - - BUREAUX PUBLICS :—Etat des nouveaux bureaux créés depuis 1861.
- No. 38 - - BOUDREAU, E :—Rapport des enquêtes tenues par lui comme coroner pour le Saguenay.—(*Pas imprimé.*)

COMPTES DE LA MAISON DE LA TRINITÉ.

Dr. LA MAISON DE LA TRINITÉ de Québec, en compte avec ALEXANDRE LEMOINE, Trésorier. *Av.*

1861.		1861.		Balance au 31 décembre 1860.....	
Payé à F. Buteau, pour pension de John Smith, Jr. Surintendant des pilotes, à bord du steamer "Napoléon," dans sa visite des phares.....		\$125 00		Reçu de F. Buteau, prix d'un télescope.....	\$ 761 21
do F. Gourdeau, à compte des dépenses pour porter les ordres de l'honorable commissaire des travaux publics, à l'égard des arrangements nécessaires pour rencontrer les vaisseaux de guerre venant de l'Angleterre au Bic, avec des troupes et des ammunitions.....		100 00		do Joseph Hudon, pour madriers et planches achetées pour les fanaux, mais non mis en usage.....	26 66
do Montant payé pour les résumés suivants, savoir :				Reçu des individus suivants, pour provisions de dépôt, sous leur charge, savoir :—	10 20
No. 1. Contingents.....	\$3157 84			D. Vaughan, gardien du dépôt à Belle-Isle.....	\$ 10 03
2. Bureau du havre.....	1809 71			F. Buteau, do Cap Rosiers.....	142 50
3. Boutées.....	1594 77			D. Ballantyne, do do Pointe Ouest, Anticosti.....	13 40
4. Fanaux.....	454 37			Reçu de E. B. Lindsay, valeur de son compte d'ammunitions et frais.....	165 93
5. Compte d'huile.....	3482 83			Reçu de L. Massue, pour 367 gallons d'huile de rebut, à la \$1.....	59 50
6. Quarantaine.....	17 50			Reçu du gouvernement provincial, montant des warrants, savoir :.....	11 83
7. Dépôts de provisions.....	1716 87				
8. Phares flottants.....	2123 93				
9. Phare du Pillier.....	123 97				
10. do de l'Île Rouge.....	1113 58				
11. do de l'Île Verte.....	551 98				
12. do de Biquet.....	198 57				
13. do de la Pointe des Monts.....	113 08				
14. do de Ste. Croix.....	87 72				
15. do du Cap Rosiers.....	1716 82				
16. do de la Pointe Ouest d'Anticosti.....	1523 80				
17. do de la Pte. S. O. d'Anticosti.....	1448 78				
18. do Extrémité Est d'Anticosti.....	203 83				
19. do de Forteau.....	1809 55				
20. do de Belle-Isle.....	1684 92				
21. do de la Pointe-aux-Pères.....	560 92				
22. do de Portneuf.....	43 78				
23. do de St. Antoine.....	11 83				
24. Salaire, officiers de la M. de Trinité.....	9205 00				
25. do gardiens des phares.....	8881 37				
26. Pensions.....	1100 00				
27. Magasins.....	1613 92				
Balance.....		46311 49			
		454 32			
		\$47020 81			\$47020 81

Attesté sous serment comme étant correct, à Québec, ce 10 mars 1862.
 DANIEL MCGEE, J. P. }
 (Signé,)
 [E. E.] Québec, 31 décembre 1861.
 A. LEMOINE, Trésorier.
 JAMES GILLESPIE, Maître.

Examiné. Balance au crédit du trésorier, quatre cent quatre-vingt quatre piastres et trente-deux centins.

FONDS DES PILOTES INFIRMES DE QUEBEC, en compte avec ALEXANDRE LEMOINE, Trésorier de la MAISON DE LA TRINITE, Québec.

Di.

Av.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
POUR LES SOMMES ET LES PENSIONS SUIVANTES, PAYEES DURANT L'ANNEE 1861.			
1861 Arrangés de pensions jusqu'au 31 décembre 1860.....	234 00		
Mont. de la liste de pen. pour le trimest. fin. le 31 jan. 1861	191 81		
do do do 30 avril 1861	1908 88		
do do do 31 juillet 1861	1894 87		
do do do 31 octobre 1861	1821 89		
Montant octroyé comme secours.....	260 88	8039 53	
Pour les sommes suivantes payées :			
Montant déposé dans la banque de prévoyance et d'épargnes.....	800 00		
do do Caisse d'Economie Notre Dame.....	2000 00		
do do Banque d'Épargnes de Québec	800 00		
do do Banque de l'Amérique Britannique du Nord.....	1600 00	5200 00	
Pour les sommes suivantes payées :			
C. Lespérance, pour avoir aidé le trésorier dans la perception et la distribution du fonds des pilotes, du 1er octobre 1860 au 31 décembre 1861.....	483 33		
E. B. Fréchette, pour publication dans le <i>Canadien</i> , de l'état annuel du fonds.....	13 00		
Middleton et Dawson, pour do do dans le <i>Quebec Gazette</i>	16 80		
A. Côté et Cie, pour do do dans le <i>Journal de Québec</i> , et pour impression de blancs.....	44 86		
R. Alleyne, compte du solliciteur, pour services professionnels.....	5 00	562 49	
Balance.....		4659 65	
		\$18341 67	
1861 Balance entre les mains du trésorier au 31 décembre 1860.....			3972 91
CAPITAL ET INTERET RECUS DES INDIVIDUS SUIVANTS, DURANT L'ANNEE 1861.			
Des syndics des chemins à barrières de Québec, 1 an d'intérêt sur \$20,000 jusqu'au 1er juillet 1861.....		1368 00	
De G. Bissett, 1 an d'int. sur \$800 jusqu'au 4 oct. 1860.		48 00	
Du ministre et des syndics de l'église St. André, 1 an d'intérêt sur \$2000 jusqu'au 18 novembre 1861.....		120 00	
De la corporation de la cité de Québec, 1 an d'intérêt sur \$3000, jusqu'au 1er novembre 1861.....		546 00	
Du gouvernement provincial, 1 an d'intérêt sur \$1600, jusqu'au 1er octobre 1861.....		96 00	
Des biens de Sir James Stuart, 1 an d'intérêt sur \$4000, jusqu'au 9 mai 1861.....		240 00	
De J. Cary, 1 an d'int. sur \$1200, jusqu'au 20 mai 1861.		72 00	
De C. H. Têtu, 1 an d'int. sur \$1600, jusq. 17 mars 1861.		96 00	
De P. Boisseau, 2 ans d'intérêt sur \$8500, jusqu'au 26 janvier 1861.....		\$210 00	
De P. Boisseau, montant de perception dans le cas No. 54, la société de construction de la cité vs. Mary Atkins.....		911 84	
De P. Boisseau, balance d'intérêt sur \$900, jusqu'au 17 octobre 1861.....		27 21	1149 05
De O. L. Richardson, montant de perception dans la cause No. 163, Thompson vs. Fitzback.....			2130 67
Des biens de John Jones, montant de perception dans la cause de la société de bûches de Québec vs J. Jones.			917 06
De Ignace Adam et autres, à compte de leur obligation du 17 novembre 1849.....			40 00
De R. E. Simard, montant de son billet pour commission et intérêt d'ice lui.....			42 80
Amendes et frais—Montant reçu en 1861.....			6865 58
Commission—Montant perçu durant l'année 1861.....			80 00
			7423 18

Attesté sous serment comme étant correct et fidèle, à Québec, ce 20 janvier 1862.
 E. GLACKEMEYER, J. P.
 Examiné—Balance en main, quatre mille cinq cent trente-neuf piastres et soixante-cinq centins.
 [E. E.] A. LEMOINE, Trésorier.
 J. GILLESPIE, Maître.
 Québec, 31 décembre 1861.

COMPTES DE LA MAISON DE LA TRINITÉ, en compte avec le gouvernement de Sa
Majesté.—(Imprimés en abrégé.)

		Dr.	\$	cts.	\$	cts.
1861.						
Mars 31	Pour Salaires et autres déboursés, pour le trimestre finissant ce jour.....		2,149	79		
Juin 30	do do do		1,404	65		
Septembre 30...	do do do		3,320	49		
Décembre 30...	do do do		5,663	99		
						12,508 92
1860.						
Décembre 31 ...	Balance à la Banque du Haut-Canada, au crédit du trésorier...		2,424	34		
Février 23.....	Mandat du Receveur Général.....		2,000	00		
Juillet 15.....	By do do		4,000	00		
Novembre 1er...	By do do		4,000	00		
						12,424 34
Décembre 31 ...	Balance due au trésorier					\$34 58

Examiné et trouvé correct. Balance due au trésorier le 31 décembre 1861, quatre-vingt-quatre piastres et cinquante-huit centins.

WM. EDMONSTONE, *Syndic,* }
J. L. BEAUDRY, *Syndic,* } *Auditeurs.*

(E. E.)

E. D. DAVID,
Trésorier.

Montréal, 31 décembre 1861.

COMPTES DU FONDS DES PILOTES INFIRMES DE MONTREAL.

Le Fonds des Pilotes infirmes en compte avec le Trésorier de la Maison de la
Trinité de Montréal.

		Dr.	\$	cts.	\$	cts.
1861.						
Mars 31.....	Pensions pour le Trimestre finissant ce jour.....		159	00		
Juin 30.....	do do do		294	00		
Septembre 30...	do do do		219	00		
Décembre 31 ...	do do do, Débentures, &c		2,284	12		
						2,906 12
1860.						
Décembre 31 ...	Balance entre les mains du Trésorier		857	46		
Janv. et Févr...	et Intérêts, &c		224	00		
Avril, Mai et Juin.....	do do		294	92		
Juillet, Août, et Septembre....	do do		665	28		
Oct., Nov. et Décembre.....	do do		1,459	78		
						\$3,501 44

Comptes du fonds des Pilotes infirmes de Montréal.—(Suite.)

E T A T D E S F O N D S .		\$ cts.
Obligations du Hâvre de Montréal.....		3,200 00
Obligations de l'Aqueduc de Montréal.....		5,600 00
Débetures du Gouvernement.....		2,800 00
Argent entre les mains du Trésorier.....		595 32
		\$12,195 32

Examiné et trouvé correct. Balance entre les mains du Trésorier, au 31 décembre 1861, cinq cent quatre-vingt-quinze piastres et trente-deux centins.

W. M. EDMONSTONE, *Syndic,* }
J. L. BEAUDRY, *Syndic,* } *Auditeurs.*

(E. E.)

E. D. DAVID,
Trésorier.

Montréal, 31 Décembre, 1861.

(No 6.) COMPTES DES SYNDICS DES CHEMINS A BARRIERES DE MONTREAL.

(Imprimés en abrégé.)

DEBOURSES POUR LA MAISON A MILE END, du 1er janvier au 30 juin 1861.

Décembre 30, 1860.....	Coût jusqu'à cette date.....	\$ cts. 773 53
Janvier 26, 1861.....	Prime d'Assurance.....Pièce justificative 14....	3 55
C R E D I T .		777 08
Juin 30.....	Six mois de loyer, jusqu'à cette date.....	24 00
		\$ 753 08

COMPTES DES DEPENSES, du 1er janvier au 30 juin 1861.

Juin 30, 1861.....	Compte d'intérêt—Voir ce compte	\$ cts. 5,974 65
do 30, do	Petit compte—Voir ce compte.....	450 53
do 30, do	John Penner, Secrétaire.....160....	780 00
do 30, do	William Youle, Surintendant.....161....	320 00
		\$ 7,525 18

COMPTE GENERAL DES PEAGES, du 1er janvier au 30 juin 1861.

Juin 30, 1861.....	Peages de Victoria, montant net, six mois.....	\$ cts. 327 01½
do 30, do	do St. Antoine do	485 50
do 30, do	do Bas Lachine do	232 15
do 30, do	do Québec do	1,660 40
do 30, do	do St. Laurent do	3,830 59½
do 30, do	do Côte des Neiges do	1,451 00
do 30, do	do Haut Lachine do	1,961 46
do 30, do	do Longue Pointe do	208 30
		\$10,156 42

COMPTÉ DES CHEMINS A BARRIÈRES, du 1er janvier au 30 juin 1861.

		\$	cts.	\$	cts.
31 décembre 1860.....	Frais des chemins jusqu'à cette date.....			216,286	71
	Compte de déboursés et proportion de dépense :—				
30 juin 1861	Chemin de Lachine d'en haut.....	1,836	59		
30 do do	Chemin de Lachine d'en bas.....	2,213	60		
30 do do	Chemin St. Antoine et St. Luc.	829	72		
30 do do	Chemin de L'Abord à Plouffe.....	1,788	04		
30 do do	Chemin Ste. Catherine.....	1,294	73		
30 do do	Chemin St. Laurent.....	1,878	69		
30 do do	Chemin Victoria.....	413	63		
30 do do	Chemin de Québec.....	2,934	76		
				13,189	76
	C R E D I T.			\$229,476	47
30 juin 1861	Péages, selon le compte général des péages.....			10,156	42
				\$219,320	05

BILAN, du 1er janvier au 30 juin 1861.

Dt.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Chem. à barrières, coût jusqu'à cette date	219,320	05	Déb. de chem., émises pour argent emp.	201,200	00
Bureau des travaux, plans de ponts.....	660	94	Receveur général, avances pour payer		
Maison à Mile End, coût jusq. cette date	753	08	l'intérêt.....	25,837	59
Banque de la cité, dépôts.....	6,640	30	Thomas Heaven, balance de contrat.....	24	32
Argent en main.....	87	54	Rutherford et Kerr do do ...	400	00
	\$227,461	91		\$227,461	91

Examiné et trouvé correct.

H. TAYLOR,
W. J. KNOX,JOHN PENNER,
Secrétaire.

Montréal, 30 juin 1861.

MAISON A MILE END, du 1er juillet au 31 décembre 1861.

		\$	cts.
30 juin 1861.....	Frais jusqu'à cette date.....	753	08
	C R E D I T.		
31 décembre 1861.....	Loyer, six mois jusqu'à cette date.....	24	00
		\$729	08

COMPTÉ DES DÉPENSES, du 1er juillet au 31 décembre 1861.

		\$	cts.
31 décembre 1861.....	Compte d'intérêt,—voir ce compte	5840	89
31 do do	Petits comptes—voir ce compte.....	1296	60
31 do do	John Penner, Secrétaire..... Voir compte 147	830	00
31 do do	William Youle, surveillant..... do 148	320	00
		\$8287	49

COMPTE GÉNÉRAL DES PÉAGES, du 1er juillet au 31 décembre 1861.

			\$	cts.
31 décembre 1861	.....	Péages de Victoria, montant net.....	482	60
31	do do	do de St. Antoine do	610	00
31	do do	do de Lachine d'en bas do	432	05
31	do do	do de Québec do	1757	50
31	do do	do de St. Laurent do	6013	42
31	do do	do de la Côte des Neiges do	1938	00
31	do do	do de Lachine d'en haut do	2875	61
31	do do	do de la Longue Pointe do	514	60
			\$14623	78

COMPTE DES CHEMINS A BARRIÈRES, du 1er juillet au 31 décembre 1861.

			\$	cts.	\$	cts.
30 juin 1861	.....	Frais et réparations des chemins jusqu'à cette date			219320	05
		Compte de déboursés et proportion de dépense sur le				
31 décembre 1861	.....	Chemin de Lachine d'en haut.....	1989	44		
31	do do	Chemin de Lachine d'en bas.....	2806	08		
31	do do	Chemin de St. Antoine et St. Luc.....	708	50		
31	do do	Chemin de L'Abord à Plouffe.....	1506	47		
31	do do	Chemin de Ste. Catherine	1012	97		
31	do do	Chemin de St. Laurent.....	1431	20		
31	do do	Chemin de Victoria.....	282	55		
31	do do	Chemin de Québec.....	3280	74		
					13017	95
					\$232338	00
C R E D I T .						
31 décembre 1861	.....	Péages, selon le compte général des péages.....			14623	78
					\$217714	22

BILAN, du 1er juillet au 31 décembre 1861.

Dt.

Av.

		\$	cts.			\$	cts.
Chem. à bar., coût jusqu'à cette date.....	217714	22	Déb. de chem., émises pour argent emp.	201200	00		
Bureau des travaux, plans de ponts.....	660	94	Receveur général, avances pour payer				
Maison à Mile End, coût jusq. cette date	729	08	l'intérêt	25837	59		
Banque de la cité, dépôts	7846	80	Thomas Heaven, balance de contrat.....		24	32	
Argent en main.....	510	87	Rutherford & Kerr, do do ...		400	00	
	\$227461	91			\$227461	91	

Examiné et trouvé correct.

H. TAYLOR,
EDWARD QUIN.

JOHN PENNER,
Secrétaire.

Montréal, 31 décembre 1861.

(No. 7.)

RAPPORT des honoraires et émoluments reçus par les régistres de comté du Haut-Canada, pour l'année 1861, fait en conformité de la 76e section, chap. 89, des Statuts Refondus pour le Haut-Canada.

Comté.	Nom du régistreur.	Total	Dépenses.	Recettes.
		des recettes.		
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Simcoe	George Lount	3929 58	1230 00	2699 58
Durham, (division est).....	George C. Ward	1301 13	470 00	831 13
Peterborough	Charles Rubidge.....	1524 56	690 00	834 56
Renfrew	James Morris, jr.....	404 75		
Elgin	J. McKay	1537 35	500 00	1037 35
Norfolk	F. S. Walsh	1512 13		
Victoria	Hartley Dunsford.....	1764 25		
Huron	John Galt.....	3902 00		
Stormont	George C. Wood	712 25		
Peel.....	J. Brega	1262 77	360 00	902 77
Lincoln.....	John Powell	1566 82		
Frontenac	James Durand	1480 50	400 00	1080 50
Dundas	Alex. McDonell.....	654 50		
Welland	D. D. Everardo	1491 96	1095 00	396 96
London, (cité) ..	W. C. L. Gill.....	736 16½		
York	John Ridout	3596 95		
Leeds	David Jones	1466 50		

(No. 8.)

RAPPORTS des mariages, baptêmes et sépultures, pour certains districts, pour l'année 1861.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les rapports ci-dessus ne sont pas imprimés.]

RAPPORTS

Des banques constituées en corporations, banques d'épargne et compagnies d'assurance.

BANQUES CONSTITUÉES EN CORPORTIONS.

No. 1.—BANQUE DE LA CITÉ DE MONTRÉAL.

No. 2.—LA BANQUE DU PEUPLE.

BANQUES D'ÉPARGNE.

No. 3.—BANQUES D'ÉPARGNE DE LA CITÉ ET DU DISTRICT DE MONTRÉAL.

No. 4.—LA CAISSE D'ÉCONOMIE DE NOTRE-DAME DE QUÉBEC.

No. 5.—BANQUE D'ÉPARGNE ET DE PRÉVOYANCE DE QUÉBEC.

No. 6.—BANQUE D'ÉPARGNE DE NORTHUMBERLAND ET DURHAM.

COMPAGNIES D'ASSURANCE.

No. 7.—COMPAGNIE D'ASSURANCE DE LA REINE.

No. 8.—COMPAGNIE D'ASSURANCE ROYALE.

No. 9.—COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE DE HOME, NEW YORK.

No. 10.—COMPAGNIE D'ASSURANCE PHŒNIX D'HARTFORD, CONNECTICUT.

No. 11.—COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE LE FEU D'HARTFORD.

No. 12.—COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA SUR LA VIE.

No. 13.—COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE LE FEU DE MANHATTAN.

No. 14.—COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE ET DE PLACEMENT.

No. 15.—COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE.

No. 16.—COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE ET CONTRE LE FEU DE LIVERPOOL ET LONDRES.

No. 1.—BANQUE DE LA CITÉ DE MONTRÉAL.

P A S S I F.		\$ cts.
Billets promissaires en circulation ne portant pas intérêt.....		453056 00
Lettres de change en circulation ne portant pas intérêt.....		..... ..
Lettres de change et billets en circulation portant intérêt.....		..... ..
Balances dues aux autres banques.....		116483 18
Deniers déposés ne portant pas intérêt.....		327951 74
Deniers déposés portant intérêt.....		330612 71
		\$1228103 58
A C T I F.		
Espèces et lingots.....		310030 25
Propriétés foncières ou autres de la banque.....		38000 00
Effets du gouvernement.....		162458 34
Lettres de change ou billets promissaires des autres banques.....		68981 17
Balances due par les autres banques.....		45417 46
Lettres de change et billets escomptés.....		1772975 03
Autres créances de la banque, non comprises sous les chefs ci-dessus.....		160177 33
		\$2558039 58

BANQUE DE LA CITÉ DE MONTRÉAL,
7 avril 1862.

F. MACCULLOCH,
Caissier.

No. 2.—LA BANQUE DU PEUPLE (Etat mensuel.)

CAPITAL.		\$	cts.
Capital autorisé par l'acte.....		2000000	00
Capital versé.....		1481870	00
PASSIF.			
Billets promissaires en circulation ne portant pas intérêt.....		197645	00
Lettres de change en circulation ne portant pas intérêt.....		.....	.....
Billets de banque en circulation portant intérêt.....		.....	.....
Balances dues aux autres banques.....		85244	27
Montant déposé ne portant pas intérêt.....		563891	01
Montant déposé portant intérêt.....		215502	09
Total du passif.....		\$862282	37
ACTIF.			
Espèces et lingots.....		190935	15
Immeubles et autres propriétés de la banque.....		63733	99
Effets du gouvernement.....		149708	71
Billets promissaires et billets des autres banques.....		71672	90
Balances due par les autres banques.....		86044	88
Montant des billets et lettres de change escomptés, et autres créances de la banque, non compris sous les chefs ci-dessus.....		1974646	89
Total de l'actif.....		\$2537632	52

LA BANQUE DU PEUPLE,
Montréal, 4 juin 1862.

B. H. LEMOINE,
Causier.

No. 3.—BANQUES D'ÉPARGNE DE LA CITÉ ET DU DISTRICT DE MONTRÉAL.

PASSIF.		\$	cts.	\$	cts.
Montant dû aux déposants.....		768000	89		
Montant restant dû sur les propriétés de la banque.....		16829	54		
Montant restant dû à diverses personnes.....		2445	69		
				787276	12
ACTIF.					
Montant prêté sur billets endossés et garantis par des effets publics.....				260822	33
Montant placé en effets publics, savoir:					
Débitures de la cité de Montréal.....		185486	00		
Débitures du Canada à 6 pour cent.....		75027	17		
Compagnie du chemin de fer Champlain et St. Laurent, première hypothèque—bons du cours sterling.....		67179	46		
				327692	63
Placements dans les banques, savoir:					
Banque du Peuple, Montréal.....		51333	33		
Banque de la Cité, Montréal.....		17153	60		
Banque de Montréal.....		12612	33		
Banque d'Ontario, Bowmanville.....		8053	33		
Banque Commerciale du Canada.....		2500	00		
				91652	56
A reporter.....				\$680167	55

No. 3.—(Suite.)

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		680167 55
Montant prêté aux religieuses de l'Hôtel-Dieu—garanti sur hypothèque.....		35283 68
Vente de propriétés de la banque—bailleur de fonds.....		10400 00
Montant garanti par hypothèque sur des biens-fonds (spécial)		9900 00
Propriété foncières de la banque.....		23135 35
Montants déposés, portant 4 pour cent d'intérêt :		
Dans la Banque du Peuple	20266 66	
do d'Ontario	20066 66	
do Commerciale du Canada.....	20000 00	
do Molson	20200 00	
do de la Cité	37831 98	
En caisse.....	526 06	
		118891 36
Meubles de bureau.....		900 00
		\$873677 94
Montant de l'intérêt durant l'année		52509 85
Dépenses de la banque durant l'année		6487 66
Nombre des déposants.....	3204	

Nous, soussignés, actuaire et syndics, affirmons sous serment que le rapport ci-dessus est correct au meilleur de notre connaissance et croyance.

E. J. BARBEAU, Actuaire.

A. LAROQUE,
H. MULHOLLAND, } Syndics.
EDWIN ATWATER, }

L. H. HOLTON,
WOLFRED NELSON, } Syndics.
WILLIAM WORKMAN, }

Assermentés devant moi à Montréal, 2-3 Avril 1862.

L. BEAUDRY, J. P.

No. 4.—LA CAISSE D'ECONOMIE NOTRE-DAME DE QUEBEC.

RECETTES.		\$ cts.	\$ cts.
Balance en main, 31 mai 1860.....			75788 66
Dépôts.....	833209 94		
Prêts et placements.....	298851 04		
Intérêt.....	19357 38		
Rentes.....	2572 82		
			1153991 18
			\$1229779 84
DEBOURSÉS.			
Dépôts remis.....	779427 80		
Prêts et placements.....	368255 45		
Païem. sur les propriétés de la banque, assurances, cotisations, etc., compris	16674 79		
Intérêt dû aux déposants.....	14135 88		
Dépenses courantes.....	2411 52		
			1180905 44
Balance :			
En banque	603 20		
A la banque Nationale	48271 20		
			48874 40
			\$1229779 84
PASSIF.			
Montant dû sur dépôts (1714 déposants)			329954 16
Profits			27975 78
			\$357929 93

No. 4.—(Suite.)

ACTIF.	\$	cts.	\$	cts.
Débitures de la province et des corps publics incorporés.....	127312	40		
Actions en banques, savoir:				
Banque Nationale.....	\$54150	00		
Banque du Haut-Canada.....	6000	00		
Banque de Toronto.....	4000	00		
Banque de Québec.....	4000	00		
	66150	00		
Prêts et placements sur immeuble, y compris celui de l'institution, avec garanties collatérales.....	59684	69		
Prêts sur diverses garanties collatérales.....	48063	85		
Intérêt dû et non reçu.....	5708	87		
Meubles de bureau.....	135	68		
Balance disponible.....			309055	49
			48874	40
			\$357929	89

Examiné et trouvé correct.

Québec, 7 juin 1861.

O. L. ROBITAILLE, *Président.*
 C. CINQ-MARS.
 GEO. H. SIMARD.
 G. MATTE.
 J. T. BROUSSEAU.

CHARLES GOUIN,
 CHARLES MOIZEN, } *Auditeurs.*
 A. B. SIROIS, *Vice-Président.*
 J. THIBAUDEAU.
 E. CHINIC.
 D. DUSSAULT.
 M. TESSIER.

No. 5.—BANQUE D'ÉPARGNE ET DE PREVOYANCE DE QUÉBEC.

	\$	cts.	\$	cts.
Placement en actions de banque:				
Banque du Peuple.....	8000	00		
Banque de Québec.....	33000	00		
Banque du Haut-Canada.....	19117	75		
Banque de Toronto.....	9000	00		
Banque Nationale.....	4000	00		
			73117	75
Mis à intérêt dans la banque de Québec.....			75806	70
Placements en effets publics ou prêts garantis par ces effets:				
Débitures de l'aqueduc de la corporation de Montréal.....	44000	00		
Débitures de la corporation de Québec.....	40000	00		
Débitures provinciales.....	3387	40		
Débitures de la cité d'Hamilton.....	74000	00		
Débitures de la ville de London.....	56000	00		
Débitures de la ville de Woodstock.....	12000	00		
Débitures du comté de Middlesex.....	24400	00		
Débitures du havre de Montréal.....	15800	00		
Débitures du fonds d'emprunt municipal.....	98066	66		
Débitures du comté d'Hastings.....	8000	00		
Débitures du havre de Québec.....	36000	00		
Débitures de la corporation de Montréal.....	8000	00		
Débitures de Kamouraska.....	240	00		
			419894	06
Nombre des déposants.....				
Total des dépôts.....			531427	80
Montant de l'intérêt durant l'année.....			21794	36
Dépenses de la banque durant l'année.....			5459	04

Nous, soussigné, certifions que l'état ci-dessus est fidèle et exact, au meilleur de notre connaissance et croyance.

CHRISTIAN WURTELE,
 JOHN S. FRY,
 L. MASSUE,
 W. WALKER, JR.,
 DANIEL MCGIE,

} Syndics.

HENRY S. SCOTT,
 EDWAR POSTON,
 J. H. CLINT,
 W. HOSSACK,

} Syndics.

GEO. VEASEY, *Cassier.*

Assermentés devant moi, ce septième jour d'avril, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-deux.

T. DICKINSON, J. P.

No. 6.—BANQUE D'ÉPARGNE DE NORTHUMBERLAND ET DURHAM.

	\$	cts.
Montant reçu depuis le 2 mars 1861 jusqu'au 1er mars 1862	56654	72
Montant retiré pendant ce temps.....	41891	00
Augmentation.....	14763	72
Montant des dépôts, 2 mars 1861.....	41606	79
Total des dépôts de 424 déposants, y compris l'intérêt jusqu'au 1er décembre 1861.....	\$56370	51
<i>Fonds placés.</i>		
Banque de Toronto, Cobourg, deniers déposés.....	\$ 9705	70
Actions de la banque de Toronto, au pair.....	26700	00
do do d'Ontario do	16000	00
do do Commerciale do	1000	00
Primes sur l'achat des actions.....	593	52
Débitures, havre de Cobourg.....	3000	00
	56999	31
Surplus.....	\$628	80
Total de l'intérêt sur placements, du 1er janvier 1861 au 1er janvier 1862.....	\$3543	35
Total des dépenses de la banque, y compris loyer de bureau, salaire du gérant, etc., du 1er décembre 1860 au 1er décembre 1861.....	\$997	69

Cobourg, C. O., 1er mars 1862.

DAVID BURN,
Actuaire et directeur.

No. 7.—COMPAGNIE D'ASSURANCE DE LA REINE DE LIVERPOOL.

ACTIF.

	\$	cts
Bilan jusqu'au 31 août 1861.....	255657	67
Augmentation, de cette date au 31 décembre 1861	24493	03
	\$290150	80

Le dit actif se compose d'hypothèques, de bons de docks, de chemins de fer, du gouvernement canadien et d'autres effets publics.

PASSIF.

Il se compose d'assurances payées par la compagnie, d'obligations en vertu de polices d'assurance sur la vie, d'annuités, de bons, etc.

CAPITAL SOCIAL.

\$2,500,000, avec pouvoir de l'augmenter jusqu'à \$5,000,000, sur lequel il a été fait des demandes de versements au montant de \$241,050, représentant la somme de \$2,410,500 souscrits par 263 actionnaires.

PERTES.

	\$	cts.
Le montant évalué des pertes, qui n'étaient pas réglées le 31 décembre 1861, s'élève à.....	3500	00
Pertes non liquidées à cette date	5320	00
do non réglées et non dues.....	Aucune.	
do dont le remboursement a été refusé	Aucune.	

PRIMES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU.

	\$	cts.
Primes sur les polices courantes, le 31 août 1861	160115	00
Reçu sur polices émises durant l'année expirée le 31 août 1861.....	196565	00

Cité de Montréal, } Après avoir été assermenté, Alexander McKenzie Forbes, dépose et déclare qu'il est
savoir : } le secrétaire et l'agent général domicilié de la compagnie susdite, et que le 31me jour de
décembre 1861, tout l'actif ci-dessus mentionné était la propriété absolue de la dite compagnie, et qu'au
meilleur de sa connaissance et croyance, l'état ci-dessus par lui signé est un compte fidèle et exact des affaires
de la dite compagnie le 31me jour de décembre dernier.

Assermenté devant moi, ce 29me jour de janvier 1862.

T. DOUCET,
Juge de paix, district de Montréal.

No. 8.—COMPAGNIE ROYALE D'ASSURANCE.

Capital social	£2,000,000	0	0
Payé £3 par action sur 95355 actions	283,065	0	0

	£	s.	D.	£	s.	D.
En caisse				302	7	9
Argent dans les banques, dans les succursales de la compagnie et entre les mains des agents.....				58,755	6	8
Immeubles de la compagnie :	15,000	0	0			
Edifices à Liverpool.....	5,000	0	0			
do Londres.....	5,881	19	0			
do Edinbourg.....	8,104	11	7			
do Manchester.....				33,986	10	7
				4,800	0	0
Montant garanti par hypothèque						
Montant garantis par des bons possédés par la compagnie :	40,425	0	0			
Compagnie du chemin de fer Grand Occidental.....	19,045	16	8			
Bureau d'inhumation de Toxteth Park	4,713	16	4			
Bureau de salubrité de Toxteth Park	10,000	0	0			
Bureau du dock et havre de Mersey.....	10,000	0	0			
Compagnie du télégraphe anglais et irlandais.....				84,184	13	0
Prêt garanti par diverses actions de chemin de fer et autres, dont la valeur excède de 15 à 70 pour cent la somme du prêt.....				356,820	14	3
Prêt garanti par des polices d'assurance sur la vie et par des garanties collatérales				33,369	12	8

PLACEMENTS.

\$ 3500 dans les fonds américains à 6 pour cent, 1862.....	723	7	9			
71000 do do 6 do 1867.....	15,780	1	4			
75950 do do 6 do 1868.....	16,633	14	4			
9000 do do 5 do 1865.....	1,878	5	9			
50000 do do 5 do 1871.....	10,432	14	7			
287000 do do 5 do 1874.....	60,407	8	4			
				105,855	12	1
Compte de placement particulier :						
£ 9055 fonds de North Union A.....				31,226	2	9
7000 fonds à 4½ pour cent de South Eastern.....				15,340	15	2
730 fonds à 6 pour cent, ch. de fer de Lancashire et Yorkshire }				24,312	8	6
16823 11-5 bons du dock de Birkenhead.....				95,750	0	0
40000 fonds de Chester et Holyhead				10,362	10	0
100000 fonds indiens				21,978	2	6
10000 fonds à 4½ pour cent—South Eastern.....				1,001	11	6
10000 actions du chemin de fer de Lancaster et Carlisle.....				11,178	14	10
20 actions à 4½ pour cent do						
1000 Bons du dock de Mersey						
£1000 Bons à 5 pour cent du gouvernement canadien.....						

PASSIF.

Pertes dues et non payées						
do réglées et non dues.....				20,857	12	9
do en litige, en attendant que d'autres preuves soient produites.....						
do dont le remboursement est refusé.....				13,653	6	6
Taxe due au gouvernement, 1 trimestre.....				64,706	1	0
Montant dû à la banque*.....						
				£99,217	0	3

* Les livres ont été fermés immédiatement après le grand incendie à Londres. Cette somme a été tirée de la banque à Liverpool, et placée au crédit de la compagnie dans une banque de Londres, afin de pouvoir faire face promptement à toutes les réclamations. La plus grande partie des pertes que la compagnie a souffertes par cet incendie a été payée avant la clôture des livres, et l'emprunt fait à la banque a été remboursé depuis.

No. 8.—*Suite.*

Primes recueillies, environ.....	£140,219 13 7
do sur polices non expirées, environ	133,325 10 0
Primes reçues durant l'année.....	£273,545 9 7

Royaume de la Grande-Bretagne, }
 Bourg de Liverpool, }
 Comté (Palatine) de Lancaster. }

Nous, Edward Johnston, de Liverpool, dans le dit royaume, vice-président du bureau de direction de la compagnie royale d'assurance, et Percy Matthew Dove, de Liverpool, aussi dans le royaume susdit, gérant et actuaire de la dite compagnie royale d'assurance, déclarent solennellement et sincèrement que l'état ci-joint dressé conformément aux dispositions d'un acte de l'assemblée et du conseil législatifs du Canada, sanctionné le 19 mai 1860, intitulé: "Acte concernant les compagnies d'assurance contre le feu qui ne sont pas constituées en corporations dans les limites de cette province," renferme le compte fidèle et exact de l'actif et du passif de la dite compagnie le 30me jour de juin 1861. Et nous faisons cette déclaration avec la ferme conscience qu'elle contient la vérité, et en vertu des dispositions d'un acte fait et passé en la 6me année du règne de feu Sa Majesté le Roi Guillaume Quatre, intitulé: "Acte pour révoquer un acte de la présente session du parlement, intitulé: 'Acte pour l'abolition plus efficace des serments et affirmations faits dans divers départements des Etats, pour les remplacer par des déclarations, pour la suppression plus complète des serments et affidavits volontaires et extra-judiciaires, et pour établir d'autres dispositions touchant l'abolition des serments inutiles.'"

PERCY M. DOVE,
Gérant et actuaire.

(Signé.)

E. JOHNSTON,
Vice-Président.

La déclaration ci-dessous a été faite et signée devant moi par les dits Edward Johnston et Percy Matthew Dove, à Liverpool susdit, ce onzième jour de janvier mil huit cent soixante-et-deux.

(Signé.)

S. BOOKER,

Commissaire pour administrer les serments en chancellerie en Angleterre.

Ce qui précède est un état fourni ce jour au ministre des finances, conformément à la 11me section de la 23 Vict., chap. 33.

(Signé.)

H. L. ROUTH, Agent.

BUREAU DE L'ASSURANCE ROYALE,
 Montréal, 31 janvier 1862.

Je, James Stewart Hunter, notaire public, dûment commissionné et assermenté pour cette partie de la province du Canada, constituant ci-devant la province du Bas-Canada, domicilié en la cité de Montréal, dans la dite province, certifie et déclare à tous ceux qui verront le présent ou qu'il pourra concerner, que l'état qui précède est une copie fidèle et exacte du compte de l'actif et du passif de la compagnie royale d'assurance, et de la déclaration y annexée, tous deux collationnés par moi.

Havilland LeMesurier Routh, écuyer, agent de la dite compagnie en Canada, ayant exigé acte de ce, je le lui ai dressé sous forme notariée, et sous mon seing d'office pour qu'il servit à toute fin que de droit.

Fait et passé en la dite cité de Montréal, ce dix-septième jour mars de l'an de grâce mil huit cent soixante-et-deux.

[L.S.]

J. S. HUNTER, N. P.

No. 9.—COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE DE HOME DE NEW-YORK.

NOM ET LOCALITE.

La compagnie est désignée sous le nom de HOME INSURANCE COMPANY. Elle a été constituée en corporation en 1858, et elle tient le siège de ses affaires dans la cité de New-York.

CAPITAL.

Le capital payé de la dite compagnie est de.....	\$1,000,000 00
Le surplus, le 1er juillet 1861, était de.....	358,402 44
Total du capital et du surplus.....	\$1,358,402 44

ACTIF.		\$ cts.	\$ cts.
Argent dans la Continental Bank, N. Y.....		38525 82	
“ entre les mains des agents et en voie de transmission.....		84632 94	
Montant des immeubles non hypothéqués, No. 4, Wall Street.....		64721 11	
“ dans les fonds améric., inscript. de 1861, valeur sur le marché.....		3550 00	
“ en bons à 6 p. cent de l'état du Missouri, valeur sur le marché.....		7650 00	
“ “ “ de la Caroline du Nord.....		5000 00	
“ “ “ du Tennessee.....		7450 00	
“ “ “ de l'Ohio.....		4611 00	
“ “ “ de l'aqueduc de Brooklyn.....		9700 00	
“ en actions de banque.....		59750 00	
“ en prêts sur bons et hypothèques, étant le premier hypothèque sur les immeubles, qui valent au moins \$1,830,500—à 7 pour cent d'intérêt.....		923019 53	
“ prêts sur actions et bons remboursables à demande, la valeur des garanties données s'élève à pas moins de \$153,550.....		126500 00	
“ autres items.....		3949 67	
“ pour primes sur polices émises au bureau.....		2309 05	
“ billets à recevoir pour primes d'assurance, navig. intérieure, etc.		37294 45	
Intérêt dû, intérêt accumulé mais non dû.....		34187 61	
			\$1418150 98
PASSIF.			
Montant des pertes réglées, dues et non payées.....	Point.		
“ “ “ et non dues.....	Point.		
“ “ “ encourues et en voie de règlement.....		42118 58	
“ des réclamations pour pertes, mais dont le rembour. a été refusé par la compagnie parce qu'elles étaient entachées de fraude.....		7519 96	
“ des dividendes déclarés, dus et non payés.....		110 00	
“ “ en argent ou en scrip, déclarés mais non encore dus.....	Point.		
“ de l'argent emprunté.....	Point.		
“ de toutes les autres réclamations contre la compagnie.....	Point.		
Total des pertes, réclamations et obligations.....			\$59748 54

La plus forte assurance s'élève à \$30,000, mais généralement on n'assure pas pour plus de \$10,000.

La compagnie n'a pas de règle précise quant au montant qu'elle peut assurer dans une cité, ville ou village; en cela elle se guide sur les bâtisses, la largeur des rues, la facilité de pouvoir y éteindre le feu, etc. Une copie certifiée de la charte de la compagnie a été transmise avec un rapport précédent.

Actif des primes durant l'année.....	\$953029 60
Primes sur polices non expirées.....	364701 00

ETAT DE NEW YORK,

Cité et comté de New-York.

Charles J. Martin, président, et John McGee, secrétaire, de la compagnie d'assurance dite de Home, étant assermentés, déposent et déclarent respectivement que l'état qui précède est un compte fidèle, exact et complet des affaires de la dite corporation, dont ils sont comme ci-dessus officiers.

(Signé,)

CHARLES J. MARTIN,
Président.

“

JOHN MCGEE,
Secrétaire.

Signée et attestée sur serment devant moi, ce vingtième jour de février, A. D., 1862.

(L.S.)

(Signé,)

J. H. WASHBURN,
Notaire public.

 No. 10.—COMPAGNIE D'ASSURANCE PHŒNIX DE HARTFORD, CONNECTICUT.

1o. Le nom de la compagnie est celui de la Compagnie d'Assurance Phœnix, ses bur. sont à Hartford Conn.	
2o. Montant du capital du fonds social.....	\$400,000 00
3o. Montant du capital du fonds social, versé.....	400,000 00

L'ACTIF DE LA COMPAGNIE EST COMME SUIV :

1o. Argent en main à la banque.....	\$39,156 05
2o. Argent entre les mains des agents et qui leur est dû.....	34,609 51—\$73,765 56
3o. Montant prêté sur hypothèque.....	27,300 00
4o. Montant prêté sur garantie d'actions de banque.....	35,240 00—\$62,540 02
5o. 50 actions de la comp. <i>U. S. Trust</i> , New-York, au pair \$ 5,000 valeur sur la place \$ 6,500 00	
200 " de la banque <i>American Exchange</i> , N. Y. au pair 20,000 " "	15,000 00
200 " <i>Metropolitan</i> " " " 20,000 " "	16,000 00
200 " <i>Manufct'rs & Merch'ts</i> " " " 20,000 " "	18,000 00
150 " <i>Continental</i> " " " 15,000 " "	9,900 00
423 " <i>Mechanics</i> " " " 10,700 " "	8,774 00
500 " <i>Phœnix</i> " " " 10,000 " "	9,000 00
200 " <i>Merchants' Exchange</i> " " " 10,000 " "	8,500 00
100 " <i>Merchants</i> " " " 5,000 " "	4,250 00
100 " <i>Ocean</i> " " " 5,000 " "	4,500 00
300 " <i>Farmers & Mechanics</i> " Hartford " 30,000 " "	34,500 00
200 " <i>City</i> " " " 20,000 " "	23,000 00
200 " <i>Etna</i> " " " 20,000 " "	21,400 00
200 " <i>Phœnix</i> " " " 20,000 " "	20,400 00
200 " <i>Merch'ts & Manufct'rs</i> " " " 20,000 " "	20,000 00
200 " <i>Mercantile</i> " " " 20,000 " "	19,400 00
125 " <i>State</i> " " " 12,500 " "	15,500 00
50 " <i>Hartford</i> " " " 5,000 " "	7,150 00
50 " <i>Conn. River</i> " " " 2,500 " "	3,250 00
10 " <i>Hartford County</i> " " " 500 " "	500 00
100 " <i>Citizens</i> " Waterbury, Ct. " 10,000 " "	11,000 00
38 " <i>Waterbury</i> " " " 1,900 " "	2,090 00
50 " <i>Niagara District</i> " St. Cath'r's, C. W. " 5,000 " "	5,000 00
250 " <i>Ontario</i> " Bowmanville " 10,000 " "	5,250 00
100 " <i>Holyoke Water Power Company's Stock</i> " " 10,000 " "	10,500 00
20 <i>New Britain Water Bonds</i> , " " 10,000 " "	10,500 00
10 <i>Bons de la cité de Hartford</i> , " " 10,000 " "	10,700 00
20 <i>Bons de l'état du Tennessee</i> " " 20,000 " "	7,200 00
<i>Fonds américains, 1861</i> " " 10,000 " "	8,600 00
<i>Fonds de l'état du Ohio de 1870</i> " " 2,000 " "	2,000 00—338,374 00
6. Intérêts accumulés sur les placements.....	1,343 03
Total de l'actif.....	\$476,022 64

LES DETTES PASSIVES SONT COMME SUIV :

5o. Montant du et montants qui n'est pas dû aux banques et autres créanciers.....	Point.
6o. Pertes réglées et échues.....	Point.
7o. Pertes réglées et non échues.....	\$7,750 00
8o. Pertes contestées,—manque de légalité.....	7,500 00
9o. Pertes non-réglées, faute de preuves ultérieures.....	8,080 00
10o. Autres réclamations contre la compagnie, estimées à.....	1,000 00
Total du passif.....	\$24,330 00

S. L. LOOMIS,
Président.

ETAT DU CONNECTICUT, }
Conté de Hartford. } ss

Hartford, 14 janvier 1862.

Est personnellement comparu, L. S. LOOMIS, président, lequel a déclaré sur serment que l'état ci-dessus par lui signé est fidèle et exact, au meilleur de sa connaissance et croyance. Devant moi,

(Signé.)

CHARLES C. SHULTAS,
Juge de paix.

No. 11.—COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE LE FEU DE HARTFORD.

10. La compagnie est désignée sous le nom de Compagnie d'Assurance contre le feu de Hartford, et ses bureaux sont à Hartford, Conn.

CAPITAL.

20. Montant du capital.....	\$500,000 00
30. Montant du capital versé.....	500,000 00

ACTIF.

En caisse et à la banque.....	\$29,409 91
Argent entre les mains des agents, et en voie de transmission.....	56,383 24—\$85,791 15
Billets recevables pour prêts faits sur garantie personnelle et collatérale.....	56,820 85
Immeubles non grevés,—édifice et lot 19 rue Pearl, Hartford.....	15,000 00
Intérêt et rente dus, presque le tout payable le 1er janvier 1862.....	10,846 73

Actions et bons comme suit:—

AU PAIR. VALEUR SUR LE MARCHÉ.

		AU PAIR.	VALEUR SUR LE MARCHÉ.
511 Actions dans la banque Hartford,	Hartford.....	\$51,100 00.....	\$66,430 00
400 “ “ banque Phoenix,	“	40,000 00.....	38,000 00
100 “ “ banque de la rivière Connecticut,	“	5,000 00.....	6,300 00
200 “ “ banque Exchange	“	10,000 00.....	9,800 00
150 “ “ banque et comté de Hartford,	“	7,500 00.....	6,300 00
200 “ “ Charter Oak Bank	“	20,000 00.....	20,000 00
260 “ “ Farmers' and Mechanics' Bank,	“	26,000 00.....	28,080 00
150 “ “ banque mercantile	“	15,000 00.....	12,000 00
132 “ “ banque des marchands et fabricants	“	13,200 00.....	11,220 00
315 “ “ banque de l'Étna,	“	31,500 00.....	29,925 00
208 “ “ banque de la Cité,	“	20,800 00.....	22,464 00
200 “ “ bourse américaine,	New York.....	20,000 00.....	16,000 00
100 “ “ banque du commerce,	“	20,000 00.....	16,800 00
300 “ “ banque des importateurs et com.,	“	30,000 00.....	27,600 00
300 “ “ banque de l'Amérique,	“	30,000 00.....	28,800 00
200 “ “ compagnie Manhattan,	“	10,000 00.....	12,000 00
300 “ “ banque des marchands,	“	15,000 00.....	15,000 00
200 “ “ banque dite Ocean,	“	18,000 00.....	7,500 00
200 “ “ banque dite Union,	“	10,000 00.....	8,500 00
100 “ “ banque de l'Amérique du Nord,	“	10,000 00.....	9,000 00
300 “ “ banque Métropolitaine,	“	30,000 00.....	27,300 00
100 “ “ banque Blackstone	Boston.....	10,000 00.....	9,300 00
100 “ “ banque du commerce,	“	10,000 00.....	9,400 00
100 “ “ banque Granite,	“	10,000 00.....	9,800 00
10 “ “ banque de Suffolk,	“	1,000 00.....	1,180 00
100 “ “ banque de Hide and Leather,	“	10,000 00.....	9,100 00
100 “ “ banque Webster,	“	10,000 00.....	9,100 00
100 “ “ banque Nationale,	“	10,000 00.....	9,000 00
100 “ “ banque Atlantic,	“	10,000 00.....	8,000 00
100 “ “ banque du fonds de sûreté,	“	10,000 00.....	9,100 00
100 “ “ banque Boylston,	“	10,000 00.....	10,300 00
100 “ “ banque Revere,	“	10,000 00.....	9,100 00
200 “ “ banque de l'état du Missouri,	St. Louis.....	20,000 00.....	15,000 00
200 “ “ banque des marchands,	“	20,000 00.....	15,000 00
57 “ “ banque de l'état du Wisconsin, Milwaukee,	.....	5,700 00.....	4,275 00
125 “ “ banque dite Union,	Albany.....	12,500 00.....	11,250 00
50 “ “ banque de Montréal,	Montreal.....	10,000 00.....	11,500 00
120 “ “ comp. de la rivière Connecticut.....	.....	12,000 00.....	3,000 00
20 “ “ comp. de che. de fer de la rivière Connecticut	.....	2,000 00.....	1,560 00
100 “ “ comp. de c. de f. de Hartford et New Haven...	.....	10,000 00.....	13,500 00
20 Bons de l'état du Tennessee, 6 pour cent., payables 1892	.....	20,000 00.....	8,500 00
2 “ “ Ohio, “ “ 1860.....	.....	10,000 00.....	9,050 00
20 “ “ Michigan, “ “ 1863.....	.....	20,000 00.....	16,600 00
35 “ de la cité de Hartford, “ “ 1876.....	.....	35,000 00.....	36,225 00
25 “ du c. de f. de Hartford et N. Haven, 6 p. ct. 1873.....	.....	25,000 00.....	25,250 00
Bons du trésor des E. U., 11 pour cent.....	.....	7,250 00.....	7,322 50
Fonds américains, (coupon) 6 par cent., 1881.....	.....	29,000 00.....	26,680 00

\$764,550 00 \$717,111 50—\$717,111 50

Total de l'actif..... \$885,570 22

No. 11.—(Suite.)

PASSIF.

50. Rien de dû aux banques ou à d'autres personnes.....	.....
60. Pas de pertes dues ou à régler .....	.....
70. Pertes non réglées, ou }		\$47,662 45
80. Réglées et non dues, }		
90. Pertes en litige et attendant d'autres preuves, comprises dans la dernière réponse ci-dessus.....	.....
100. Toutes les autres réclamations contre la compagnie, dividendes non payés.....	.....	1,265 00
Total du passif.....		\$48,927 45
110. Primes de la dernière année, gain.....	.....	\$323,668 03
120. Primes de la dernière année, sans gain.....	.....	235,917 41

Etat du Connecticut, }
Comté de Hartford, }^{es}.

Hezekiah Huntington, président, et Timothy C. Allyn, secrétaire, de la compagnie d'assurance contre le feu de Hartford, Connecticut, étant dûment assermentés, déposent et déclarent respectivement qu'ils sont les officiers ci-dessus désignés de la compagnie susdite, et que le 31me jour de décembre dernier, l'actif plus haut mentionné était la propriété absolue de la dite compagnie, et contre laquelle aucune personne ou corporation n'avait de réclamations, à part de celles indiquées, et qu'au meilleur de leur connaissance et croyance, l'état ci-dessus par eux signé est un compte fidèle, complet et exact des affaires de la dite compagnie le 31me jour de décembre dernier.

(Signé,)

HEZEKIAH HUNTINGTON,

Président.

(Signé,)

TIMOTHY C. ALLYN,

Secrétaire.

Signée et attestée sur serment devant moi, à Hartford, ce 20me jour de janvier, A. D., 1862.

(L.S.)

(Signé,)

THEODORE LYMAN,

Notaire public.

Etat du Connecticut, }
Comté de Hartford, }^{es}.

Sachez que moi, Théodore Lyman, notaire public, dûment commissionné et assermenté, et domicilié en la cité de Hartford, je certifie par le présent avoir examiné l'actif de la compagnie d'assurance contre le feu de Hartford, Connecticut, détaillé dans son rapport; qu'il est véritablement sa propriété, et qu'il représente la valeur indiquée dans le dit compte. Je certifie de plus que je ne suis pas intéressé dans les affaires de la compagnie.

En foi de quoi, j'ai apposé mon seing et sceau officiel, ce 20e jour de janvier, A. D., 1862.

(L.S.)

(Signé,)

THEODORE LYMAN.

Notaire public.

No. 12.—COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA SUR LA VIE.

ACTIF.		\$	cts.	PASSIF.		cts
Argent en caisse et en banques.....	\$ 2,213 38			15 pour cent, payé sur 2,224 parts du capital de \$89,600.....	\$111,200 00	123,620 00
Argent entre les mains des agents, y compris les reçus qu'ils ont pour primes payées depuis.....	15,716 92		20,930 31	11 1/2 pour cent, payé sur 276 parts du capital de \$110,400.....	12,420 00	12,718 78
Hypothèques sur immeubles.....	\$313,975 19			Dividende déclaré pour la 14 ^{ème} année.....		10,207 70
Débentures de corporation municipales, au pair.....	263,054 00			Balance d'argent déposée pour accumulation, etc., avec intérêt jusqu'au 30 avril 1861.....		188,871 46
Débentures des compagnies de chemins, do.....	2,000 00			Balance d'argent, au crédit de 967 déposants dans la banque d'épargne et de dépôt d'Hamilton avec intérêt jusqu'au 30 avril 1861.....		
Fonds dans la compag. du gaz d'Hamilton, do.....	3,040 00			Rédemptions échues attendant preuves, y compris les placements nouveaux.....	\$15,472 44	
Billets recevables.....	4,347 20			Rédemptions payables par versements.....	455 98	
Pensions viagères terminables.....	1,392 34			Profit net déclaré sur les polices, mais non payé, le 30 avril 1861.....		13,928 42
Actif des syndics de la banque d'épargne d'Hamilton et du district de Gore,—immeubles.....	13,396 21			Valeur actuelle des polices considérées comme annulées, mais qui peuvent être renouvelées dans l'espace de douze mois.....		373 73
Prêts sur immeubles.....	29,727 44			Valeur actuelle du capital des sommes assurées sur la vie, 1.974 polices, y compris les placements nouveaux, \$3,650,359.61.....		3,544 76
Prêts sur polices.....	3,443 00		640,689 49	Valeur actuelle du capital des sommes assurées, 71 polices, pour une période limitée, y compris les placements nouveaux, \$96,673.29.....		995,149 99
Intérêt, jusqu'au 30 avril 1861, sur les garant. précédentes.....	6,294 11			Valeur actuelle de quatre annuités.....		20,753 96
Immeubles et propriétés à bail, y compris les bureaux de la compagnie, etc.....			102,921 09	Valeur d'une obligation, annuité et assurance combinées, \$9 50 et \$45 14.....		9,689 89
Primes de semestre et de trimestre garanties sur des polices, et payables dans l'espace de neuf mois.....			25,994 98	Balance en faveur de la compagnie.....		21 31
Primes sur le demi-crédit des polices.....			14,965 05	De laquelle la somme de \$431,669.25 est retranchée de l'évaluation du profit, comme représentant le fonds à même lequel les dépenses, profits et autres dépenses contingentes seront payés à l'avenir.		\$1,378,880 00
Membres de bureau.....			3,689 66			542,913 35
			\$809,151 58			
Valeur actuelle du revenu de \$92,314.79, des primes de toute la vie, profits acceptés comme diminution des primes futures déduites.....			1,077,457 19			
Valeur actuelle du revenu de \$3,934.02, des primes de vie pour une période limitée.....			35,184 58			
			\$1,921,793 35			\$1,921,793 35

(Signé,) JOHN FERRIE,
Vice-Président.
A. G. RAMSAY, Gérant.
THOS. M. SIMONS, Secrétaire.

(Signé,) }
(Signé,) }
Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie, }
Hamilton, 22 octobre 1861. }

No. 13.—COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE LE FEU DITE MANHATTAN, NEW YORK.

1o.		CAPITAL.	
Montant du capital versé			\$250,000 00
Nombre d'actions au pair, 5,000		\$50 00	
2o.		ACTIF.	
	Au pair.	Valeur sur place.	
Bons canadiens, débetures, 5's	\$10,220 00	\$10,220 00	
Bons américains, 5's 1871.....	5,000 00	4,638 60—	\$ 14,828 60
En caisse.....			9,292 75
Prêts sur immeubles.....			286,000 00
Prêts sur garanties collatérales.....			54,703 25
Primes non payées			6,537 32
Intérêt dû			4,519 48
			<u>\$375,902 40</u>
3o.		PASSIF.	
Pertes dues et non payées			Aucune.
Pertes réclamées et non remboursées			Aucune.
Pertes, dont la part du remboursement par la compagnie n'est pas encore déterminée			\$21,500 00
Toutes les autres réclamations contre la compagnie (dividendes non réclamés)			1,715 00
			<u>\$23,215 00</u>
4o.		REVENU.	
Reçu pour primes sur assurances contre le feu			\$237,320 91
Reçu pour intérêt.....			22,455 19
			<u>\$259,776 10</u>
5o.		DEPENSES.	
Montant des pertes sur les assurances contre le feu payées l'année dernière			\$115,833 20
do dividendes do do do (20 pour cent).....			50,000 00
do dépenses des agences			30,879 99
do dépenses de bureau			27,698 64
			<u>\$224,411 83</u>
Argent reçu pour assurances dont le terme n'est pas expiré, environ			\$170,000 00
Montant nécessaire pour faire face à toutes ces assurances, environ.....			\$75,000 00
Taux d'intérêt le plus élevé reçu			7 pour cent.
do do payé pour emprunt d'argent.....			Aucun.
Balance au crédit du compte des profits et pertes.....			<u>\$101,187 40</u>

(Signé,)

W. P. PALMER,

Président.

(Signé,)

ANDREW. J. SMITH,

Secrétaire.

No. 14.—COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE ET DE PLACEMENT.

Etat général pour l'année expirée le 31 août 1861.

PASSIF.		ACTIF.	
	£ s. d.		£ s. d.
Recettes sur le capital, moins versements confisqués et amendes..	11,399 8 10	Placements sur hypothèque.....	7,122 0 0
Valeur actuelle de £12,000, assurés sous 51 polices.....	3,402 8 11	Placés à intérêt dans la société de construction du Canada.....	450 0 0
Dépôts pour placement.....	237 0 0	Autres placements.....	176 2 3
Comptes payables.....	156 11 7	Intérêt	96 17 9
		Valeur actuelle des revenus des primes sur la vie.....	3,933 10 11
		Meubles de bureau.....	69 8 0
		Billets portant intérêt.....	171 0 0
		Primes recevables.....	80 8 4
		Balance à la banque.....	22 15 2
		Billets en mains.....	68 16 2
		En caisse.....	7 5 11
		Balance.....	2,997 4 5
	£15,195 9 4		£15,195 9 4

Compte de caisse pour l'année expirée le 31 août 1861.

RECETTES.		DEPENSES.	
	£ s. d.		£ s. d.
Balance à la banque et billets en mains le 1er sept. 1860.....	51 14 3	Commission des agents	16 18 1
Placements en actions.....	146 0 0	Allocation aux actionnaires.....	2 7 1
Nouvelles primes.....	95 11 10	Honoraires de médecin.....	21 17 6
Primes renouvelées.....	188 1 5	Salaires.....	288 11 9
Honoraires sur polices.....	5 0 0	Frais de voyage.....	62 1 7
Placement sur hypothèque	127 10 0	Do do des agents.....	88 10 0
Dépôt.....	55 0 0	Dépenses de bureau.....	18 6 4
Dépôts retirés de la société de construction.....	150 0 0	Loyer et taxes.....	28 18 3
Intérêt.....	64 13 5	Frais de port.....	13 3 9
		Escompte pour les membres du clergé	0 9 2
		Impressions et papeterie (y compris les comptes pour 1859 et 1860).....	153 10 0
		Annonces.....	19 7 9
		Intérêt	12 3 2
		Billet annulé.....	4 15 10
		Placements.....	53 11 5
		Billets en main.....	68 16 2
		Balance à la banque.....	22 15 2
		En caisse.....	7 5 11
	£883 10 11		883 10 11

(Signé,)

W. H. SMITH,

Directeur-Gérant.

(Signé,)

GEORGE THOMAS,

Secrétaire.

No. 15.—COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Débitures à 6 pour cent, avec intérêt.....	97729 59	Fonds du capital payé sur \$400,000.....	180000 00
Prêts sur obligation et hypothèque.....	133561 61	Quarante-cinq pour cent.....	82 50
Billets recevables.....	3373 64	Cinquante-cinq (versements non demandés).....	4478 83
Loyers des bâtimens de la compagnie.....	9137 07	Comptes et dépenses non payés.....	2903 34
Membres de bureau.....	100 00	Dividendes 1 et 3 ^e non réclamés.....	7200 00
Pompes à incendie.....	313 00	Do 37 do	14664 67
Pompes à vapeur pour des fins de sauvetage.....	576 15	Pertes en voie de règlement.....	5501 50
Sauvetage, steamer "Trenton".....	1268 34	Balance.....	69610 96
Agens pour ce montant.....	4541 59		
Banque du Haut-Canada.....	19030 64		
En caisse.....	45 60		
	19076 24		
	\$269777 23		
	\$69610 96		
Balance rapportée.....			\$269777 23

Capital souscrit..... 8000 actions Montant, \$400,000
 Capital payé..... Montant, 180,000

	\$ cts.	\$ cts.	
Assurance contre le feu, pour l'année expirée le 31 décembre 1861.....	\$128322 00	Assurance Maritime, pour l'année expirée le 31 décembre 1861.....	1312019 00
Montant de la propriété assurée.....	76701 24	Montant de la propriété assurée sur les eaux intérieures.....	23967 32
Montant des primes reçues de la propriété assurée.....	29838 36	Montant des primes reçues de la propriété assurée sur les eaux intérieures.....	11379 45
Montant des pertes encourues.....	6580542 00	Montant des pertes encourues.....	

Nous, les soussignés, déclarons sur serment, que l'état ci-dessus est un compte exact et complet des fonds et propriétés de la compagnie d'assurance de l'Amérique Britannique, au meilleur de notre connaissance et croyance.

E. H. RUTHERFORD, } Syndics.
 WM. CAYLEY. }

G. P. RIDOUT,
 Gouverneur.
 THOS. D. HARRIS,
 Directeur.

Attesté sur serment devant moi, en la cité de Toronto, ce 4me jour d'avril 1862.
 G. ALLAN, Commissaire.

No. 16.—COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE ET CONTRE LE FEU DE LIVERPOOL ET LONDRES.

Capital.....	£2,000,000	Stg.
Capital versé.....	188,902	“

ACTIF.

Biens et actions possédés en Angleterre par la compagnie:—

Trois pour cent, consolidés à 92½.....	20,946	18	0	
Emprunt turc.....	2,065	9	0	
Annuités du gouvernement.....	1,118	5	0	
Bons de la compagnie du télégraphe anglais et irlandais.....	12,000	0	0	
Chemin de fer de Hartlepool ouest, bons privilégiés à 4½ pour cent.....	25,000	0	0	
Bons de Birkenhead.....	2,000	0	0	
Actions dans le London et North Western.....	22,996	19	0	
Actions de Dublin et Drogheda.....	740	0	0	
Actions dans le chemin de fer South Eastern.....	69,814	12	6	
Actions de Midland.....	1,280	15	1	
do de B. et D.....	162	0	0	
do do 6 pour cent.....	54	16	6	
do do 4½ pour cent.....	11,899	9	10	
Actions du North Eastern et Berwick.....	5,005	6	3	
Actions du London et Brighton.....	354	0	0	
do do do 6 par cent.....	216	0	0	
Leeds Northern.....	1,935	0	0	
Actions dans le chemin de fer Grand Occidental.....	1,931	4	10	
Actions dans le Glasgow et South Western.....	1,819	3	4	
Actions dans le Edingburgh et Glasgow do.....	1,487	10	0	
Actions dans le North British do.....	1,883	2	6	
Actions dans le chemin de fer Dutch Rhonish.....	265	0	0	
Actions dans le chemin de fer Birkenhead.....	479	15	9	
Bons—syndics du Clyde.....	5,000	0	0	
Bons du Grand Occidental.....	3,500	0	0	
Actions à 4 pour cent, dans le Grand Occidental.....	1,800	0	0	
Actions dans le London et South Western.....	3,325	6	2	
do do do 7 pour cent.....	502	10	0	—£199,583 3 5
Valeur des immeubles de la compagnie.....				181,750 0 0
En caisse et dans les banques.....				45,309 4 0
Entre les mains des agents.....				30,084 1 9
Prêts sur immeubles.....				115,842 1 1
Prêts sur garanties collatérales; intérêts sur assurances sur la vie.....				86,909 12 0
Montant de tous les autres placements faits dans les succursales à l'étranger, pour la plus grande sûreté des assurés, sous le contrôle de directeurs qui, pour remplir cette charge, doivent être propriétaires; il faut, selon la formule que l'on peut voir au bureau de la compagnie à Montréal, qu'il soit certifié deux fois dans l'année que ces placements sont suffisants.....				560,347 12 11
Total de l'actif de la compagnie, selon rapport publié le 31 décembre 1861.....				£1,259,828 2 0
Accumulation depuis cette date jusqu'au 30 juin 1861.....				35,000 0 6
Actif, établi avec toute l'exacritude possible (30 juin 1861).....				£1,294,828 2 0

PASSIF.

La somme pour faire face aux assurances contre le feu est évaluée comme étant suffisante pour continuer toutes les assurances non expirées.....	£111,921	14	6	
Toutes les pertes par le feu non remboursées le 30 juin 1861, (y compris celles du grand incendie de Londres du 24 juin 1861, et qui se sont élevées à £40,000).....	70,735	19	11	
Assurances sur la vie—total à l'avoir de ce compte, le 30 juin 1861.....	707,784	7	3	
Dividendes non réclamés.....	997	3	3	
				£891,440 4 10

PERTES.

Évaluation des pertes (y compris celles du grand incendie de Londres du 24 juin 1861, £40,000) qui n'étaient pas réglées le 30 juin 1861.....	£70,735	19	11
Pertes dues non remboursées à cette date.....	Aucune.		
do réglées et non dues.....	do		
do dont le remboursement a été refusé.....	do		

No. 16.—(Suite.)

PRIMES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU.

Polices non expirées le 30 juin 1861	£223,843	8	10
Gain sur polices expirées durant l'année finissant le 30 juin 1861.....	111,921	14	5
Total pour l'année expirée le 30 juin 1861.....	£335,765	3	3

Je, John Horatius Maitland, de la cité de Montréal, secrétaire et agent général de la succursale canadienne de la compagnie d'assurance contre le feu et sur la vie de Liverpool et Londres, certifie par le présent de l'exactitude de l'état ci-dessus, au meilleur de ma connaissance et croyance.

(Signé.)

J. H. MAITLAND,
Secrétaire et Agent Général.

Assermenté devant moi, en la cité de Montréal, }
ce 22ème jour de mars, A. D. 1862. }

(Signé.) J. A. LABADIE, J. P.

SUCCURSALE CANADIENNE.

ACTIF (TOTAL).....\$216,851 55

Savoir :

Argent à la banque de Montréal.....	\$ 18,042 60
Bons du gouvernement provincial.....	51,616 10
do du havre de Montréal.....	11,180 00
do de l'aqueduc de do.....	29,982 00
do de la cité de do.....	52,387 87
do du havre de Québec.....	15,330 80
Prêts et hypothèques sur immeubles.....	7,160 00
Immeubles (bureaux à Montréal).....	26,093 66
Balance due par des agents, dont remise a été faite, selon les règlements du bureau, vers le 7 du mois suivant.....	5,059 32
	<u>\$216,851 55</u>

PASSIF.

Il ne se compose que de pertes occasionnées par des incendies, lesquelles s'élèvent à la somme de \$11,401,020.

PERTES.

Le montant des pertes qui n'étaient pas réglées le 30 juin 1861, s'élevait à.....	\$ 2,200 00
Pertes dues, mais non remboursées.....	Aucune
do réglées et non dues.....	do
do dont le remboursement a été refusé.....	do

PRIMES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU.

Polices non expirées le 30 juin 1861.....	\$101,333 75
Gain sur polices expirées durant l'année.....	52,629 80

Je, John Horatius Maitland, de la cité de Montréal, secrétaire et agent général de la succursale canadienne de la compagnie d'assurance contre le feu et sur la vie de Liverpool et Londres, certifie par le présent de l'exactitude de l'état ci-dessus, au meilleur de ma connaissance et croyance.

(Signé.)

J. H. MAITLAND,
Secrétaire et Agent Général.

Assermenté devant moi, en la cité de Montréal, }
ce 22ème jour de mars A. D. 1862. }

(Signé.) J. A. LABADIE, J. P.

TABEAU de la distribution des statuts provinciaux, 24 Victoria, 1861, versions anglaise et française, demi reliure en mouton, pour le compte du gouvernement du Canada.

Date de la transmission.	A QUI EXPÉDIÉS.	Total des exemplaires anglais.	Total des exemplaires français.
<i>Section du Haut-Canada.</i>			
1861.			
Juin 14	Aux journaux et à la presse	143	
"	Juges des cours supérieures, greffiers et registrateurs, maîtres et registrateurs en chancellerie, recorders, magistrats de police et de comté	41	
"	Juges des cours de comté.....	31	
Juin 22	Membres de l'Assemblée Législative, 5 exemplaires chacun.....	325	
" 24	do Conseil Législatif, 4 do do	124	
" 29	Inspecteurs des prisons	1	1
"	Magistrats de cité, ville et village, nouvellement nommés.....	116	
	Greffiers de la paix,—67 caisses transmises par l'express, entre le 29 janvier et le 10 juillet 1861	6300	
	Greffier de comté—32 caisses transmises par l'express entre le 29 janvier et le 10 juillet 1861		
	Total des exemplaires distribués dans le Haut-Canada.....	7,081	1
<i>Section du Bas-Canada.</i>			
1861.			
Juin 14	Aux journaux et à la presse	46	13
"	Recorders et magistrats de police	4	4
"	Juges des cours du banc de la reine et supérieures, et juges suppléants de do, commis, et secrét. pour la codification des lois.....	30	30
Juin 22	Membres de l'Assemblée Législative, 5 exemplaires chacun.....	320	320
"	do Conseil Législatif	120	120
" 20	Départements du gouvernement.....	132	111
" 29	Inspecteurs des prisons	4	4
Juillet 6	Greffiers de la paix, 8, cours de circuit, 60	68	68
"	Shérifs, 21, protonotaires, 22.....	43	43
" 9	Registrateurs de comté.....	59	59
"	Collèges, bibliothèques et autres institutions.....	37	37
" 11	Cours des commissaires	260	260
" 16	Municipalités de cité, de comté et locales.....	574	574
" 23	Magistrats	644	705
" 30	Clergé de toutes les dénominations.....	201	391
	Total des exemp. distrib. pour le compte du gouvernement.....	9,623	2,740
	Balance en main à la disposition du gouvernement	953	660
	Total des exemp. imprimés pour le compte du gouvernement.....	10,576	3,400
		10,576	3,400

E. E.

Québec, 14 août 1861.

DESBARATS ET DERBISHIRE,

Par GEO. DESBARATS, JR.

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE

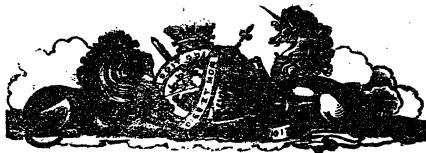
DES

TERRES DE LA COURONNE

DU CANADA,

POUR L'ANNÉE 1861.

Imprime par ordre de l'Assemblée Législative.



QUEBEC:

IMPRIMÉ POUR LES ENTREPRENEURS, PAR HUNTER, ROSE ET CIE., RUE STE. URSULE.

1862.

TABLE DES MATIERES.

TERRES PUBLIQUES ET AFFAIRES EN 1861.

BAS-CANADA :

	<i>Page</i>
Terres de la Couronne	5
Terres du Clergé	5
Biens des Jésuites	6
Domaine de la Couronne.....	6
Seigneurie de Lauzon	6

HAUT-CANADA :

Terres de la Couronne.....	7
Terres du Clergé.....	7
Terres des Ecoles	7

CANADA :

Terres de l'Artillerie	8
Affaires des Sauvages	9
Mines	10
Bois et Forêts	10
Pêcheries	12

ARPENTAGES :

Haut-Canada.....	14
Bas-Canada.....	14

CHEMINS DE COLONISATION :

Haut-Canada.....	18
Bas-Canada	18
Ventes des terres et administration	21

R A P P O R T

DU

COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE

DU CANADA.

A Son Excellence le Très-Honorable CHARLES STANLEY, VICOMTE MONCK, Baron Monck de Ballytrammion, dans le Comté de Wexford, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Conformément aux dispositions de l'acte des terres publiques, (23 Victoria, chapitre 2) j'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence le rapport suivant des affaires du département des terres de la couronne pour l'année expirée le 31 décembre 1861, et qui doit être déposé sur les bureaux de la chambre d'assemblée.

J'adopterai l'ordre suivi dans les rapports précédents et je commencerai par les détails statistiques, pour finir par des observations générales.

BAS-CANADA.

TERRES DE LA COURONNE.

Il a été vendu durant l'année, 273,835 acres, qui ont produit \$126,043.90 ; on a reçu \$73,915.69 à compte de ces dernières ventes et en paiement de celles faites les années précédentes. Les terres données gratuitement sur les routes de colonisation, s'élèvent au chiffre de 9,811 acres.

Ajoutant ensemble les terres arpentées de l'année, 480,288 acres, aux 5,397,191 acres disponibles à la fin de 1861, et déduisant de ce total le chiffre des terres vendues et octroyées gratuitement, savoir : 283,646 acres, il reste une excédant de 5,593,833 acres actuellement en disponibilité.

TERRES DU CLERGÉ.

Il a été vendu 41,299 acres, qui ont produit, comme prix de vente; \$36,511.78, le montant brut reçu en paiement de versements, loyers, etc., est de \$26,869.87, sur laquelle

somme, en déduisant les remises et la commission, qui s'élèvent à \$5,380.65, il reste un revenu net de \$21,489.22.

Ce qui restait de terres non vendues à la fin de l'année se montait à 392,502 $\frac{1}{2}$ acres.

BIENS DES JÉSUITES.

Ces biens ont produit, en 1861, la somme de \$18,619.50, sur laquelle le chiffre de \$6,592.98, représente des arrérages dus antérieurement au 19 juin 1856, le capital de certaines *rentes constituées*, etc., des recettes sur l'achat de lots de terres dans les seigneuries, moulins etc., et est porté au crédit du "fonds de placement d'instruction supérieure du Bas-Canada," en conformité des dispositions de l'acte de la 19^e Vict. c. 54 (statuts refondus du Bas-Canada ch. 15); la balance, \$12,026.52, qui représente le revenu, est portée au compte du "fonds de revenu de l'instruction supérieure du Bas-Canada," suivant les dispositions du même acte.

Les dépenses de l'année, y compris le salaire des agents, la commission, les déboursés, et des frais judiciaires pour \$436.01, s'élève à \$3,601.11: la recette réelle est donc de \$15,018.39. Ces frais judiciaires ont été encourus dans deux actions où la couronne, exerçant son privilège de bailleur de fonds, s'est rendue acquéreur, à une vente par autorité de justice, d'une propriété qu'elle avait déjà vendue, et dont il restait une balance à payer; cette vente a réalisé moins que la somme qui était due. La plus grande partie de ces frais revient au gouvernement par les mains des officiers de justice, et de fait ne doit pas être imputée comme dépense.

Le rapport est accompagné d'un tableau détaillé (voir Appendice No. 14) des recettes et dépenses, etc.

DOMAINE DE LA COURONNE.

Les recettes brutes du domaine de la couronne dans le Bas-Canada, pour 1861, sont de \$8,117.97, qui représentent les lods et ventes, cens et rentes, etc., la censive de Québec et le quint, les loyers, ventes et intérêts sur les ventes de lots de grève et d'eau profonde, honoraires de brevets d'invention dans le Bas-Canada, etc.

Les dépenses s'élèvent à \$2,012.31 pour salaires d'agents, commission et déboursés, etc.; s'y trouvent également compris deux remises, des frais judiciaires et d'arpentage; ces derniers ont été remboursés depuis: le revenu net est de \$6,105.66. (voir tableau, appendice No. 16.)

Les forges de St. Maurice, ainsi qu'un certain nombre de lots du township de St. Maurice, dont les concessionnaires primitifs n'avaient donné aucun titre aux colons, ont été saisis en vertu d'un jugement obtenu par la couronne pour non paiement de la balance du prix d'achat, et vendues le 22 octobre. Les forges n'ayant pas produit les sommes qu'on y avait dépensées, la couronne s'en est portée l'acquéreur moyennant \$7,200. Elles sont à vendre à l'heure qu'il est. Presque toutes les terres dont la plupart étaient occupées (*squatted*) et mises en valeur, furent de même achetées par la couronne pour en disposer en faveur des colons.

SEIGNEURIE DE LAUZON.

Cette propriété a donné, en 1861, \$12,569.97; à déduire \$1,072.02, en dépenses de salaires, déboursés, etc.; recettes réelles, \$11,497.95.—Pour les détails, voir le tableau de l'appendice No. 15.

HAUT-CANADA.

TERRES DE LA COURONNE.

Il y avait en disponibilité dans le Haut-Canada, au commencement de l'année, 1,853,121 acres de terres de la couronne. Dans le cours de l'année, ce chiffre a été augmenté de 456,842 acres de nouvelles terres arpentées. En déduisant la quantité qui a été vendue, 257,933½ acres, et celles qui ont été octroyées gratuitement sur la route de colonisation, 30,800 acres, il reste 2,021,229½ acres qui étaient disponibles à la fin de l'année.

La vente des terres dans le cours de l'année a produit \$338,153.88, sur laquelle somme il a été perçu \$276,170.10

TERRES DU CLERGÉ.

On a vendu 74,366 acres, dont le prix de ventes s'est élevé à \$181,674.37. Le montant brut des recettes durant l'année a été de \$298,129.24; les remises et commissions, de \$60,099.20; ce qui laisse un produit net de \$238,030.04, qui a été employée suivant les dispositions de l'acte des réserves du clergé. Il y a encore à disposer 124,608½ acres de ces terres.

TERRES DES ECOLES DE GRAMMAIRE.

Il a été vendu 5,729 acres sur les 60,412 acres disponibles au 1er janvier 1861, moyennant \$8,527.79; l'excédant de terres encore à vendre est de 54,683 acres. Les recettes brutes de l'année s'élèvent à \$22,050.74; la commission, \$4,372.13, et le produit net à \$17,678.61.

TERRES DES ECOLES COMMUNES.

La vente de ces terres s'est montée à 4,498½ acres dans le cours de l'année dernière; il ne reste plus que 12,016½ acres sur le million mis à part en vertu de l'acte 12 Victoria, chap., 200.

Le prix de vente de ces terres est de \$14,580.00; la perception brute à \$111,514.25; la commission, les remises et autres déboursés, de \$22,380.47, ce qui laisse un revenu net de \$88,683.78.

Le montant total net réalisé par ces terres jusqu'au 31 décembre 1861 se monte à \$44,640.44

TABLEAU du nombres d'acres vendus, du montant des ventes et des sommes perçues dans le Bas et le Haut-Canada pour les années 1860 et 1861 :—

	Acres vendus.		Montant des ventes.		Sommes perçues.	
	1860.	1861.	1860.	1861.	1860.	1861.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Terres du clergé, H.-C.....	62522½	74366	174808 70	181674 37	385890 01	298129 24
Terres du clergé, B.-C.....	44545½	41299	34455 69	36511 78	34734 27	26869 87
Terres de la couronne H.-C..	126413	257933½	144840 12	338153 88	199855 15	276170 10
Terres de la couronne B.-C...	290026	273835	149063 41	126043 90	78901 60	73915 69
Terres des écoles communes.	3221½	4498 ³ / ₅	10006 60	14580 00	115286 43	111514 25
Terres des écoles de gramm.	6900½	5729	11403 93	8527 79	30490 66	22050 74
	533627 ³ / ₅	657661 ¹ / ₁₀	\$524578 45	\$705491 72	\$345158 12	\$808649 89

TERRES DE L'ARTILLERIE.

L'état subitement changé des affaires publiques n'a pas permis de continuer, pour le moment, la vente des propriétés de l'artillerie sur les frontières. C'est en vue de ces circonstances que la vente du fort Ingall, au lac Témiscouata, a été contremandée, que la vente des terres au fort Erié a été suspendue, de même que celle des lots à Kingston : on n'a pas continué non plus à s'occuper de la division en lots des terres situées au Coteau du Lac.

Les casernes et les constructions militaires des endroits ci-après désignés ont été mis à la disposition du général commandant en chef pour l'usage des troupes de Sa Majesté : dans le Bas-Canada, Chambly, St. Jean et l'Île aux Noix, et le Fort Ingall, sur le lac Témiscouata ; dans le Haut-Canada, Toronto, London et Niagara.

On a profité de l'occasion pour donner une attention spéciale aux demandes d'établissement sur la ligne de navigation du canal Rideau. Ces demandes offraient des réclamations contradictoires et ont exigé une étude approfondie. A l'exception de deux, toutes celles des townships de Kingston et Leeds, de Pittsburg et Storrington, de Crosby nord et sud ont été réglées, et les décisions ont été acceptées sans difficulté par toutes les parties concernées. Le nombre d'acres vendus sur des divisions de terre très-irrégulières et parsemées çà et là, est de 3748 ; la somme réalisée, de \$21,049. Le premier versement de 10 par cent a été payé par tous, aussitôt les conventions terminées.

Il est à espérer que dans le cours de l'été prochain, nous pourrions nous occuper de ce qui reste de réclamations et de demandes d'établissement sur le Canal Rideau et aux environs de la cité d'Outaouais.

Le département s'est enquis également de plusieurs autres difficultés qui lui ont été soumises de différents endroits de la province ; toutes ont été réglées sans avoir eu à déposer l'occupant de bonne foi ; et c'est ainsi que l'on a assuré le repos et l'avenir des squatters ou occupants de bonne foi, pour leur plus grand bien, pour celui du pays en général, et au grand avantage du revenu que le département retire de ces terres. On s'est

appliqué avec soin à distinguer les squatters des forêts de ceux des emplacements de ville. Ces derniers, qui occupent leurs lots sans même en payer la jouissance, n'ont pas été et ne doivent pas être traités avec égard.

Nombre d'acres vendus depuis 1856.....	5908
Montant des ventes.....	\$197,352.15
Montant total réalisé par les versements	31,266.00
Le montant reçu des terres de l'artillerie en 1861 est comme suit :—	
Produit par les ventes.....	\$ 8,195.02
“ “ ventes.....	14,906.56
<hr/>	
Total.....	\$23,101.58
Les dépenses pour la même période ont été de	\$ 8,878.64

Les sommes qui peuvent être portées au crédit du Fonds de Milice de 1862 sont comme suit :—

Intérêt à 6 par cent sur \$36,770.76, réalisés par des ventes en 1858, '59, '60 et '61 et transportés au Fonds Consolidé. -	\$2,206.24
Intérêt à 6 par cent sur la valeur des propriétés employées par la province à des fins publiques (excepté l'Isle aux Noix et St. Jean), comme ci-haut évaluées.....	36,468.00
Loyer net de 1861.....	6,029.92
<hr/>	
Total	\$ 44,702.16

Il a été passé, durant la dernière session du parlement provincial, un acte extrêmement important, basé sur un arpentage fait avec beaucoup de soin pour déterminer la ligne des rues et les limites des lots dans les portions centrales et inférieures de la cité d'Outaouais, ce qui contribuera grandement à faire disparaître les disputes de titres et de lignes dans cette ville naissante.

Il serait sage d'attendre le retour de la tranquillité publique avant de faire aucune vente ultérieure des terres de l'artillerie, car en cas de besoin, ces ventes pourraient entraver les opérations et les travaux auxquels elles étaient d'abord destinées. D'ailleurs, ces ventes ne pourraient s'opérer aujourd'hui qu'à de grands sacrifices.

—

AFFAIRES DES SAUVAGES.

L'administration des affaires des sauvages a été confiée à ce département dans le mois de juillet dernier, et l'organisation du bureau s'est trouvée complétée par l'élévation au Poste de Député Surintendant de M. William Spragge, connu avantageusement et depuis longtemps parmi les employés du Département des terres de la couronne. Son devoir spécial est de veiller à la sauvegarde des droits des sauvages, et je ne doute pas qu'il ne s'en acquitte bien, et que toutes les difficultés ne soient réglées avec justice et impartialité. Je considère comme absolument nécessaire de faire percevoir les arrérages dûs sur les terres des sauvages : il faut bien se rappeler que la Couronne n'est que dépositaire de ces deniers,

et que les acheteurs n'ont aucune raison de s'attendre à un délai qui ne peut leur être accordé qu'au détriment des sauvages. Si l'intérêt nous en était régulièrement payé, nous ne serions pas forcés de réclamer le capital ; mais c'est tout le contraire qui arrive. Et alors, ce n'est pas seulement les sauvages qui souffrent, mais il arrive en outre qu'une partie des dépenses de l'administration retombe sur le trésor public. J'émanai, l'an dernier, une circulaire qui enjoignait aux arriérés de satisfaire à leurs obligations ; je crois que la chose devrait être continuée et étendue à tous, surtout à ceux qui sont endettés en arrérages d'intérêt.

MINES.

Ce que j'ai à dire au sujet de ce qui a été fait en ce genre, l'an dernier, se borne à peu de chose. Le nouveau système, tel qu'adopté et détaillé dans mon dernier rapport à la législature, a servi de base à plusieurs travaux d'exploration minière ; quelques-unes des mines déjà ouvertes ont été exploitées dans le cours de l'année ; mais, ici comme ailleurs, on s'est senti des suites de la crise américaine. On n'entretient plus aujourd'hui le moindre doute que la richesse métallifère des filons de cuivre sur la rive canadienne des lacs ne soit au moins égale à celle des mines du côté américain. Ce qui manque, ce sont les capitaux, les moyens de communications et les facilités de transport pour les passagers et les articles de commerce. L'accroissement des affaires saura bien sans doute attirer ces derniers ; mais il n'en est pas moins d'une grande importance pour les intérêts canadiens de leur donner toute espèce d'encouragement, et de faire en sorte que nos districts miniers tirent leurs consommations du Canada plutôt que des Etats-Unis. M. Gibbard, arpenteur provincial, donne, dans son rapport ci-joint, toutes les informations et les connaissances qu'il a acquises dans sa visite annuelle.

BOIS ET FORETS.

Le revenu provenant des droits sur les bois et les fermages de terre, durant l'année 1861, s'est élevé à \$327,503.97, et des droits de glissoire à \$55,546.06, faisait un total de \$383,050.03, dans lequel se trouve compris la somme de \$1,484.38 pour d'autres services tels que le clergé, les écoles, les sauvages et les biens des Jésuites.

Le montant du revenu perçu sur les fermages de terre et les droits sur les bois a été de \$255,811.99, et sur les droits des glissoires de \$43,991.72, à laquelle on doit ajouter celle de \$3,293.57 perçue pour d'autres services, tels que : clergé, écoles, sauvages et biens des Jésuites.

Les frais d'administration dans la perception des fermages de terre et des droits sur les bois, sont de \$26,733.83, et ceux de perception des droits sur les glissoires de \$1,000, formant un total de \$27,733.83. Ne se trouvent pas compris dans ce dernier total, le salaire des employés de la branche des bois et forêts du département, ni les sommes suivantes : \$464.77 de remises, et \$2,079.93 transportées aux affaires des sauvages et aux biens des Jésuites, et enfin \$3,794.88 d'anciens déboursés pour services spéciaux.

Par suite de la guerre civile où se trouve malheureusement engagée la république voisine, l'exportation du bois scié a éprouvé une baisse considérable dans le cours de l'année dernière.

Cependant, j'ai raison de croire que les produits de nos forêts vont bientôt se diriger vers de nouveaux débouchés, et que le voyage en Europe du Surintendant des Mesureurs de bois (voyage dont il a été parlé dans mon rapport de l'an dernier, et dont il se trouve un compte rendu ci-joint) a grandement contribué à ce résultat. Je n'ai pas besoin d'autre preuve que le fait de près de vingt chargements de nos bois exportés sur le continent européen durant 1861, et de la réception de nombreuses lettres de France, d'Espagne et d'Allemagne à ce sujet. Le Canada ne fait presque point de commerce avec ces deux derniers pays, et cependant j'ai constaté, après informations prises, que les bois canadiens pourraient y être exportés avec avantage, et que l'on pourrait inaugurer un commerce de réciprocité qui ne saurait manquer d'être très avantageux pour toutes les parties. Le décret impérial du gouvernement français, qui ouvre les marchés de France aux navires canadiens à des conditions si favorables, ne pourra manquer non plus de produire d'excellents résultats, et donner une nouvelle et puissante activité à nos chantiers de construction.

Nos produits rencontreront nécessairement des obstacles pour s'acheminer dans les nouvelles routes qui vont leur être ouvertes; c'est ainsi que les demandes seront aussi variées que les pays et que le mode d'y faire affaires ne sera pas toujours celui qu'on suit en Canada: mais j'espère que l'esprit d'entreprise de nos marchands et de nos constructeurs de navires saura mettre à profit l'attention que l'on a su éveiller en Europe et attirer sur les productions multiples de nos forêts. C'est le seul moyen qu'ont nos exportateurs d'échapper à la tyrannie de quelques marchés, tyrannie à laquelle est soumise notre commerce tout entier. N'est-ce pas Liverpool qui règle nos prix et nos ventes? Il est donc d'une importance vitale pour le commerce canadien, et pour les intérêts de ceux qui y sont engagés, de chercher à se frayer des débouchés et à se créer des relations avec les différents pays de l'Europe.

Les cotes du bois dégrossi n'ont pas été aussi élevées cette année que l'année dernière; cela est dû, partie à la production, qui avait été très considérable, partie au manque de discernement qui a présidé à sa confection. On a éprouvé, dans le cours de la dernière saison, le besoin d'avoir une définition exacte du bois marchand de pin blanc, et il s'est élevé à ce sujet quelques difficultés entre les vendeurs et les acheteurs. La chose occupe en ce moment l'attention des intéressés, et avant peu nous aurons, je l'espère, une définition que la loi sanctionnera de son autorité.

Je n'ignore pas qu'il se perd des quantités considérables de bois dans les forêts publiques; c'est pourquoi je suis d'avis que le gouvernement devrait s'en occuper sérieusement. On devrait continuer de faire des arpentages distincts et séparés, et de mettre à part pour le marchand de bois les terres les moins propres à l'agriculture. Ces localités une fois désignées, il sera plus aisé d'y exercer un contrôle qu'auparavant.

Ainsi que je l'écrivais dans mon rapport de 1859, l'action de la législature est nécessaire pour accomplir plusieurs réformes qui ont été introduites dans cette importante partie du service public; cette action, à mon avis, devra s'étendre aussi à l'acte qui régit l'inspection et le mesurage du bois.

PECHERIES.

La pêche de mer, de rivière et de lac a été, durant toute l'année passée, encore plus abondante que d'ordinaire.

Par suite de la fermeture des marchés du Sud et des mêmes causes qui ont affecté le commerce entier du pays, l'exportation du poisson a eu à souffrir sa quote-part de l'abaissement général des affaires. Hormis la baisse des prix, cet état de choses ne s'est cependant pas fait sentir d'une manière très désastreuse à la population des pêcheurs, qui, grâce au peu de cherté des objets de première nécessité et à l'admission en franchise de leur matériel de pêche, ont pu traverser la crise sans trop de misère.

Je regrette de dire que cette compensation indirecte n'a pas été aussi marquée dans le Haut que dans le Bas-Canada. Le manque d'une communication régulière par vapeur le long de la côte nord du lac Huron et du lac Supérieur est un obstacle qui diminue les pêcheries sur les grands lacs, et empêche beaucoup d'hommes entreprenants de louer des stations de pêche et d'y fonder des établissements.

Le dernier recensement décennal constate que dans les pays du golfe, la population des pêcheurs s'est grandement augmentée dans les dernières années. On voit, d'après les rapports des agents du département, que la proportion de cet accroissement a été beaucoup plus considérable l'année dernière, et qu'elle continuera de même, suivant toute probabilité, à l'avenir.

Les moyens adoptés pour protéger, et en quelques endroits pour rétablir la pêche du saumon, ont déjà produit d'excellents résultats. Sans entrer dans les détails, il me suffira de dire que l'on s'aperçoit des heureux effets de cette conduite, non pas seulement dans la quantité du gros poisson pris dans les estuaires, mais encore dans le nombre des femelles qui remontent les rivières, et dans l'abondance du frai déposé le long des principaux courants.

J'ai déjà fait l'observation dans un rapport antérieur que l'un des résultats pratiques que l'on attendait du système de fermage et de licence des pêches au saumon, était d'attirer l'attention publique sur les pêcheries de la haute mer : ce résultat a dépassé nos espérances. Aussi, a-t-on remarqué que l'an dernier, le poisson a été plus abondant et à plus bas prix sur tous les marchés de la province qu'il ne l'avait été jusqu'ici. Si donc l'une des conséquences indirectes d'un système rigoureux appliqué à la conservation et à la pêche du saumon est d'activer et de développer les pêcheries, le consommateur devra en retirer un double bénéfice, et pourra s'attendre à voir augmenter la production du saumon, qui deviendra nécessairement à meilleur marché qu'auparavant.

Le manque de communications régulières et rapides avec les rivières à saumon et avec les stations de la côte, nous empêche d'obtenir pour des fermages de pêche les prix que nous pourrions en avoir autrement. Lorsqu'on réfléchit au prix des licences et aux difficultés de toute espèce que le pêcheur doit vaincre pour atteindre et exploiter avec fruit les lieux de pêche éloignés, il n'est nullement surprenant que l'on abandonne l'idée de se livrer à ce genre d'industrie, ou du moins que l'on n'offre que des prix extrêmement réduits pour des privilèges de pêche.

Ayant reçu de nombreuses demandes de licences pour les stations de pêche au filet et de pêche à la ligne, et croyant qu'on ne pourrait y suffire avec le nombre qui nous restait

à disposer, j'ai fait explorer, durant les dernières années, la multitude de petites rivières, d'anse et de côtes qui bordent les deux rives du St. Laurent, afin de constater leur nature et leur caractère précis. Je prends toujours garde de ne pas désappointer les soumissionnaires de cette dernière espèce (et principalement les étrangers), parcequ'ils se fient beaucoup sur la bonne foi du Département, et que même, en beaucoup de cas, ils n'ont pour se guider que les informations dont ils croient le Bureau en possession. Pendant que cette exploration avait lieu, j'ai fait constater, par des visites personnelles, l'état de toutes les stations en exploitation, et me suis procuré, d'après des observations prises sur les lieux, une partie des matériaux absolument indispensables pour régler les droits respectifs de la Couronne et des individus. Cette besogne exige beaucoup de soins et de temps pour rendre justice égale à tous. Il reste encore plusieurs endroits de pêche très-importants à visiter.

L'expérience tentée en 1859 pour transplanter des huîtres du Nouveau-Brunswick ayant fait espérer quelque succès, on l'a réitérée l'automne dernier. Celles qui avaient été déposées dans le bassin de Gaspé en 1859 furent examinées ; on les trouva non-seulement bien conservées, mais encore ayant toutes les apparences de reproduction. Pour la légère somme de \$242.80, on a pu en transplanter à peu près, aux mêmes endroits, 300 minots, choisies avec le plus grand soin sur les bancs de Caraquette. Quoique la Législature ait affecté une somme assez forte à l'essai de la semence artificielle des huîtres le long de nos côtes, on a cependant observé la plus stricte économie dans les dépenses faites pour cet objet. J'ai cru qu'il était mieux d'attendre, avant d'encourir de plus grandes dépenses, que les deux ou trois premières années nous aient donné des marques d'un succès presque certain. Sur les sommes annuelles affectées à cet important sujet, il reste encore intacte une balace de \$1183.86. En employant cette somme avec jugement et discrétion, on est presque certain d'arriver en peu d'années à créer sur plusieurs points des côtes du St. Laurent des bancs d'huîtres qui fourniront abondamment et à bas prix nos marchés de ce mollusque si précieux et si nutritif.

Le revenu des permis de pêche dans le Haut Canada, jusqu'au 31 janvier 1862, s'élève à \$8,477 12 ; dans le Bas-Canada, il s'élève à la somme de \$5,561, pour la période comprise du 15 mars et au 30 avril 1862, à part les arrérages dûs sur les permis de pêche au marsouin, qui se montent à \$496. Les honoraires provenant des licences annuelles de pêche au saumon s'élèvent à \$1,594. La part de la Couronne dans les amendes se monte à \$43 50. Le total des affaires que présente cette branche du revenu pour l'année dernière, aux dates ci-dessus pour le Bas et le Haut-Canada, présente un chiffre de \$16,175 12.

Les demandes de primes de pêche se sont élevées, en 1860, à \$10,281 50, et ont été payées dans le printemps de cette année. La somme affectée par le statut 22 Vict., ch. 86, à cet effet est limitée pour chaque année à \$14,000. Depuis la mise en force du système de primes, il n'a été payé en tout que \$17,613, c'est-à-dire \$10,387 de moins que le chiffre accordé par la loi.

ARPENTAGES DANS LE HAUT-CANADA.

Les arpentages exécutés dans cette section de la province, durant l'année dernière, consistent surtout dans l'achèvement des townships qui avaient été commencés vers la fin de 1860, dans le territoire de Huron et d'Outaouais, et sur les côtes nord du lac Huron.

Dans le territoire de Huron et d'Ottawa, les townships de Cashel, Bangor, Radcliffe, Wicklow et Miller ont été arpentés ; des rapports ont été faits, et ces townships ont été mis en vente ; il en a été de même pour les townships de Dalton, Ryde, Oakley, Hindon, Anstruther, et le résidu des townships de Rama et d'Allice.

Les ré-arpentages des townships de Palmerston et Olden ont été terminés.

La subdivision des emplacements de ville de Brunswick, sur le chemin Bobcaygeon, en lots de ville, a été achevée ; et l'on trouvera d'autres arpentages partiels signalés dans l'appendice de ce rapport.

L'arpentage du chemin de Bobcaygeon a été continué et complété jusqu'au lac Nipissing ; ainsi que l'arpentage du chemin Burleigh, jusqu'à la ligne Peterson. L'on a donné des instructions pour l'arpentage en lots de ferme, des townships de Ridout, Mattawan, Sherwood, Brunel, Cavendish, Chandos, Sherborne, Lyndoch, Glamorgan, Stephenson, Richards, Hogarthy, et du résidu des townships de Macaulay, Draper, Clarendon, Mont-eagle, et pour le ré-arpentage du township d'Oso.

On a également donné des instructions pour l'arpentage des lots d'octrois gratuits sur le chemin de Bobcaygeon, au nord de la ligne Bell ; et pour faire explorer le pays qui s'étend entre la Route de Muskoka et Parry Sound ; avec un plan pour ouvrir une communication entre la Baie Georgienne et le chemin Bobcaygeon.

Sur la rive nord du lac Huron, l'on a terminé, durant l'année dernière, les arpentages des townships suivants, savoir : Macdonald, Prince, Parke, Thompson, Fenwick, Kars, Dennis, Pennefather, Rose, Lefroy, Spragge, Ester, Salter, d'une partie de Patton, et de l'arpentage de la rivière Goulais.

L'arpentage d'exploration qui se fait sous la surveillance de M. Herrick, entre le Sault Ste. Marie et le Fort William, progresse rapidement, et sera terminé l'été prochain. Pour un rapport détaillé des arpentages, voir l'appendice de ce rapport.

Des instructions ont été données pour l'arpentage en lots de ferme de townships dans le territoire d'Ottawa et de Huron ; ces townships, achetés en bloc par des individus d'Angleterre, comme il est dit dans mon rapport de l'année dernière, sont ceux de Longford, Dysart, Dudley, Harcourt et Guilford. Le coût de la subdivision de ces townships est à la charge des acheteurs.

ARPENTAGES DANS LE BAS-CANADA.

Les arpentages des terres publiques que l'on se propose d'établir et de coloniser maintenant, exécutés dans le Bas-Canada, d'après les instructions de ce département, durant l'année expirée le 31 décembre 1861, ont été répartis entre douze comtés dans les districts d'Ottawa, Joliette, Québec, Beauce, Montmagny, Rimouski et Gaspé ; ils ajoutent ainsi au

champ de la colonisation près de 4,800 lots, d'environ cent acres chacun, et, sauf quelques exceptions, ces lots sont tous situés dans des localités très favorables, et qui offrent les plus grands avantages naturels et agricoles, comme cela devra être signalé dans la description donnée par les arpenteurs des townships nommés dans le rapport annuel des arpentages, soumis pour l'année fiscale qui vient de finir.

Dans le district d'Outaouais, les parties labourables des townships Aberford, Pontefract et Baskatonge, d'une étendue de 114,712 acres, ont été divisées en lots, et le résidu, 97, exactement marqué et divisé sur champ.

Dans le district de Joliette, le résidu du township de Doncaster, touchant, à l'ouest le magnifique établissement du township Morin, 31,086 acres, a été également divisé en lots de ferme.

Dans le district de Québec, le rang de front du township de Polette, sur la rivière St. Maurice, et les rangs qui touchent au township Turcotte, sur les bords du St. Maurice et de son tributaire, la rivière aux Rats, ont été divisés en lots sur une étendue de 41,042 acres, sans compter que l'on a poussé les lignes extérieures du dernier township et une partie de celles du premier à plus de 60 milles.

Dans le district de Beauce, les six premiers rangs du township de Spaulding, situés sur la droite de la rivière Chaudière, ont été subdivisés en lots contenant 34,481 acres. 32 milles de lignes extérieures ont été arpentés sur champ.

Dans le district de Montmagny, dans le township de Daaquam, situé entre la rivière St. Jean ou la frontière sud de la province, et la rivière Daaquam, et qui est traversé au nord-ouest par le chemin de colonisation de Bellechasse, 35,536 acres ont été divisés en lots de ferme, outre la démarcation et l'arpentage de 31 milles en dehors des lignes.

Dans les townships de Bourdages et Patton, des lots ont été divisés sur les deux côtés de la ligne tirée l'année dernière, pour le chemin de colonisation projeté, et qui devait s'étendre depuis la paroisse de l'Islet presque au chemin Taché, en traversant les cinq premiers rangs du township Patton. Ces deux terrains, comprenant dans les deux townships 23,430 acres, ont été subdivisés en lots de 100 acres chacun.

On peut observer ici que, sur cette quantité, 6,000 acres ont déjà été arpentées lors du premier arpentage du township de Patton; mais lorsqu'il fut question de faire passer le chemin du gouvernement, alors projeté, à travers les cinq premiers rangs du township, du nord-ouest au sud-est, on décida de changer la direction des lots qui se trouvaient dans ces rangs, (excepté, toutefois, les lots de front sur le chemin Taché,) afin que ces lots se trouvant sur le chemin projeté, l'on hâtât l'établissement des terres publiques sur lesquelles le chemin devait passer, et alors l'arpenteur reçut les instructions nécessaires pour exécuter les chargements désirés. De pareils changements dans le premier arpentage auront lieu évidemment dans les anciens townships, quand l'on proposera d'ouvrir des routes à travers les rangs, et que ces routes serait jugées nécessaires pour le plus grand avantage de la colonisation.

Le terrain labourable dans le township Panet, contenant 17,051 acres outre le résidu des lignes extérieures de ce township du township voisin de Polette, 22 milles, a été arpenté, et divisé sur place.

L'arpentage du résidu des townships de Garneau, Casgrain et Lafontaine, situés sur la route d'Elgin, et contenant ensemble 68.977 acres, fut jugé, d'après le rapide établissement des terres arpentées le long de la route d'Elgin, tout à fait nécessaire dans l'intérêt de la colonisation, si l'on réfléchit que les deux premiers townships sont traversés par le chemin Taché, et attirent la colonisation vers l'intérieur; dans ce dessein, des rangs de lots ont été divisés sur chaque côté du chemin de ligne d'Arago, dans les townships de Lessard, Beaubien et Arago, jusqu'à une étendue de 12.903 acres.

Dans le district de Témiscouata, les terres labourables du township d'Armand traversé par la nouvelle route du gouvernement de Témiscouata, ont été divisées en lots, et offrent avec les lots arpentés le long de la vieille route, un vaste terrain à la colonisation. L'on a mieux apprécié cette importante voie de communication depuis l'envoi des troupes de Sa Majesté, de l'Angleterre en cette province, pendant la présente saison.

Enfin, l'on a arpenté, dans le district de Gaspé, le terrain labourable du township de Mann, situé sur la rivière Ristigouche; le résidu de New-Richmond, sur la Baie des Chaleurs; le rang irrégulier du township de Nouvelle, touchant et longeant la dernière ligne de la seigneurie de Shoolbred, établie par un jugement de la cour du banc de la reine à New-Carliste; et un lot formant une pointe de terre, dans le township de Tourelle, joignant, au sud-ouest, le township du Cap Chatte et la seigneurie de St. Anne des Monts, et ayant front sur le fleuve St. Laurent, le tout formant 74,536 acres.

L'étendue des terrains arpentés en lots de ferme dont il vient d'être question est de 480,288 acres. Si à cela l'on ajoute l'arpentage constaté des six premiers rangs du township de Matane, contenant 29,500 acres, l'on aura un total de 509,789 acres marqués et limités par le mesurage actuel sur le terrain. Le coût moyen de l'arpentage est de 5 cents par acre.

Les lignes d'exploration arpentées, dans le Bas-Canada, en vue d'ouvrir certains chemins projetés pour favoriser la colonisation, d'après les instructions de ce Département, et spécifiées dans le rapport annuel sus-mentionné, seront considérées, si l'on s'en rapporte aux comptes-rendus des arpenteurs et aux cartes qui les accompagnent, ne le céder ni en importance ni en résultats à aucun des arpentages de cette nature exécutés l'année dernière, dans les deux sections de la province, tandis qu'ils nous ont fourni une grande somme de connaissances topographiques sur la contrée explorée.

La nouvelle ligne de chemin tracée et marquée par Mr. P. L. Robertson, arpenteur, depuis le township d'Onslow, à travers les townships de Bristol et Clarendon, jusqu'au Portage-du-Fort, dans le township de Litchfield, et comprenant une exploration de 61 miles, a été estimée de la plus grande urgence, pour l'encouragement de l'établissement de ces townships, tandis qu'elle diminue sensiblement la longueur de la route qui conduit aux établissements prospères de la Vallée Supérieure de l'Outaouais, du côté du Bas-Canada, sur les bords de cette grande rivière.

La ligne du chemin Aylmer et Gayhurst, tracée par M. P. L. S. Duchesnay, pour relier les établissements dans Lambton et Aylmer, en traversant le township d'Aylmer au bord des Chaudières, ne peut manquer d'avoir les meilleurs résultats pour l'établissement des terres publiques dans cette partie de la contrée.

La section centrale de la route projetée d'Etchemin est une continuation de la ligne

de chemin tracée par M. P. L. S. Henderson, depuis l'angle nord-ouest de Cranbourne, à l'île aux Ormes dans la rivière Etchemin, dans Cranbourne, et dont il a été fait rapport l'année dernière. Ce monsieur a reçu des instructions pour explorer cette section et les lignes collatérales, afin de les relier avec la route qui mène à l'ancienne paroisse de St. Edouard, dans le township de Frampton, et de les prolonger jusqu'à leur jonction avec la section sud de la route Etchemin, dans le township de Walford ; cette dernière, aboutissant à la route de Kennebec, traversera de vastes terrains, pour la plus grande partie très propres à la culture ; tandis qu'une branche de ce chemin, partant des bords de la rivière La Famine et passant par le township de Watford, ouvrira à la colonisation les terres arables des townships Langevin, Daaquam et Metgermet, jusqu'aux frontières sud de la province.

La ligne d'exploration du St. Maurice et du Saguenay, parcourue par M. Blaiklock, s'étend depuis le pied des chûtes de La Tuque, ou la tête de la navigation à vapeur sur le St. Maurice, jusqu'aux branches de la rivière Ouiatchouan, dans le lac St. Jean, distance de 75 $\frac{1}{4}$ milles, et se joint à l'exploration de la rivière Croche par M. P. L. S. Arcand, en 1860, depuis sa jonction avec le St. Maurice jusqu'à ses sources à la hauteur des terres ; de là, on a descendu jusqu'au lac St. Jean, la rivière Ouiatchouan, explorée d'après les instructions de ce département, afin de constater la possibilité d'une route par les vallées du St. Maurice et du Saguenay, pour relier entre elles ces contrées lointaines. Ce chemin, s'il se fait, n'aura pas seulement l'effet de procurer aux habitants des superbes établissements de la vallée du haut du Saguenay un marché aux Trois-Rivières pour leurs produits, mais aussi aux nombreux chantiers de la vallée du St. Maurice, qu'il traversera.

On a recueilli dans ces explorations de précieux renseignements sur le caractère physique offert en général par le pays, et en particulier par les deux vallées traversées par les explorateurs, et qui relient au point de vue géographique, les deux grands bassins du St. Maurice et du Saguenay. Ce dernier résultat, indépendamment de tous les autres, est à lui seul de la plus haute importance pour la correction et l'exactitude du tracé de ces territoires sur la carte du pays. Quoique par suite de l'aspect montagneux et profondément bouleversé du pays, l'on se soit convaincu de l'impossibilité de construire un chemin dans la direction du tracé de l'exploration, sans encourir des frais qui ne seraient en aucune manière compensés par la mise en valeur des quelques terres arables qu'on y rencontre ; cependant, il sera possible de construire une route le long des bords de la rivière Croche, au pied des côteaux qui la dominent jusqu'à la hauteur des terres ; de là elle se dirigerait à l'est, presque en ligne droite pour rejoindre les établissements du rang de front du township de Roberval, sur le lac St. Jean. La longueur de ce chemin serait en tout de 90 milles, en y comprenant la distance qui s'étend depuis l'embouchure de la rivière jusqu'aux chûtes de la Tuque.

Pour plus ample description du pays exploré dans les deux arpentages, je prends la liberté de vous renvoyer aux rapports des arpenteurs insérés dans l'appendice de ce rapport.

Le dernier arpentage, dont il est parlé dans l'état annuel ci-dessus mentionné, a été fait par M. Blaiklock ; c'est plutôt une reconnaissance préliminaire faite dans le but d'ouvrir un chemin aussi droit que possible de fort Daniel, dans la baie des Chaleurs, au bassin de Gaspé, parcours géographique de 41 milles.

La ligne d'exploration commencée au dernier angle du township de Newport, sur la

limite des comtés de Gaspé et de Bonaventure, se poursuit pendant 22 milles jusqu'à ce qu'elle atteigne la berge de la Grande Rivière, espèce de torrent qui se jette dans le golfe St. Laurent, où elle vient l'arrêter. On n'a pu la continuer plus loin à cause du caractère accidenté et généralement défavorable du pays pour la construction d'un chemin; partout on a trouvé un sol entrecoupé de petites collines, de ravins profonds et de gorges creusées par le lit des rivières Grand Pabos, Petit Pabos, Grande Rivière et par une multitude de petits tributaires qui viennent se décharger dans la Baie des Chaleurs.

Cependant, on ne rejeta tout à fait le projet de tracer un chemin dans cette direction, ou à peu près, que lorsqu'il y eut une autre exploration de faite depuis le bassin de Gaspé à l'embouchure de la rivière Grand Pabos, parcours d'environ 32 milles. Comme on avait échoué dans la première, il fut constaté dans cette dernière qu'on pourrait tracer une bonne ligne de chemin à travers les terres arpentées des townships de Percé, de la Malbaie, de Douglas et de York, en longeant la base du groupe de collines situées en arrière de ces mêmes townships. Cette route, tout en abrégeant de beaucoup la distance que l'on parcourt aujourd'hui, devra donner une grande impulsion à la colonisation des terres arables qu'elle traversera.

La conséquence générale de cette exploration, quoique peu favorable au tracé d'un chemin dans une direction qui se trouvait à prendre en flanc plusieurs rivières, fait néanmoins connaître la qualité du sol et du bois qui est de bonne qualité sur la plupart de la distance parcourue : une nouvelle exploration aura peut-être pour effet de constater que ce pays est excellent pour la colonisation, et en particulier les terres situées sur le bord des rivières qui ont été traversées.

Les rapports d'exploration de M. Blaiklock sont insérés dans l'appendice No. 27.

Dans le cours de l'année écoulée, on a complété la délimitation du Bas et du Haut-Canada par des bornes de pierre, suivant les instructions émanées de ce département et conformément aux dispositions de la 23 Vict., chap., 21. Je suis heureux de faire observer que ces travaux, bien que conduits à travers des établissements et au milieu d'une population d'individus divisés entr'eux et ennemis les uns des autres, depuis la Pointe-à-Beaudet, sur le Lac St. François, jusqu'à la Pointe Fortune, sur l'Outaouais, ont pu s'effectuer sous la direction de M. Fletcher, de ce département, à la satisfaction et au contentement de tous. C'est ainsi que se trouve enfin réglée cette question depuis si longtemps en litige et qui a donné lieu à tant de procès ruineux entre les divers propriétaires, soit comme régis par la tenure seigneuriale, soit comme dépendant de la couronne, sous les gouvernements respectifs du Bas et du Haut-Canada avant l'union des provinces, procès qui datent pour la plupart de la proclamation de Sir Alured Clark, en 1791.

CHEMINS DE COLONISATION DU HAUT-CANADA.

LE CHEMIN D'ADDINGTON.

Pendant l'année, 27 colons se sont établis sur ce chemin; l'on a déblayé 510 acres de terrain, et abattu 286 acres. On estime à \$38,542,20, la valeur totale, au prix courant, des produits des colons de cette localité.

Pour les statistiques détaillées de ce chemin et des autres chemins de colonisation, voir les rapports des agents locaux, dans le compte rendu du bureau d'agriculture et des statistiques.

LE CHEMIN DE BOBCAYGEON.

Il y a maintenant 211 familles d'établies sur ce chemin. Ces familles ont déblayé 1438 acres de terre, dont 1002 acres ont produit une récolte l'an dernier; elles ont de plus abattu 440 acres qui n'ont pas été déblayés. M. Hughes, l'agent du lieu, estime la récolte de la dernière saison, à une valeur de \$30,047.10. Durant les trois dernières années, ce monsieur a vendu 90,739 acres de terre dans les townships contigus au chemin.

CHEMIN D'HASTINGS.

On estime à 88 le nombre des nouveaux colons établis sur ce chemin pendant l'année 1861. Le nombre total de colons maintenant en possession de lots est de 377.

A la fin de 1861, le nombre d'acres déblayés et en voie de déblaiement était de 2,641,— ce qui fait une augmentation de 960 acres durant l'année. A la dernière saison il y avait 2681 acres de terre tant ensemencée qu'en paturage, la valeur totale des produits de l'année est de \$44,418,15.

Le bétail comptant 1,112 têtes, est presque le double de ce qu'il était en 1860.

CHEMIN DE MUSKOKA.

L'on a formé sur ce chemin 72 lots, dont 62 sont occupés par des colons. La population s'élève maintenant à 249 âmes, et donne une augmentation de 59. 200 acres de terre ont été déblayés, et 300 acres abattus. La valeur des produits de la dernière saison est estimée à \$4,900.23. Il y a 73 têtes de bétail, conséquemment une augmentation de 28 pendant l'année.

Les townships adjacents au chemin, ont été mis, en octobre dernier, sous la charge de M. Oliver, agent local, et ce monsieur a déjà vendu 6060 acres de terres; et 167 lots sont occupés par des colons.

CHEMIN D'OPÉONGO.

On a fait 40 nouvelles locations sur ce chemin durant l'année dernière, formant un total de 299 octrois gratuits. Le chiffre de la population s'élève à 1,000. 1,874 acres sont ensemencées, c'est une augmentation de 416 acres sur l'année précédente. M. French, agent local, évalue le produit à \$36,716.32.

CHEMINS DE COLONISATION DANS LE BAS-CANADA.

Pendant l'année dernière on a complété 107 $\frac{1}{4}$ milles, ouvert 79 $\frac{1}{2}$ milles; et réparé 13 $\frac{1}{2}$ milles; on a aussi construit 11 grands ponts sous la surintendance de feu Thomas Boutillier, écr., Inspecteur des agences.

Les dépenses faites pour ces travaux ont été de \$52,683.06.

Les détails des progrès des travaux sur les différents chemins sont contenus dans le rapport de M. Boucher de la Bruère, qui remplit temporairement la charge d'Inspecteur.

Ces chemins de colonisation s'étendent des deux côtés du fleuve St. Laurent et sur la rive nord de la rivière Outaouais de Gaspé à Pontiac ; ils sont au nombre de 91.

Ils permettent aux anciennes paroisses de communiquer avec les terres incultes situées en arrière. L'excédant de la population en a tiré bon parti l'an dernier et y a fait de nombreux établissements, spécialement dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure, sur la rive sud du St. Laurent au-dessous de Québec—dans le comté de Compton, (townships de l'est) et dans les comtés d'Outaouais et de Pontiac. Les chemins, dans les derniers comtés étaient sous la surveillance de M. A. J. Russell, inspecteur des agences de bois de la couronne, et qui a acquis beaucoup d'expérience dans la construction des chemins, dans les deux sections de la province. Il a fait l'exploration des comtés et projeté le tracé de différentes routes principales qui serviraient efficacement à la mise en valeur des terres labourables ; ces dernières, d'après ses recherches, sont en beaucoup plus grande étendue qu'on ne le supposait d'abord, et présentent à la colonisation un champ vaste, propice et d'un accès facile.

CHEMIN ELGIN.

Le nombre des concessions gratuites sur ce chemin s'élève à 250,73 familles y résident actuellement, parmi lesquelles 29 se sont établis l'an dernier. Le bétail a augmenté de 50 pour cent en 1861, et forme un total de 142 bêtes. 669 acres ont été ensemençés, 300 sont en pâturage, sur 731 ont a fait les abattis qui sont prêts à brûler. La récolte est estimée par M. Drapeau, agent local, à 9589 minots en blé, seigle, orge, pois, avoine, pommes de terre et navets.

Le produit total de l'année, y compris le sucre d'érable, le lard, le bardeau et la planche, s'élève à \$8,436.72 ; les bâtiments construits ; les défrichements et l'augmentations du bétail peuvent être évalués à \$6,564, formant un total de \$15,600.72 représentant le travail des colons pendant l'année. La valeur actuelle des améliorations des colons et du bétail est estimée à \$36,078.72.

CHEMIN DE MATANE ET DU CAP CHAT.

Ce chemin traverse les townships de Cherbourg, Dalibaire, Romieu, et est sous la direction de M. J. B. Lepage. Il y a 67 colons résidant sur leurs lots et 60 qui ont fait des améliorations, mais qui ne demeurent pas actuellement sur leurs terres. 781 arpents ont été ouverts et 705 sont en voie de l'être. 476 arpents ont été cultivés l'année dernière et ont produit \$4,443.15. 4,225 livres de sucre d'érable ont été faites par les colons durant la dernière saison et la pêche de la morue a produit \$1,450. Ils ont 395 têtes de bétail.

Pour plus amples détails voir le rapport de M. Lepage, appendice No. 22.

CHEMIN DE KEMPT.

Il y a 14 colons résidant sur leurs lots, et 12 qui ont fait des améliorations dans le but de s'établir aussitôt. 215 arpents ont été ouverts et les abattis faits sur 90 autres.

La récolte sur les 192 arpents qui étaient en culture la saison dernière est évaluée à \$1,317.70. Les colons ont 99 têtes de bétail.

Voyez le rapport de M. Lepage sus mentionné.

VENTES DE TERRES ET ADMINISTRATION.

Depuis mon dernier rapport annuel, vingt-deux agences pour la vente des terres dans les plus anciens comtés ont été supprimées, et le système adopté par le gouvernement pour la vente des terres publiques, au comptant, a continué d'être appliqué avec persévérance aux lots répandus dans les townships anciennement établis. Il est très important de se débarrasser de ces lots de terre ne fut-ce qu'au point de l'économie, car tant qu'ils ne seront pas vendus et protégés par un propriétaire légitime, ils peuvent devenir, d'un moment à l'autre, le sujet de réclamations spéciales de la part de *squatters*, dont les transactions entre eux, ont été constamment une source d'embarras et de lourdes dépenses pour le département des terres de la couronne. La conduite de ces ventes par un agent spécial du département a produit les meilleurs résultats. Depuis trois ans on n'a cessé d'avertir tous les *squatters* qu'ils devaient absolument acheter de la couronne, s'ils désiraient s'assurer des titres des terres qu'ils occupaient. Dans les annonces de ces ventes à l'encan, publiées plusieurs semaines à l'avance, l'attention de ces individus a été appelée sur la nécessité de donner avis de leur occupation et de s'entendre avec le département ayant le jour de la vente. Après avoir pris toutes ces précautions pour prévenir, autant que possible, toute rigueur contre les individus, et toute fraude préjudiciable au gouvernement, le département n'a pas hésité de procéder à la vente, sans remise, de toutes les terres non-réclamées, ainsi que celles pour lesquelles il n'y avait aucune réclamation valable. De cette manière plus de douze cents lots, compris dans ce qu'on appelle "les cas spéciaux," ont été vendus sur place par les officiers chargés de la conduite de ces ventes et ont ainsi cessé, d'être pour le bureau, une source de contestations opiniâtres et indéterminables. On peut juger du résultat produit, dans le Bas-Canada seulement, par le rapport suivant que j'ai reçu d'un officier chargé de la conduite de ces ventes.

" 39,899 acres de terre vendus pour la somme de \$22,759, tel est le résultat de l'application, pour la première fois, dans le Bas-Canada, du système d'annonces des ventes à l'encan dans les townships établis de longue date. Sur ce nombre d'acres ainsi vendus, 19,000 ont été payés en entier. Le reste, à-peu-près 21,000, a été réclamé par des *squatters* qui les occupaient depuis une période variant de trois à trente ans. On a fait sur place, des enquêtes relatives à ces réclamations; et les *squatters* ont obtenu la faculté d'acheter par paiements partiels, à la condition de payer un cinquième le jour qui précède la vente. Cette condition a toujours été remplie sauf dans un cas."

Dans le Haut-Canada on a vendu, durant l'automne de l'année dernière, 135,689 acres pour la somme de \$85,867; et 84,086 autres ont été vendus par adjudication spéciale.

Ce système, qui a produit les résultats avantageux l'année dernière, continuera d'être appliqué, je l'espère, jusqu'à ce qu'on ait vendu jusqu'au dernier acre de terre dans les townships où la loi municipale est en vigueur; on aura soin aussi, dans les townships

nouvellement formés et ouverts à la colonisation, d'exiger sévèrement les droits à un taux fixe, ou comptant ou à crédit, et, dans le dernier cas d'obliger les acquéreurs à des paiements réguliers. On sera quelquefois obligé d'user de rigueur dans l'application des règlements établis ; mais cela vaut mieux et est plus sûr pour les intérêts du public, ou pour la partie intéressée dans l'administration des terres publiques, que si, laissant le relâchement s'introduire dans l'exécution de nos règlements on donnait par là lieu de croire à ces individus qu'ils ne sont pas forcés de tenir leurs engagements. On ne saurait croire les embarras, le travail et les dépenses occasionnés par chacun de ces cas ; et lorsque, comme cela est souvent arrivé, ils se présentent par milliers, le travail du département devient comme paralysé et l'employé ne peut s'empêcher d'être effrayé de la tâche qu'il lui faut entreprendre. Le seul moyen d'éviter la répétition ou au moins la répétition trop constante de ces inconvénients, est de s'en tenir strictement à un système quelconque si bien établi et si précis, que toute tentative faite pour le faire plier au profit des particuliers n'ait plus aucune chance de succès. Il est réellement impossible d'avancer à quelque chose dans l'administration, tant que l'individu qui achète un lot de terre aujourd'hui demeurera persuadé qu'il peut demander demain une réduction de prix pour des raisons appuyées souvent par des affidavits et des certificats plus ou moins douteux, par des arguments plausibles ou encore par des influences particulières. Dans les premières ventes, l'intérêt s'est quelquefois élevé au double de la valeur du principal, et il a fallu intervenir en certains cas, pour le transfert des propriétés. Mais j'ai toujours pensé que le gouvernement était dans ce genre d'affaires, tout autant à blâmer que les particuliers, en raison des longs délais qui ont été tolérés, et pendant lesquels on a laissé intervenir une foule de difficultés.

L'abolition des anciennes agences a occasionné au bureau un accroissement momentané de travail assez considérable. A part l'économie résultant de cette mesure, je crois que le gouvernement et les particuliers qui ont des droits sur les terres y trouveront un égal profit. Etant mis en rapport direct avec le département, ils sentent la nécessité immédiate d'un arrangement quelconque, et, pour ceux qui ont eu des différends avec les agents locaux ce sera peut-être la première occasion d'attirer l'attention du Commissaire. En tout cas, le public saura désormais que toutes les terres non-vendues ou sujettes à confiscation, ainsi que celles, dont les titres ne seront pas promptement régularisés, seront vendues à l'encan, sur comptant, et rayés des registres du Département. On a réalisé de l'économie dans l'administration des " chemins d'octrois gratuits " où la colonisation progresse rapidement, en supprimant les salaires des agents. On a offert une compensation à ces derniers en leur confiant la vente des terres dans les townships nouvellement établis aux environs du lieu de leurs agences, et en leur permettant de prélever une certaine commission. L'économie ainsi réalisée est d'à-peu-près \$8,500 par année, celle qui résulte de la suppression des anciennes agences des terres de la Couronne peut être estimée à \$7,500 par année.

Une grande quantité de terres se trouvent maintenant arpentées et prêtes à vendre, dans les différentes parties de la province, outre dix townships vendus en bloc, qu'on arpente rapidement pour les besoins de la colonisation. J'ai tout lieu de croire que nous aurons cette année un grand nombre d'immigrants et que la vigilance du gouvernement à

répandre des renseignements corrects amènera dans les nouveaux districts les colons dont on a précisément besoin. Profitant de la guerre chez nos voisins, le gouvernement a envoyé deux agents de plus en Angleterre, en Irlande et sur le continent européen ; leurs instructions portent que, tout en faisant connaître à ceux qui ont intention d'immigrer les avantages que leur offre le Canada, ils ne doivent pas faire naître des espérances exagérées, mais faire connaître la vérité.

Je prends la liberté de vous renvoyer à la dernière partie du rapport de l'année dernière, au titre : " Ventes de terres et colonisation."

P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 11 mars 1862.

MATIÈRES DE L'APPENDICE.

	Page.
1. Rapport des officiers et des commis du département	
2. Agents des terres de la couronne dans le Bas-Canada.....	
3. Agents des terres de la couronne dans le Haut-Canada.....	
4. Agents des bois de la couronne en Canada.....	
5. Agents des biens des jésuites, du domaine de la couronne et de la seigneurie de Lauzon.....	
6. Rapport des terres vendues en 1860 et 1861. Voir rapport, page.....	
7. Etat des recettes considérées comme revenu	
8. Etat des déboursés et des dépenses d'administration.....	
9. Montant des perceptions en 1861.....	
10. Recettes et déboursés concernant les terres du clergé, Haut-Canada.....	
11. Do do do Bas-Canada	
12. Do do do des écoles communes, Haut-Canada.....	
13. Do do do des écoles de grammaire, Haut-Canada.....	
14. Recettes et dépenses concernant les biens de jésuites.....	
15. Do do la seigneurie de Lauzon.....	
16. Do do le domaine de la couronne.....	
17. Do do les terres de l'artillerie.....	
18. Rapport des arpentages dans le Bas-Canada.....	
19. Rapport des arpentages dans le Haut-Canada.....	
20. Rapport des bois et forêts.....	
21. Etat des ouvrages de bureau.....	
22. Rapport de l'agent du chemin de colonisation de Matane et de Cap Chat.....	
23. Cédula des terres de l'artillerie.....	
24. Rapport de l'agent du chemin de colonisation d'Elgin.....	
25. Rapport de l'inspecteur des agences pour le Bas-Canada.....	
26. Extraits des rapports des arpenteurs du Haut-Canada.....	
27. Extraits des rapports des arpenteurs du Bas-Canada.....	
28. Carte du territoire du St. Maurice.....	
29. Carte de Gaspé et de Bonaventure.....	
30. Carte du territoire d'Ottawa et de Huron.....	
31. Carte de la rive nord du lac Huron.....	
32. Rapport de M. Gibbard, A. P., sur les rives des lacs Huron et Supérieur.....	
33. Rapport de M. Quinn.....	
34. Rapport de l'agent du chemin d'Addington.....	
35. Do do do de Bobcaygeon.....	} Transférés au bureau d'agriculture et des statistiques, et devant accompagner le rapport de ce département.
36. Do do do de Hastings.....	
37. Do do do de Muskoka.....	
38. Do do do de Opeongo.....	

APPENDICE No. 1.—[Non imprimé.]

APIENDICE No. 2.

LISTE DES AGENTS DES TERRES DE LA COURONNE POUR LE BAS-CANADA, date de leur nomination, et commission allouée à chacun d'eux sur les perceptions faites durant l'année expirée le 31 décembre 1861.

SECTION OUEST.

Noms des Agents.	COMTÉS.	Date de la nomination.	Commission.	REMARQUES.
Barron, Thos.....	Partie des Deux-Montagnes	1845, août 4	\$ ots.	
Bastien, F. X.....	Partie d'Ottawa	1845, août 4	15 23	
Bourgeois, G. A.....	Partie de Drummond	1850, mars 23	30 14	
Cameron, G. W.....	Partie d'Ottawa	1859, décembre 12	10 13	
Felton, John.....	Parties de Sherbrooke, Stanstead et Drummond.....	1845, janvier 30	79 13	
Farley, Robert.....	Partie d'Ottawa	1845, août 27	473 02	
Fleming, Wm.....	Huntingdon.....	1852, août 21	424 83	
Gagnon, A.....	Arthabaska.....	Nhl.	Nhl.	Dénis, 12 août 1861.
Hune, John.....	Partie de Mégantic.....	1860, janvier 21	52 82	
Judgson, G. M.....	Partie de Pontiac.....	1852, janvier 21	156 18	
Kemp, O. J.....	Stanstead, Missisquoi et Sheford.....	1858, février 27	192 64	
Lewis, J. S.....	Beauharnois	1848, avril 16	605 18	
McBean, M.....	Partie d'Ottawa	Nhl.	Nhl.	
McLean, D.....	Partie des Deux-Montagnes	1842, 11	142 11	
McMillan, D.....	Partie d'Ottawa	1859, novembre 14.....	68 66	
Murray, E. W.....	Partie d'Ottawa	1845, août 4	28 53	
Pratt, F. X.....	Partie de Drummond	1858, février 19	169 78	
Smith, Ter. ace.....	Partie d'Ottawa	1856, mars 10	107 59	
Sheppard, C. C.....	Partie de Drummond	1860, juin 20	156 38	
Thomson, W.....	Argenteuil.....	1850, décembre 7	35 61	
		1858, juin 4.....	3 70	

ENOLVERETS.

5 3/4 cent. Commission sur le premier \$2,000 00
 2 3/4 cent. do sur le suivant \$80,000 00
 1 1/2 cent. sur aucune somme excéd. \$80,000 00

WILLIAM FORD,
 Comptable et Caissier.
 DEPARTEMENT DES TERRES DE LA CORONNE, }
 Québec, 31 déc. 1861.

ANDREW RUSSELL,
 Commissaire Intérimaire.

APPENDICE No. 2.—(Suite.)

LISTE DES AGENTS DES TERRES DE LA COURONNE, POUR LE BAS-CANADA, date de leur nomination, et commission allouée à chacun d'eux sur les perceptions faites durant l'année expirée le 31 décembre 1861.

SECTION EST.

Noms des Agents.	COMTÉS.	Date de la nomination.	Commission.	REMARQUES.
Arcand, J. O. C.	Partie de Mégantic	1849, septembre 15.	\$ cts.	
Bouché, A.	Portneuf et Champlain.	1843, juin 30.	15 41	
Bouthillier, T.	Inspecteur des agences et chemins de colonisation.	1854, mars 30.	12 53	
Bourgeois, Jules.	Berthier et Joliette	1858, décembre 23.	1840 00	Décédé.
Blanchet, L. C.	Beauce.	1859, mai 14.	63 26	
Daly, Alexander.	Partie de Lenster.	1844, juin 12.	60 88	Démis.
Dery, J. P.	Partie de Portneuf	1851, juillet 12.	13 37	fév. 9,
Degrise, Florence	Partie de Kamouraska.	1850, mai 29.	29 43	1861.
Drapeau, S.	Chemins Elgin et Taché—Agent de l'octroi gratuit.	1859, janvier 29.	23 25	
Dubord, L. A.	Machinongé et St. Maurice	1851, mai 24.	26 40	
Eden, John	Gaspé	1848, juillet 22.	86 30	
Gauvreau, L. W.	Partie de Rimouski	1860, février 1.	8 77	
Jolivet, Jos.	Bellechasse	1860, février 1.	6 19	
Laporte, Jérémie.	Township de Peterborough.	1860, septembre 1.	3 10	
Lavallée, A. B.	Parties des Deux-Montagnes et Terrebonne.	1843, août 12.	30 61	
LeBel, J. T.	Parties de Sherbrooke et Wolfe.	1852, mai 31.	375 00	
LeBel, J. A.	Bonaventure	1858, mars 25.	127 82	
Leroux, L. V.	Partie de Bellechasse.	1852, octobre 11.	8 20	
Lepage, J. B.	Partie de Rimouski, et agent du chemin de Matapédia.	1855, septembre 12.	6 74	
Martin, Vincent	Chicoutimi	1858, septembre 10.	70 48	
Ross, Andrew	Parties de Mégantic, Dorchester et Bellechasse.	1843, juin 30.	48 43	
Stewart, McLean	Québec.	1845, septembre 27.	10 95	
Tétn, F.	Partie de L'Islet et Bellechasse.	1850, mai 25.	94 86	
Tremblay, E.	Charlevoix.	1855, juin 15.	4 93	
Boulihan, R.	Saguenay	1858, septembre 10.	Nil.	
Farewell, Wm.	Compton.	1861, septembre 20.	600 00	
Labrecque, Louis.	Beauce	1861, avril 26.	Nil.	
Verge, J. W.	Baie des Chaleurs.	1861, mai 27.	Nil.	

REMARKS.

5 cent. Commission sur le premier \$2000 00
 24 cent. do sur le suivant \$28000 00
 14 cent. sur aucune somme excéd. \$30000 00

ANDREW RUSSELL,
 Commissaire Intérimaire.

WILLIAM FORD,
 Comptable et Cassier.
 DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
 Québec, 31 déc., 1861.

APPENDICE No. 3.

LISTE DES AGENTS DES TERRES DE LA COURONNE pour le HAUT CANADA, date de leur nomination, et commission allouée à chacun d'eux sur les perceptions faites durant l'année expirée le 31 décembre 1861.

Noms des agents.	C O M T É S.	Nomination.	Salaires.	Commission.	REMARQUES.
Alexander, John.....	Simcoe.....	1843. Avril 18.....	.....	.....	.....
Wentworth.....	Wentworth.....	1853. Avril 27.....	.....	.....	.....
Askin, J. B.....	Middlesex et Elgin.....	1839. Juillet.....	.....	.....	.....
Ballard, N.....	Prince Edward.....	1854. Juillet 6.....	.....	.....	.....
Campbell, Duncan.....	Norfolk.....	1829. Juillet.....	.....	.....	.....
Carroll, John.....	Oxford et Brant.....	1844. Novembre 20.....	.....	.....	.....
Crawford, Walter.....	Partie de Peterborough.....	1849. Avril 11.....	.....	.....	.....
Druie, John.....	Carlton.....	1845. Mars 10.....	.....	.....	.....
French, T. P.....	Partie de Renfrew et Ottawa, et chemin d'Opouongo.....	1855. Septembre 17.....	.....	.....	.....
Gibson, David.....	Inspecteur des agences, Canada O., et chemins de colonisation.....	1854. Avril 4.....	.....	.....	.....
Geddes, Andrew.....	Wellington.....	1845. Juin 8.....	.....	.....	.....
Grubham, J.....	Chemin de Burlington.....	1861. Mai 31.....	.....	.....	.....
Hayes, M. P.....	Partie d'Hastings et chemin d'Hastings.....	1856. Juillet 3.....	.....	.....	.....
Harris, William.....	Partie de Renfrew.....	1851. Juin.....	.....	.....	.....
Hart, Samuel.....	Stormont, Dundas et Glengary.....	1844. Novembre 20.....	.....	.....	.....
Huber, H. S.....	Waterloo.....	1856. Avril 26.....	.....	.....	.....
Hughes, Richard.....	Partie de Victoria et Peterboro', et chemin de Robenaycon.....	1858. Novembre 28.....	.....	.....	.....
Jackson, William.....	Grey.....	1854. Novembre 3.....	.....	.....	.....
Kerr, George.....	Lanark.....	1858. Octobre 8.....	.....	.....	.....
McAnany, F.....	Partie de Hastings.....	1840. Mai.....	.....	.....	.....
McNabb, Alexander.....	Draco.....	1851. Avril 29.....	.....	.....	.....
McVicar, K.....	District d'Algonia, partie du.....	1861. Septembre 1.....	.....	.....	.....
Macpherson, James.....	Irenox, et parties de Frontenac et Addington.....	1860. Février 21.....	.....	.....	.....
McLean, A. N.....	Percepteur des rentes du clergé dans le H. C.....	1860. Mars 1.....	.....	.....	.....
Monck, Richard.....	Kent.....	1860. Mars 2.....	.....	.....	.....
Moyntan, D.....	Essex.....	1853. Avril 21.....	.....	.....	.....
Moffat, J. P.....	Partie nord de Renfrew.....	1858. Novembre 26.....	.....	.....	.....
Oliver, R. J.....	Agent des octrois de terres, chemin de Muskoka.....	1859. Juillet 22.....	.....	.....	.....
Perry, Ebenezer.....	Parties de Frontenac et chemin d'Addington.....	1856. Mars 27.....	.....	.....	.....
Roche, G. M.....	Victoria.....	1858. Octobre 22.....	.....	.....	.....

\$ cts.

1128 75
123 75
123 75
847 61
166 94
384 14
249 91
252 14
376 50
162 89
1840 00
1207 22

PAYMENTS

le premier..... \$28,000
le suivant..... \$28,000
la somme excédant..... \$28,000

83 25
342 78
215 30
533 25
388 95
1277 93
375 84
233 54
1222 96

619 932

APPENDICE No. 3.—(Suite.)

LISTE DES AGENTS DES TERRES DE LA COURONNE pour le HAUT-CANADA, date de leur nomination, et commission allouée à chacun d'eux sur les perceptions faites durant l'année expirée le 31 décembre 1861.

Noms des agents.	Comtés.	Nomination.	Salaires.	Commission.	Remarques.
Scott, W. J.	Leeds et Grenville	1839 Juillet	\$ 239 27	5 par cent sur le premier.....\$ 2,000. 24 p. c. sur aucune somme..... 27 p. c. sur aucune somme..... 30,000..... excédant.
Scott, Alexander	Lambton	1854 Mai 31	.....	\$ 829 73
Sharman, John	Perth	1853 Avril 27	.....	\$ 674 74
Spike, James	Chemin de Frontenac	1860 Avril 10	\$4 par jour	.....
Smith, Henry	Lincoln, Welland et Haldimand	1850 Juin 6	.....	\$ 94 00
Stewart, Neil	Prescott et Russell	1855 Septembre 5	.....	\$ 236 10
Wallis, William	Northumberland et Durham	1858 Octobre 8	.....	\$ 879 69
Walden, Charles	Huron	1857 Janvier 15	.....	\$ 990 31
Wilson, Joseph	District d'Algonia, partie du	1845 Juillet 25	.....	\$ 103 52
Eswell, George G.	Chemin de Bobcaygeon, partie nord du	1861 Décembre 4	\$4 par jour	.....

ANDREW RUSSELL,
Assistant-Commissaire.

W. M. FORD, *Comptable et Caissier.*

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, Québec, 31 décembre, 1861.

APPENDICE Nos. 4 et 5.—[Non imprimé.]

APPENDICE No. 6.

ÉTAT du nombre d'acres vendus, montant des ventes, et montant perçu dans le Haut et le Bas-Canada pour les années 1860 et 1861.

	Acres vendus.		Montant des ventes.		•Montant des perceptions.	
	1860.	1861.	1860.	1861.	1860.	1861.
Terres du clergé, Haut-Canada.....	62522½	74366	\$ 17486 70	\$ cts. 181674 37	\$ 383890 01	\$ cts. 298129 24
Do Bas-Canada.....	44545	41299	34455 69	26511 78	34734 37	26869 87
Terres de la couronne, Haut-Canada.	126413	237633½	144840 12	388153 88	198855 15	276170 10
Do Bas-Canada.....	290026	273885	149063 41	126043 90	78901 60	73915 69
Terres des écoles communes.....	3221½	4468 3-5	10006 60	14580 00	116286 43	111514 25
Terres des écoles de grammaire.....	6900½	5729	11403 63	8527 79	30490 66	22050 74
	538627½	657661 1-10	524578 45	705491 72	345158 12	808649 89

ANDREW RUSSELL,
Commissaire Intérimaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 Décembre 1861.

APPENDICE No. 7.

État des recettes du département des terres de la Couronne, pour l'année 1861,
lesquelles sont considérées comme revenu.

	\$ cts.	\$ cts.
Terres de la couronne, Haut-Canada.....	276551 10	
Terres de la couronne, Bas-Canada.....	73537 56	
		350088 66
Commission sur les bois.....	222 87	
Droits sur le bois de construction des colons.....	176 96	
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Bas-Canada.....	292 28	
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Haut-Canada.....	340 52	
Honoraires sur patentes, Bas-Canada.....	319 69	
Honoraires de location, Bas-Canada.....	8 09	
Honoraires de location, Haut-Canada.....	215 00	
Gain sur scrip.....	14755 73	
Honoraires casuels, Bas-Canada.....	7 50	
Honoraires casuels, Haut-Canada.....	1242 10	
		17580 65
Bois et forêts.....	224020 51	
Glissoires d'Ottawa.....	40970 89	
Glissoires du St. Maurice.....	1720 83	
		236712 23
Domaine de la couronne.....	6105 66	
Seigneurie de Lauzon.....	11497 95	
		17603 61
Total.....		651985 15

ANDREW RUSSELL,
Commissaire Intérimaire.

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 Decembre, 1861.

APPENDICE No. 8.

ETAT des dépenses faites par le département des terres de la couronne, pour l'année 1861, à compte des frais d'administration.

	\$ cts.	\$ cts.
Pêcheries, Bas-Canada.....	5546 71	
Pêcheries, Haut-Canada.....	2729 41	
Primes des pêcheries.....	10081 00	
Route d'Ottawa et Opéongo.....	1460 00	
Chemin d'Hastings.....	1460 00	
Chemin de Bobcaygeon.....	1460 00	
Chemin de Muskoka.....	1460 00	
Chemin d'Addington.....	1460 00	
Chemin de Frontenac.....	1460 00	
Chemins Elgin et Taché.....	1460 00	
Chemin de Matapédia.....	856 00	
Chemin de Burleigh.....	316 00	
Wm. Farewell.....	129 59	
A. N. McLean, agent des réserves du clergé.....	1427 02	
Frais de port des agences, Est.....	93 10	
Frais de port des agences, Ouest.....	1776 29	
Commission des agents, Est.....	3958 19	
Commission des agents, Ouest.....	16844 60	
Bureau des examinateurs des arpenteurs, Bas-Canada.....	550 00	
Bureau des examinateurs des arpenteurs, Haut-Canada.....	395 00	
Annonces de la couronne, Bas-Canada.....	5571 83	
Annonces de la couronne, Haut-Canada.....	5248 59	
Inspection d'agences, Bas-Canada.....	3514 80	
Inspection d'agences, Haut-Canada.....	2976 90	
Inspections de la couronne, Bas-Canada.....	307 00	
Inspections de la couronne, Haut-Canada.....	2517 37	
Arpentages de la couronne, Bas-Canada.....	41969 66	
Arpentages de la couronne, Haut-Canada.....	75444 60	
Déboursés généraux.....	20612 06	
Ligne frontière, Haut et Bas-Canada.....	1586 40	
Réclamations de terres dans Huron.....	686 00	
Réclamations de terres dans Bruce.....	792 00	
Avances de salaires.....	705 89	
Arpentages de colonisation.....	1924 63	
	218730 69	
Dédouze—Commission et les services des écoles et du clergé.....	91626 03	
		127154 66
		127154 66

ANDREW RUSSELL,
Commissaire Intérimaire.

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 décembre 1861.

APPENDICE No. 9.

ÉTAT.—Département des terres de la couronne, montant des perceptions de 1861.

	§ cts.	
Terres de la couronne, Haut-Canada.....	276160 10	
Terres de la couronne, Bas-Canada	73607 64	
Terres du clergé, Haut-Canada.....	298049 24	
Terres du clergé, Bas-Canada.....	26983 52	
Terres des écoles communes.....	21510 74	
Terres des écoles de grammaire.....	111514 25	867825 49
Domaine de la couronne.....	8117 97	
Seigneurie de Lauzon.....	12579 97	
Biens des Jésuites	18619 50	39317 44
Bois et forêts.....	257619 03	
Glissoires du St. Maurice	2318 87	
Glissoires de l'Ottawa.....	41970 89	301908 79
Honoraires de location, Bas-Canada	5 00	
Honoraires de location, Haut-Canada.....	215 00	
Honoraires casuels, Bas-Canada.....	7 50	
Honoraires casuels, Haut-Canada.....	1242 10	
Honoraires des patentes, Bas-Canada.....	319 69	
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Haut-Canada.....	292 28	
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Bas-Canada.....	340 52	
Pêcheries, Haut-Canada.....	3600 65	
Pêcheries, Bas-Canada.....	3771 20	
Terres de l'artillerie.....	23938 37	
Réclamations de terres dans Huron	889 12	
Réclamations de terres dans Bruce.....	75 00	
Bois, réserves des sauvages	1180 71	
Droits sur le bois de construction des colons.....	176 96	36034 10
Total.....		1185085 82

ANDREW RUSSELL,
Commissaire Intérimaire.

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 décembre 1861.

APPENDICE No. 10.
 ETAT des recettes et déboursés à compte des Réserves du Clergé, Haut-Canada, pour 1861.

An.	RECETTES.					PAIEMENTS.											
	Terres vendues.	Principal, 18 Vic., c. 2.	Intérêt, 18 Vic., c. 2.	Inspection, 18 V., c. 2.	Rentes sur lots affermés, més.	Rentes sur lots non affermés, més.	Droits sur les bois du clergé.	Licences, Terres des colons.	Principal, 18 Vic. c. 2.	Intérêt, 18 Vic. c. 2.	Inspection, 18 Vic. c. 2.	Rentes sur lots non affermés, més.	Droits sur les bois du clergé.	Licences, Terres des colons.	Déboursés.		
1861.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		
	74,366	181,674 37	211,273 83	75,415 00	768 75	499 12	9,630 42	434 12	108 00	168,736 46	60,328 80	615 00	399 30	7,593 58	286 50	70 40	60,099 20

WILLIAM FORD, *Comptable et Caissier*
 DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
 Québec, 31 décembre 1861.

ANDREW RUSSELL,
Commissaire Intérimaire.

APPENDICE No. 11.
 ETAT des recettes et déboursés à compte des Réserves du Clergé, Bas-Canada, 1861.

Date.	RECETTES.					PAIEMENTS.					
	Terres vendues.	Principal, 18 Vic. c. 2.	Intérêt, 18 Vic. c. 2.	Inspection, 18 Vic. c. 2.	Rente, 18 Vic. c. 2.	Principal, 18 Vic. c. 2.	Intérêt, 18 Vic. c. 2.	Inspection, 18 Vic. c. 2.	Rente, 18 Vic. c. 2.	Rente acquittée sur lots.	Déboursés.
1861	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	41299	36511 78	23361 62	3052 45	135 05	18682 60	2441 97	108 05	208 60	43 00	5380 65

WILLIAM FORD, *Comptable et Caissier*

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
 Québec, 31 décembre 1861.

ANDREW RUSSELL,
Commissaire Intérimaire.

APPENDICE No. 12.

ETAT du nombre d'acres vendus et du montant reçu sur la vente des terres des écoles communes, en vertu de la 12e Victoria, chap. 200, pour l'année 1861.

		RECETTES.				PAIEMENTS.				
Date.	Acres.	Prix par acre.	Principal.	Rente.	Intérêt.	Principal.	Rente.	Intérêt.	Déboursés.	
1861	4498 3-5	\$ cts. 2 00	\$ cts. 78974 80	\$ cts. 53 00	\$ cts. 32486 45	\$ cts. 63102 22	\$ cts. 42 40	\$ cts. 25989 16	\$ cts. 6497 29	\$ cts. 79 60
		Total des acres vendus jusqu'au 31 décembre 1860.....				983484.7-8				
		Balance de ce qui reste à vendre.....				4498.3-5				
		Total des ventes.....				987983.19-40				
						12016.21-40				

WILLIAM FORD, *Comptable et Caissier*
 DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
 Québec, 31 décembre 1861.

ANDREW RUSSELL,
Commissaire intérimaire.

APPENDICE No. 13.

ETAT du nombre d'acres vendus, et du montant reçu de la vente des terres des écoles de grammaire, pour l'année expirée le 31 décembre 1861.

		RECETTES.				PAIEMENTS.										
Date.	Acres.	Prix par acre.	Rente.	Intérêt.	Principal.	Inspection.	Droits sur les bois.	Rente.	Intérêt.	Principal.	Inspection.	Droits sur les bois.	Commiss. sur les bois.	Déboursés.		
1861	5729	\$ cts. 2 00	\$ cts. 836 04	\$ cts. 5686 00	\$ cts. 15379 60	\$ cts. 12 00	\$ cts. 137 10	\$ cts. 868 84	\$ cts. 4648 80	\$ cts. 12341 69	\$ cts. 9 60	\$ cts. 109 68	\$ cts. 167 20	\$ cts. 2967 91	\$ cts. 27 42	\$ cts. 70 00

WILLIAM FORD, *Comptable et Caissier.*
 DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
 Québec, 31 décembre 1861.

ANDREW RUSSELL,
Commissaire intérimaire.

No. 14.

RECETTES ET DEPENSES A COMPTE DES BIENS DES JESUITES.

Recettes, \$18,619 50 ; dépenses, \$3,601 11 ; recettes nettes, \$15,018 39.

No. 15.

RECETTES ET DEPENSES, SEIGNEURIE DE LAUZON.

Recettes, \$12,569 97 ; déboursés, \$1,072 02 ; recettes nettes, \$11,497 95.

No. 16.

RECETTES ET DEPENSES A COMPTE DU DOMAINE DE LA COURONNE.

Recettes, \$8,117 97 ; déboursés, \$2,012 31 ; recettes nettes, \$6,105 66.

No. 17.

RECETTES ET DEPENSES A COMPTE DES TERRES DE L'ARTILLERIE.

Recettes pour l'année, \$23,101 58 ; déboursés, \$8,878 64 ; recettes nettes, \$14,221 92

BAS-CANADA.—Rapport des Arpenteurs pour l'année expirée le 31 décembre 1861.

No.	Arpenteur.	ARPENTAGES.	Coût de l'arpentage.	No. d'acres arpentés.	Lignes extérieures en milles.	Chemins de colonisation.	Comté.	Remarques.
1	D. Sinclair.....	Township d'Aberford.....	\$ cts.		Milles.	Milles.	Pontiac.....	Principalement le long de la rivière du Moine.
2	John Robertson.....	do Pontefract.....	2444 26	32680	46		do.....	Principalement le long de la rivière Coulonge.
3	C. J. Bouchette.....	do Baskatonge.....	2430 78	50496	40		Ottawa.....	Sur la Gatineau et autour du lac Baskatonge.
	F. J. V. Regnaud.....	do Doncaster.....	4394 42	31536	11		Montcalm.....	Le quartier nord-ouest.
	Alex. Wallace.....	do Polette et Turcotte.....	1367 90	31086	60		Portneuf.....	Sur les rivières St. Maurice et Rat.
6	A. J. Duchesnay.....	do Spalding.....	2835 37	41042	32		Beauce.....	Rangs de front sur le Chaudière.
7	E. Casgrain.....	do Draquam.....	3202 50	34481	31		Bellechasse.....	Sur le Draquam et rivière St. Jean.
8	J. N. Duvall.....	do Patton et lots sur le chemin Bourdage	691 79	23420			Montmagny.....	En arri. du chem. Taché.
9	E. H. Legendre.....	do Rolette et Panet.....	2222 54	17051	22		do.....	Résidu de ces townships.
10	C. A. Verrault.....	do Garneau et Casgrain.....	1673 59	39656	8		L'Islet.....	
11	A. B. Fournier.....	do Lafontaine.....	1196 06	29321			do.....	Townships sur le chemin Elgin.
12	D. S. Ballantyne.....	do Lots sur le chem. Arago dans Lessard, } Beaubien et Arago.....	265 28	12903			do.....	
13	G. A. Doucet.....	Township d'Armand.....	1747 58	26557	30		Témiscouata.....	N. ch. de Témiscouata.
14	E. H. Legendre.....	do Mann.....	1399 77	22618	14		Bonaventure.....	
15	Wm. McDonald.....	do do Nouvelle.....	642 20	4431			do.....	
16	do do do	do New Richmond.....	637 65	27337			do.....	Résidu.
17	C. F. Roy.....	do Tournelle.....	2528 44	19823	31		Gaspé.....	Rangs de front sur la rivière St. Laurent.

18	Ant. Painchaud.....	Township de Cap Rosier (Lot A).....	30 60	327			Gaspé.....	
			32430 99	480288	325			
9	John Robertson.....	Chemins de ligne d'Onslow et Litchfield, exploration	512 64		61		Pontiac.....	
20	A. J. Duchesnay.....	do Aylmer et Gayhurst.....	489 01		11		Beauce.....	
21	Wm. Henderson.....	do Chemin d'Etchemin, section centrale.....	425 59		13		Dorchester.....	
22	F. W. Blacklock.....	do Exploration depuis La Tuque sur le St. Maurice } jusqu'au lac St. Jean.....	2174 84		75		Portneuf et Chl- contini.....	
23	do do do	do Chemin de ligne de Port Daniel jusqu'au Bassin } de Gaspé, exploration du.....	1314 34		22		Gaspé.....	
24	James McArthur.....	do Litchfield, Clarendon et Thorne, vérification de } parties de lignes extérieures.....	496 73		10		Pontiac.....	
25	John Bignell.....	do Shenley et Tring, vérification de part. de lig. extér. }	379 72		20		Beauce.....	En arrière du fleuve St. Laurent.
26	T. A. Bradley.....	do Township de Matane, vérification de 6 rangs.....	1399 41	29501	20		Rimouski.....	En regard de la ligne S. O. du township de St. Denis.
27	E. Grondin.....	do Seigneurie do do front de.....	106 34		13		do.....	Conformément à l'acte 23 Vic., chap. 21.
28	James Diguane.....	do do les Isles St. Pierre.....	44 00					
29	E. T. Fletcher.....	do Ligne de division entre le Haut et le Bas-Canada... }	4041 40					
			43815 01		132			

480288 acres subdivisés en lots de ferme à 6½ centins par acre.
En connexion avec la subdivision ci-dessus, il y a maintenant 325 milles de lignes extérieures, lesquelles, calculées à \$25 par mille, réduisent le coût de la subdivision à 5 centins par acre.
182 milles de chemins de colonisation explorés, à \$27 par mille.

ANDREW RUSSELL,
Commissaire-intérimaire.

JOSEPH BOUCHETTE,
Député Arpenteur Général.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
BRANCHE EST DE L'ARPENTAGE,
Québec, 31 décembre 1861.

NOTE.—L'état ci-dessus indique la quantité des arpentages faits et les montants payés jusqu'à cette date, à part les arpentages en voie de progrès sur la plupart des-
quels il a été fait des avances.

APPENDICE No. 19.

HAUT-CANADA.—État des arpentages pour l'année expirée le 31 décembre 1861.

No.	Arpenteurs.	Arpentages.	Coût de l'arpentage.	No. d'acres arpentés.	Nombre de milles.	Remarques.
1	J. W. Fitzgerald.	Anstruther.....	\$ cis.	78660		
2	H. O. Wood.....	Alice (résidu).....	5220 54	12366		
3	E. H. Kerland.....	Bangor, Radcliffe et Wicklow, (résidu).....	796 10	77910		
4	H. A. F. Macleod.....	Cashel.....	5231 95	50619		
5	C. Brady.....	Hindon.....	3897 98	42048		
6	A. B. Perry.....	Kaladar, (réarpenté).....	2945 21	70088		
7	J. S. Harper.....	Miller.....	3586 24	48366		
8	Edward Miles.....	Macdonald et lignes extérieures, (territoire de Huron).....	3844 40	19083	12	
9	T. F. Gibbs.....	Olden, (réarpenté).....	2312 34	71202		
10	J. A. Snow.....	Palmerston, (réarpenté).....	4206 52	69941		
11	S. R. Prince.....	Prince et Parke, (territoire de Huron).....	2786 07	28975		
12	Robert Gilmour.....	Patton (partie de); Thompson et lignes extérieures, (territoire de Huron).....	2936 99	26683	24	
13	J. S. Dennis.....	Ramé, (résidu).....	1561 00	15365		
14	G. A. Stewart.....	Somerville, (conc. A et B, sites de moulin, et trav. de partie de la riv. Gull). Fenwick, Kars, et parties de Dennis et Pennetather.....	780 48	2019	5	Réserves des Sauvages arpentées pour le département des Sauvages.
15	J. W. Burke.....	Lot de ville de Aupaquash.....	\$2,694 81	54706		
		Lot de ville de Aupaquash.....	834 24	Lot de v. 640		
		Résidu de Dennis et Pennetather.....	\$ 472 06	5092		
		Exploration de la rivière Goulais.....	902 65		112	
16	Robt. T. Burns.....	Lot de ville de Brunswick.....	1374 71	96		
17	C. Brady.....	Chemin de ligne de Boboygeon et Nipissing.....	5566 47			
18	J. S. Dennis.....	Exploration du chemin Muskoka et Parry Sound.....	677 43		89	
19	J. W. Fitzgerald.....	Chemin Burleigh.....	5096 29½		124	
20	A. P. Salter.....	Frontière entre Chandos et Cardiff.....	4695 11		56	
21		do.....	580 65		8	
22	J. S. Dennis.....	Surveiller les arpentages, etc., au lac Huron, jusq. 1er mai 1861.....	\$2,694 82			
23	J. W. Bridgland.....	Moins—compris dans le rapport de 1860.....	474 95			
24	William Gibbard.....	Ajuster les arpentages de 1859, terres de l'artillerie d'Ottawa.....	2219 64			
25	Henry Creswick.....	Inspecter les arpentages des territoires Huron et Ottawa.....	176 47½			
		Examiner la ligne proposée pour un chemin depuis la station Summidaie au chemin Durham.....	297 25			
		Examiner les localités minières, lacs Huron et Supérieur.....	29 00			
		Temps et dépenses de et à Québec, en connexion avec do.....	822 52			
26	John Emerson.....	Lots de Gore dans la ville de Belleville.....	40 00			
27	Henry Creswick.....	Lots dans la 7me, 8me et 9me concessions d'Essa.....	49 50			
28	John McNaughton.....	Lot 24 dans la 1re concession de Finch.....	50 00			
29	C. J. Wheelock.....	Lot 20 du Gore, dans la 1ème concession de Garafraxa.....	26 00			
30	J. Booth, (le ci-devant).....	Lots adjoignant la frontière Est de Kitley.....	18 01			
31	Wm. Campbell.....	Lot 18, concession B, Montague.....	31 00			
32	J. S. Dennis.....	Lots E et F, 2de concession, Oro.....	71 60			
			\$70079 74.	608809	380	

Note.—Ce qui précède étant le montant total des comptes d'arpentages terminés durant l'année, et pour lesquels il avait été fait auparavant des avances, il ne saurait correspondre avec le compte des derniers payés par le comptable pour arpentages, et qui comprennent les avances pour des arpentages en voie d'exécution. L'état ci-dessus comprend aussi l'arpentage des réserves des sauvages au lac Supérieur, payé par le département des sauvages.

ANDREW RUSSELL,
Commissaire-intérimaire.

THOMAS DEVINE,
CHEF DE LA DIVISION DES ARPENTAGES, H.-C.

DÉPARTEMENT DES TERRES LA COURONNE,
Québec, 31 décembre, 1861.

APPENDICE

BOIS ET FORETS—ÉTAT GÉNÉRAL des bois, etc., et sommes

QUANTITÉS ET DESCRIPTION DU

Noms des agents.	Superficie sous licence.	Billots sciés.			Pin blanc.		Pin rouge.		Chêne.		
	Milles quarés.	Pin bl'c.	Ep'tte.	Autres.	Pièces	Pieds.	Pièces	Pieds.	Pièces	Pieds.	
A. J. Russell.....	13280	497022			155807	10437367	60831	2549338	15	402	
Joseph F. Way.....	1613	253650		* 51	23544	1839094	2448	106116	228	10493	
Charles E. Belle.....	2671	2743229	50		8628	458003	54	2059	95	2385	
A. Dubord.....	3022	34271	50087		17920	977304	1829	68103			
A. W. Powell.....	498	24547		* 516	6406	570360	1396	79930	1458	107294	
G. J. Nagle.....	1270	36652	79373		260	10400					
Geo. Duberger.....	888	65838	79257	R.P. 167							
Chas. Dawson.....	2574	6696	36224		1936	87451					
Chas. T. Dubé.....	290	19370	91947								
Jos. Verge.....	157	811	9308		1420	51541					
Total.....	26263	1263186	396247		734	215921	14431520	66558	2805546	1796	120575

* Chêne, frêne, noyer, marronnier, et bois blanc.

ÉTAT GÉNÉRAL

QUANTITÉS ET DESCRI

Noms des agents.	Liens pour chemin de fer.	Epinette et cèdre.		Perche de cèdre.	Flottes.	Rames, genoux et courbes.	Bois de corde.			
		Pièces.	Pieds.				Cordes mou.	Cordes dur.	Lattes	
A. J. Russell.....										
Joseph F. Way.....									50	
Charles E. Belle.....		C. 236	7374	24754						
A. Dubord.....		S. 1	42							
A. W. Powell.....	R. T. 265									
G. J. Nagle.....	R. S. 7705			8206				400		251
Geo. Duberger.....										
Chas. Dawson.....				60						
Chas. T. Dubé.....									25	
Jos. N. Verge.....		S. 119	4740							
Total.....	7970	356	12156	33020	304			400	75	251

Montant total perçu des coupes de bois et fermages de terre, 1861 255,811 99
 Montant total perçu des glissoires, 1861 43,991 72

Total pour 1861 299,803 71
 Montant total perçu des coupes de bois et fermages de terre, 1860 \$ 321,904 73
 Montant total perçu des glissoires, 1860 49,936 87

Total pour 1860 \$371,841 60

Diminution..... \$72,037 89

NOTE.—Cette somme y compris \$4,484 38 appartient à d'autres

F. M. PARTRIDGE, Surintendant des bois et forêts.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, BOIS ET FORETS, Québec, 31 décembre 1861.

No. 20a.

provenant de coupes de bois et fermages de terre pour l'année 1861.

BOIS, etc., ET ETENDUE SOUS LICENSE.

Orme.		Frêne.		Epinette rouge.		Merisier.		Tilleul.		Noyer dur et érable.		Noyer tendre et noyer.	
Pièces	Pieds.	Pièces	Pieds.	Pièces	Pieds.	Pièces	Pieds.	Pièces	Pieds.	Pièces	Pieds.	Pièces	Pieds.
47	1446	85	4312	69	2510	3	106	9	458	M. 3	147	B. 1	36
782	28276	9	464	31	1230	2	85	59	1850			B. 2	193
360	9534	69	3399	245	6111	13	860	2	88	M. 33	1008	B. 8	368
1	48			155	4407	2	36						
468	25930									H. 445	5938	W. 497	14350
				1266	21883	2037	34739						
				142	5620								
						366	4425						
						925	24255						
1658	65234	163	8175	1908	41761	3348	64506	70	2396	481	7093	508	14947

DU BOIS, etc.—(Suite.)

TON DU BOIS, etc.

MONTANTS PROVENANT.

Douves.	Bardeaux.	Planches.	Infractions et Fractions		Des droits sur les bois.	Des fermages de terre.	Total.	
			Infractions etc.	Fractions.				
			\$ 426 14	\$0 55	\$ 150223 03	\$ 18547 10	\$ 168770 13	
	15980		3205 21	0 11	41453 10	10274 38	51727 48	
	12201	64	208 30	0 39	27440 93	3857 91	31298 84	
			224 09	0 06	18119 99	3032 18	21152 17	
125618	349184	{ Chén.P.676 } { Noyr.S.677 }	4633 74	0 71	17282 72	1965 47	19248 19	
		51	412 76	0 06	7772 47	1070 38	8842 85	
			429 68		3935 39	649 25	9584 64	
			162 50		5405 79	4015 70	9421 49	
			259 26	0 25	5646 74	193 39	5840 13	
					1386 05	232 00	1618 05	
125618	377365	115	1353	9961 68	2 13	283668 21	43837 76	327503 97

Montant total provenant des coupes de bois et fermages de terre, 1861.....\$ 327,503 97
 Montant total provenant des glissoires, 1861..... 55,546 06

Total pour 1861 \$ 383,050 03
 Montant total provenant des coupes de bois et fermages de terre, 1860..... \$327,649 33
 Montant total provenant des glissoires, 1860..... 48,924 41

Total pour 1860 \$376,573 74

Augmentation..... \$ 6,476 29

services, savoir : clergé, école, terres des Sauvages et biens des Jésuites.

ANDREW RUSSELL,
Commissaire Intérimaire.

APPENDICE No. 206.

BOIS ET FORÊTS.

ETAT du revenu perçu durant l'année 1861.

	\$	cts.	\$	cts.
Montant des perceptions du territoire du haut Ottawa, par A. J. Russell.....	60500	75		
do do par McLean Stewart...	114824	83	174825	58
Montant des perceptions du territoire de l'Ontario, par Joseph F. Way.....	12974	94		
do do par McLean Stewart...	7402	18	20377	12
Montant des perceptions du territ. du bas Ottawa, par Charles E. Belle.....	7668	35		
do do par McLean Stewart..	2834	16	10502	51
Montant des perceptions du territoire St. Maurice, par A. Dubord.....	10358	47		
do do par McLean Stewart...	2937	05	13295	52
Montant des perceptions des territoires-unis d'Huron, Supérieur et des ter- ritoires de la Péninsule du Canada Ouest, par A. W. Powell.....	5732	00		
do do par McLean Stewart.....	4132	68	9864	68
Montant des perceptions du territoire St. François, par G. J. Nagle.....	6920	65		
do do par McLean Stewart.	452	75	7373	40
Montant des perceptions du territoire du Saguenay, par Geo. Duberger.....			4008	16
Mont. des percept. du territ. de la Chaudière et Madawaska, par C. Dawson.			12337	08
Montant des perceptions du territ. du bas St. Laurent, par C. T. Dubé.....			1695	91
Montant des perceptions du territ. de la Baie des Chaleurs, par J. N. Verge			1532	03
Total des fermages de terre et droits sur les bois.. .. .			255811	99
<i>Montants perçus des glissoires, 1851.</i>				
Montant des glissoires de l'Ottawa.....	41970	89		
Montant des glissoires du St. Maurice.....	2020	83	43991	72
Total des perceptions			299803	71

NOTE.—En outre de ce qui précède, la somme de \$3293.37 a été perçue pour d'autres services, savoir : clergé, école, terres des Sauvages et biens des Jésuites.

P. M. PARTRIDGE,
Surint. des Bois et Forêts

ANDREW RUSSELL,
Commissaire Intérimaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Bois et Forêts,

Québec, 31 Décembre 1861.

APPENDICE No. 20a.

BOIS et FORETS. — ETAT des bois mesurés, inspectés et comptés au port de Québec, par le bureau du surintendant des inspecteurs des bois, pendant la saison de 1861.

Description du Bois.	Mesuré.		Taux.	Honoraires de bureau.	Honoraires d'inspecteurs	Montant total.
	Pièces.	Tonnaux.				
Bois carré						
Pin blanc.....	256649	392734 4/40				
Bois blanc.....	529	407 1/100				
Noyer tendre.....	27	33 3/400				
	257005	393174 39/100	@ 4 7/12	5733 80	12286 72	18020 52
Pin rouge.....	71197	76096 23/100				
Chêne.....	19914	34359 10/100				
Orme.....	24021	24936 3/100				
Erène.....	1622	2054 17/100				
Épinette rouge.....	14023	8637 9/100				
Merisier.....	2468	1071 28/100				
Frêne.....	130	123 17/100				
Noyer.....	2	1 27/100				
Cerisier.....	357	359				
Noyer dur.....	30	30 20/100				
Bois blanc.....	722	326 14/100				
	17	27 5/100				
	134503	148023 13/100	@ 6 1/2	3083 82	6167 64	9251 46
Pin rouge à Sorel.....	1803	2129 8/100	@ 6 1/4	44 36	88 72	133 08
Pin blanc, dégrossi.....	90322	163457 11/100				
Pin rouge.....	33	48 37/100				
Chêne.....	171	156 11/100				
Épinette rouge.....	672	808				
Noyer.....	46	43 20/100				
Cerisier.....	108	161 10/100				
Bois blanc.....	3	6 15/100				
Noyer tendre.....	91362	164700 9/100	@ 7	4117 51	7411 51	11529 02

Description du Bois.	Pièces.	Inspecté.	Taux.	Honoraires de bureau.	Honoraires d'inspecteurs	Montant total.
Chêne.....	1245	1814 7/100				
Orme.....	994	1276 8/100				
Merisier.....	13567	5810 35/100				
Érable.....	1	1 16/100				
	15307	8902 27/100	@ 11 1/2	222 57	834 62	1057 19
Pin blanc.....	370	529 16/100				
Pin rouge.....	4	6 2/100				
Pin blanc (Waney).....	3304	6368 30/100				
	3678	6904 8/100				
		Chaque.....				
Mâts, pin blanc, 12 @ 19 pouces.....	10			115 07	503 43	618 50
do do 19 @ 24 do.....	56			1 00	3 84	4 34
do do 24 pouces et au-dessus.....	42			5 60	30 80	36 40
Espars, pin rouge, 12 @ 19 pouces.....	195			6 30	25 80	32 20
do do 19 @ 24 pouces.....	7			19 50	65 00	84 50
	310			00 70	3 85	4 55
Rames.....	2175			2 18	17 40	19 58
Douves, étalon.....	1001957			404 11	2525 70	2929 81
do Indes Occidentales.....	2565872			320 74	2387 69	2708 43
do barril.....	14242			1 19	9 50	10 69
Planches, chêne.....	8104			4 05	28 37	32 42
Planches, pin.....	109406			54 71	382 92	437 63
Plançons, pin.....	107965			53 98	377 88	431 86
do épinette blanche.....	1594022			1282 60	9619 52	10902 12
Mardiers, pin.....	1281145			833 46	6250 92	7084 38
do épinette blanche.....	32544cde			162 73	922 11	1084 84
Lettes.....	590			00 30	1 08	1 38
Rames.....	482			00 24	1 37	1 61
Planches, bois blanc.....	8122			4 06	23 02	27 08
do noyer dur.....	81736			10 87	231 58	272 45
Plançons, pin.....	22837			11 43	64 79	76 22
do épinette blanche.....	686236			421 96	562 62	984 58
Douves, pin.....	35097			17 26	23 01	40 27
do épinette blanche.....				7 56	4 44	12 00
				16973 66	50355 45	67829 11
						\$69793 04
						4052 38
Montant total provenant durant cette année.....		\$67829 11				\$69793 04
Moins — Montant non porté en compte cette année.....		1963 93				4052 38
Montant non porté en compte l'année dernière, \$3951 64, sur lequel a été perçu cette année.....						\$65740 66

A reporter.....

P. M. PARRIDGE, Surintendant des bois et des forêts.
 DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, bois et forêts.
 Québec, 31 décembre 1861.

ANDREW RUSSELL, Commissaire-intérimaire.

APPENDICE No. 20g.

BOIS ET FORETS.—Etat du nombre de pièces et de pieds cubes de chaque espèce de bois mesuré et inspecté sous la surveillance du surintendant des inspecteurs de bois, au port de Québec, durant la saison de 1861; avec la section de la province d'où proviennent ces bois.

SECTION DE LA PROVINCE.	Pin blanc.		Billets de pin blanc.		Pin rouge.		Chêne.		Orme.		Frêne.		Bois blanc.	
	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.
	1 Québec et Montréal.....	20428	1214067	13274	684217	2627	105541	32	1273	43	1452	15	621	198	9227
2 St. Laurent, de Montréal à la tête du lac Ontario.....	30202	2343737	23137	1631026	5146	260258	3776	211609	13841	562041	658	36099	3	164
3 Grande Rivière et lac Érié.....	1411	128854	3906	250187	2721	145104	16595	1196408	6197	305191	59	3131	16	899
4 L'Ottawa et ses tributaires en bas de la cité d'Ottawa.....	11868	877917	40340	2217042	1281	60259	575	31933	2545	95908	365	19320	16	76
5 Gatineau.....	1439	91727	2475	139086	108	4225	.....	.....	1	25	9	487	1	76
6 Rideau.....	954	53054	3053	192256	77	2931	9	284	1111	33902	217	9505	66	3768
7 L'Ottawa et ses tributaires au-dessus de la cité d'Ottawa.....	27324	2083085	170834	10622726	59274	2467744	179	6175	1277	49972	239	14014	45	2147
Grand total.....	93626	6793041	257019	15730540	71234	3046062	21166	1447682	25015	1048491	1622	82177	329	16231

Etat du nombre de pièces, etc.—(Suite.)

SECTION DE LA PROVINCE.	Noyer tendre.		Epinette.		Merrisier.		Erable.		Epinette blanche.		Hickory.		Bois blanc.		Cérisier.		Noyer.	
	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.
	1 Québec et Montréal.....	12	664	1774	56417	50	2216	23	1011	1	16
2 St. Laurent, de Montréal à la tête du lac Ontario.....	9	497	85	3436	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3 Grande Rivière et lac Érié.....	1	36	1900	54467	161	4343	94	3627	1	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4 L'Ottawa et ses tributaires en bas de la cité d'Ottawa.....	7	376	1	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5 Gatineau.....	1	36	2056	63372	39	1406	7	289	1	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6 Rideau.....	1	36	713	22565	1	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7 L'Ottawa et ses tributaires au-dessus de la cité d'Ottawa.....	30	1009	14194	351740	16035	275304	131	4993	2	67	722	13054	129	7535	76	2960	1029	46680
Grand total.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

RIVIERE OTTAWA, et ses tributaires en haut de la cité d'Ottawa, subdivisés.

SECTION DE LA PROVINCE.	Pin blanc.		Pin blanc carré.		Pin rouge.		Chêne.		Orme.		Frêne.		Bois blanc.		Noyer.		Epinette.		Merrisier.	
	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.
	1 Rivières Carp et Quio.....	4165	354065	10043	1058949	3460	180319	6	280	225	9102	32	1588	2	76
2 Laes Duchêne et Chats.....	895	78293	1217	68784	2	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3 Rivière Mississippi.....	7977	697444	21577	1375095	1573	61177	78	1710	411	12823	236	10750	42	2019	1	36	488	15289	.....
4 Madawaska.....	1469	123682	13682	925555	9938	438319	21	1491	20	857	1	45	1	52	.....	.....	.....	.....	.....
5 Bonnechère.....	3422	211934	11939	642319	848	33541	25	670	1	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6 Ile Calumet, et Fort Conlonge rivière et lac.....	2979	181655	23049	1416398	2304	91613	38	1615	611	26374	2	92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7 Rivière Noire.....	71	4738	5087	266162	565	18140	8	313	1	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8 Westmeath, Les Allumettes et lac Culbute.....	229	16920	11877	692707	4858	192670	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9 Rivières des Sauvages, Rat Musqué et Serpent.....	3632	254160	27951	1790213	13920	536567	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10 Rivière Petawaw.....	842	49724	3548	246303	856	29350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11 Rivière Chalk.....	1643	111170	16087	1025956	3607	141342	1	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12 Rivière Deep, Rapides des Deux Joachims et au-dessus.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	27324	2083685	170834	10622726	59274	2467744	179	6175	1277	49972	299	14014	45	2147	1	36	713	22565	1	56

P. M. PARTRIDGE, Surintendant des Bois et Forêts.

ANDREW RUSSELL, Commissaire Intérimaire.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, BOIS ET FORETS, Québec, 31 décembre 1861.

BOIS ET FORETS.—TABLEAU du nombre de pièces de tous bois [bois carré excepté] mesuré, inspecté et compté, sous la surveillance du surintendant des inspecteurs de bois, durant la saison de 1861, avec la section de la province d'où proviennent ces bois.

SECTION DE LA PROVINCE.						
	Espaces.	Mâts et beaux.		Rames.		Lattes.
		Pièces.	Prés.	Inspectées.	Comptées.	
1 Québec et Montréal	108	106	2175	590	3254½	
2 St. Laurent, de Montréal et au-dessus	94	2				
3 Ottawa et ses tributaires	202	108	2175	590	3254½	
Total						

SECTION DE LA PROVINCE																
	Madrriers de pin.		Planches et plançons.		Madrriers d'épinette.		Planches et plançons.		Madrriers de pin et Plançons de chêne.		Planches de noyer.		Bois blanc.			
	Pièces.	Etalon.	Insp.	C'pté.	Pièces.	Etalon.	Insp.	C'pté.	Pièces.	Etalon.	Insp.	C'pt.	Insp.	C'pt.	Insp.	C'pt.
1 Districts en bas de Québec	20419	21821 437	2		222355	211300 437	3580	1162								
2 District de Québec	214617	257193 237	19614	4023	198788	194998 277	16847	10318	23280	22856 407						
3 Québec à Montréal	795667	954742 157	68260	2403	854570	838572 307	87538	11387	158876	198177 387						
4 St. Laurent, de Montréal et au-dessus	119097	138232 317	694								8104				8122	482
5 Ottawa et ses tributaires	444222	551853 327	20876	75311	5432	5311 437			519464	519265 97						
6 Etats-Unis									19773	38144 837						
Total	1594022	1923903 347	109406	81736	1281145	1250183 337	107965	22867	721393	878444 107	8104				8122	482

APPENDICE 20h.—(Suite.)

SECTION DE LA PROVINCE.													
	Douves étalonnées.				Douves des Indes Occidentales.				Douves à barils.				
	Pièces.	M.	C.	qrs.	pts.	M.	C.	qrs.	pts.	M.	C.	qrs.	pts.
1 Québec et Montréal													
2 Montréal et Kingston													
3 Kingston, jusqu'à la tête du lac Ontario	135685	137	4	2	28	295	2	2	21				
4 Grande Rivière, lacs Erié, St. Clair et Huron, y compris la Rivière Thames	866272	872	8	6	6	1679	6		9	11	8	2	22
5 Ottawa et ses tributaires, y compris Rideau						143	1	3	29				
6 Etats-Unis						2138	2	1	2	11	8	2	22
Total	1001957	1010	2	3	4								

ANDREW RUSSELL,
Commissaire intermédiaire.

P. M. PARTRIDGE,
Surintendant des Bois et Forêts.
DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Bois et Forêts,
Québec, 31 décembre 1861.

APPENDICE No. 20j.

BOIS et FORETS.—Etat des bois mesurés et inspectés à Montréal, Lachine et Sorel, par le bureau du sous-surintendant des inspecteurs de bois, pendant la saison de 1861, et la section de la province d'où proviennent ces bois.

SECTION DE LA PROVINCE.	PIN BLANC.		FRÈNE.		BOIS BLANC.		MERISIER.		NOYER TENDRE.		CEDRE.		ORME.		FRUÇHE.		FRABLE.											
	Pièces.	Pds.	Pièces.	Pds.	Pièces.	Pds.	Pièces.	Pds.	Pièces.	Pds.	Pièces.	Pds.	Pièces.	Pds.	Pièces.	Pds.	Pièces.	Pds.										
																			DOUVES.									
1 Territoire du Bas Ottawa ...	17238	738233	394	13536	135	4855	19	472	4	135	4116	110891	1908	55776	37	1515	59	1645										
2 Territoire du Haut Ottawa...	122	8406	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	219	8102	...	...	...	...						
3 Agence de Belleville.....	17360	746639	394	13536	135	4855	19	472	4	135	4116	110891	2127	63878	37	1515	59	1645										
SECTION DE LA PROVINCE.	CHENE.		FIN ROUGE.		ESPARS.		EPINETTE.		TAMARAC.		BOIS MELE.		Etablonnés.		Barils.		Indes Occidentales.											
	Pièces	Pds.	Pièces	Pds.	P.	Pds.	P.	Pds.	Pds.	Pièces	Pds.	Pièces	Pds.	M	C	Q	P	Pièces	Pds.									
																				DOUVES.								
1 Territ. du Bas Ottawa...	448	12487	218	7332	47	2707	8	352	3278	108614	431	14070									
2 Territ. du Haut Ottawa	2755	2	5	218	2040	17	0	0	0	10470	8	7	1	20	
3 Agence de Belleville...	152	12396	133	6231	27006	28	0	4	145185	120	0	2	25
	600	24782	351	13613	47	2707	8	352	3278	108614	431	14070	30661	30	5	222	2040	17	0	0	0	0	155655	120	7	0	15	

ANDREW RUSSELL,
Commissaire intérimaire.

P. M. PARTRIDGE,
Surintendant des Bois et Forêts.
DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Bois et Forêts,
Québec, 31 décembre 1861.

No. 21.

ÉTAT DES TRAVAUX DE BUREAU.

(Pas imprimé.)

No. 22.

RAPPORT DE L'AGENT DU CHEMIN DE COLONISATION DE MATANE ET CAP CHAT.

RIMOUSKI, 18 janvier 1862.

A l'honorable Commissaire des Terres de la Couronne.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre à votre considération le présent rapport général contenant tous les renseignements que je crois devoir vous donner, pour vous faire une idée exacte des nombreux avantages résultant des octrois gratuits et de l'ouverture des chemins par le gouvernement, dans cette partie du pays.

Ci-joints sont des tableaux du progrès de la colonisation des terres sur le chemin entre Matane et Cap Chat, dans les trois cantons qu'il traverse, et sur le chemin Kempt, section de Métis.

Pour vous permettre de juger d'un seul coup-d'œil de ces progrès, je vais en faire une analyse dans la manière suivante, savoir :

Le nombre de colons établis sur le chemin entre Matane et Cap Chat, au 31 décembre dernier, était de soixante-et-sept, tous natifs du Canada et cultivateurs, venant pour la plus grande partie des paroisses environnantes. On y remarque des pères de famille à l'aise qui ont profité des bénéfices des octrois gratuits sur ce chemin, pour y établir leurs enfants que l'héritage paternel ne pouvait pas tous établir, et l'intérêt qu'ils leur portent les a même engagés à venir se fixer au milieu d'eux pour leur faciliter et adoucir pour eux les travaux si pénibles d'un commencement de colonisation.

Le nombre des colons en possession de lots, mais non encore établis, était de soixante-et-un ; sur ce nombre, quatre occupent des lots qui ne peuvent leur être octroyés gratuitement, à cause de l'importance qu'ils contiennent, par les pouvoirs d'eau et places de pêche ; ces lots doivent être vendus, selon que l'a décidé le bureau, au prix ordinaire des terres de la couronne, avec, en sus, un prix suivant estimation pour les dits pouvoirs d'eau et places de pêche.

La population, à la même époque, était de 333 âmes, toutes de la religion catholique.

Le nombre d'édifices était de 56 maisons, une chapelle et deux moulins à scie en construction. Qu'il me soit permis de vous faire remarquer ici que cette partie de la loi qui exige des nouveaux colons de construire de suite une maison est une exigence souvent pénible, à cause des dangers du feu. Le colon qui se fixe en liberté ne construit pas pour les quelques premières années qu'une espèce de hutte, et ne se bâtit une maison que lorsque les dangers du feu se sont tout-à-fait éloignés. Plusieurs colons établis n'ont pas encore construit de maisons, et comme faisant partie d'autres familles résidant sur les lieux, la loi les exempte de bâtir.

Il a été défriché et mis en état de culture 781 arpents.

En voie de défrichement (abattis) 705 do

L'étendue ensemencée et ayant produit une récolte, cette année, est de 476 arpents, sur lesquels il a été recueilli :

Blé	640	minots, estimés à \$1.50 le minot.	\$960.00
Seigle	840	do do 1.00 do	840.00
Orge	2,499	do do 0.50 do	1,249.50
Pois	150	do do 1.20 do	180.00
Avoine	504	do do 0.40 do	201.60
Patates	3,211	do do 0.30 do	963.30

Babioles.....	50	minots, estimés à \$0.30 le minot.	\$15.00
Foin.....	675	bottes do 5.00 le cent.	33.75

Valeur totale de la récolte..... \$4443.15

Il a été fait au printemps 1861, 4,225 lbs. de sucre d'érable à 10 cts. la livre, \$422.50. Morue prise durant la saison par les colons, 667 quarts vendus; 1er sel à \$2 le quart, \$1,334. 116 quarts vendus fraîches à \$1 le quart, \$116.

Animaux de différentes espèces appartenant aux colons :

Chevaux.....	27
Vaches laitières.....	40
Bouvillons et génisses.....	22
Moutons.....	159
Porcs.....	147
	395

Laine, par livre, 250, avec laquelle a été fait :

Etoffe foulée, par verge.....	228
Flanelle.....	98

La récolte, cette année, parmi les colons, a moins produit, en conséquence de la destruction presque générale des graines ensemencées par le feu mis aux abattis au mois de mai; ce que dessus démontré n'est pour ainsi dire que le produit d'une seconde semence pour quelques-uns, et du peu de grains épargnés par le feu pour d'autres. Il n'y a pas à douter que la récolte eut été très abondante et très rémunérative pour le colon, si ce fléau ne l'eût pas visité : néanmoins, un grand nombre espère trouver dans leur récolte de quoi suffire aux besoins de l'année.

Aux industries qui se pratiquent d'ordinaire dans les établissements nouveaux de colonisation, il faut ajouter ici celle de la pêche de la morue si abondante le long de cette belle côte. Vous avez pu remarquer dans l'analyse que je viens de donner plus haut que les colons ont vendu pour la somme de \$1,450 de morue, ce qui fait une moyenne de plus de \$21 par colon. Ressource précieuse, fruit d'un travail qui se fait dans la saison qui suit les semences et précède la récolte des grains.

La moyenne production des grains et autres produits des défrichements, a été, en valeur, d'un peu plus de \$66 par famille; celle de la production du sucre d'érable d'un peu plus de \$6; et celle du produit actuel des animaux d'environ (selon mes calculs,) de \$25. Tout cela joint au produit de la pêche, a donc fait un revenu moyen d'environ \$119 par famille; distribué, comme on le comprend, inégalement entre les colons.

Quand on considère que, sur ce petit revenu, les colons n'ont rien à payer ni pour loyer, ni pour chauffage, ni pour beaucoup d'autres besoins de la vie, que plusieurs d'entre eux gagnent, de fois à autre, quelque chose dans les paroisses voisines, et qu'ils accumulent la valeur de leur travail fait sur leur terre, sous forme d'améliorations foncières et d'héritage constitué, je crois qu'on peut raisonnablement arriver à la conclusion qu'une colonisation qui se présente dans les conditions que je viens d'énoncer, est assurée et peut compter sur un avenir certain.

Aux deux extrémités du chemin, dans les cantons Cherbourg et Romieu, la colonisation a plus progressé que dans le canton Dalibert : se trouvant au centre.

L'explication de ce fait est facile : ces deux cantons se trouvent dans le voisinage des grands établissements de Matane et de Cap Chat, où le commerce et l'industrie ont beaucoup aidé à la marche du progrès, surtout en conséquence de l'accès facile aux moulins à farine et à scie.

Le canton Dalibert, plus élevé, ne possède pas les mêmes avantages; aussi, il faut l'admettre, le mauvais état du chemin a été une des causes principales de ce retardement

Aujourd'hui, le chemin est bien réparé ; l'activité règne de toutes parts, les défrichements s'agrandissent, et je puis espérer que d'ici au printemps je serai en mesure de pouvoir citer des faits qui feront preuve de progrès satisfaisants. Partout, sur le parcours de ce chemin, le sol possède toutes les qualités requises pour une bonne culture, et ce climat est très propice à la production de toutes espèces de grains.

Les soixante-et-une personnes qui sont en possession de lots et qui ne sont pas encore établies, résident presque toutes dans les paroisses voisines de Matane et de Cap Chat. Quelques-unes continuent avec vigueur les défrichements commencés sur leurs lots et expriment l'intention de venir, au printemps, s'y établir ; d'autres, mais en petit nombre, semblent ne les conserver que pour en faire un trafic, je les veille de près et les ai déjà informés qu'en manquant de se conformer à l'esprit et aux conditions de la loi, leurs lots seront repris sans autres informations. Je suis heureux de pouvoir dire que la meilleure intelligence possible règne entre les colons établis sur ce chemin, et qu'il n'existe plus un seul cas de dispute à propos de terre.

Les établissements sur le chemin Kempt, section de Métis, ont fait aussi des progrès dignes de remarques, ces établissements nouveaux de l'intérieur sont sujets à un fléau qui ne tourmente pas ceux du bord du fleuve, ayant le bénéfice de l'air de la mer, je veux parler des gelées. Le peu d'étendue des ouvertures faites dans la forêt par les petits défrichements commençants ne permet pas aux grands courants d'air et aux vents de s'établir ; or c'est dans cet état de calme de l'atmosphère qu'arrivent au milieu de la nuit, ces froids qui, chargés de l'humidité d'un sol pas encore asséché, causent des dommages dont ont à souffrir les colons dans tous les établissements ainsi placés ; aussi, voit-on ici qu'on s'attache surtout à la culture du foin qui se vend avec avantage dans nos paroisses.

Voici un résumé des produits agricoles pris du tableau ci-joint, No. 4, démontrant l'état de la colonisation sur ce dernier chemin.

L'étendue défrichée est de 215 arpents ; en voie de défrichement 90 arpents.

Le nombre d'arpents ayant produit une récolte en 1861, est de 192 arpents sur lesquels a été recueilli :

Blé.....	106 minots	évalués à \$1.50 le minot	\$159.00
Seigle.....	122 do	1.00 do	122.00
Orge.....	570 do	0.50 do	285.00
Pois.....	28 do	1.20 do	33.00
Avoine.....	254 do	0.40 do	101.60
Patates.....	590 do	0.30 do	177.00
Rabioles.....	115 do	0.30 do	34.50
Foin.....	8100 bottes	5.00 le cent	405.00

Valeur totale de la récolte.....\$1317.70

Animaux appartenant aux colons :—

Chevaux.....	10
Vaches laitières.....	10
Bouvillons et génisses.....	19
Moutons.....	39
Porcs.....	21
	—99.

Laine, par livre, 73, avec laquelle ont été fabriquées :—

Etoffe foulée, par verge.....	68
Flanelle.....	12

Colons établis au 31 décembre 1861.....	24
“ en possession de lots “.....	14

Total de la population.....	26
“ du nombre d’habitation.....	6

Cet établissement est plus ancien que le précédent, aussi voit-on que malgré les gelées et en l’absence de la pêche, le produit général moyen est un peu plus considérable.

Avant de clore le présent rapport, il convient de vous faire remarquer que l’absence d’un système de voirie approprié aux besoins de ses petites sociétés disséminées et isolées dans la forêt, est un obstacle au progrès de la colonisation.

L’entretien des chemins se fait difficilement, même au milieu des cantons déjà établis. Je ne saurais donc trop recommander la mise en opération d’un système de voirie efficace et conforme à la nature et l’urgence des besoins du colon.

Je dois vous signaler les demandes d’octrois que font les colons qui veulent s’établir sur le nouveau chemin de Matapédia, où quelques défricheurs se sont déjà fixés, bien que les lots ne soient pas encore partagés.

La mission que vous avez bien voulu me faire l’honneur de me confier, savoir : l’exploration et la localisation nouvelle du chemin Taché, depuis le canton de Pohénégamouk en arrière de Kamouraska jusqu’au chemin de Matapédia, m’a empêché nécessairement de donner aux nouvelles colonies tout le temps que j’aurais voulu. J’ai tenu votre bureau au courant de mes opérations sur le chemin tracé ; opérations qui ont déjà duré trois mois et par lesquelles j’ai tracé tout à neuf près de 70 milles de chemin à travers la forêt, mais dans un beau pays partout.

Le tout humblement soumis,

(Signé,) J. B. LEPAGE.
Agent.

APPENDICE No. 23.

Etat des terres de l'Artillerie, cédées à la Province en vertu du Statut 29 Vict., chap. 45; leur état et usage actuel, 31 déc. 1861.

Rapports.	Endroit.	Nombre d'acres.		Loyer de '56, actuellement perçu.		Loyer de '61, actuellement perçu.	\$ cts.	Texte descriptif
		A.	P. P.	\$ cts.	\$ cts.			
16 juillet 1858, part. 1	Témiscouata	11	2 13	1	20			Témiscouata, bâtiesse en pièces de bois et onze acres de terre en possession du maître de poste. Remis à la disposition des autorités militaires.
16 juillet 1858, part. 2	Trois-Rivières	7	3 15					Casernes en bon ordre, pourraient être converties en asile d'aveugles tel que suggéré par le rapport du 26 mai 1858. Terrain sur le front de la rue Notre Dame et St. Laurent à être divisé en lots. Il a été fait de grandes améliorations sur le bord du fleuve, par les entrepreneurs du Grand Tronc. Rue élargie aux frais de la corporation. Occupés comme école par les commissaires d'écoles de Trois-Rivières.
30 juillet 1859	Sorel	0	3 8	0	25		1997 95	Dans cette seigneurie les abouts ou espaces inoccupés sont en voie d'arpentage; la concession de ces terrains augmentera le revenu. Le revenu actuel par année, déduction faite des terrains réservés pour la défense, peut être évalué à \$2,000.
2 septembre 1859	Seigneurie de et îles, excepté les terres requises pour les fins des défenses.	50918	0 0					Le quartier des officiers et l'hôpital en pierre ont été garvés et peuvent être convertis en un asile d'idiots et d'aliénés incurables.
5 mars 1857	Laprairie	42	1 8					
10 mars 1857								
11 mars 1857								
3 déc. 1858, No. 1.								
3 déc. 1858, No. 2.								
12 décembre 1859								
30 juillet 1859								
10 mars 1858.	St. Jean	128	1 33	382	83		316 60	Casernes d'infanterie pour 800 hommes, en briques et couvertes en fer-blanc, en très bon ordre; il y a 62 acres de terre contigus. Le chemin de fer de Mont-réal et Champlain en occupe 45 acres. Il résidit entre la ville et le fort a été divisé en emplacements. Les casernes et le terrain destinés à un asile provincial d'aliénés sont en possession des autorités militaires.
26 mai 1858.								
1er juillet 1857.	Ile-aux-Noix	150	0 0					Sort de prison de réforme pour les jeunes délinquants. Actuellement remise à la disposition des autorités militaires.
1er juillet 1857	Rivière du Sud	135	2 5	9	73			
6 mars 1857.	Chambly	187	1 22	219	80		253 99	Le revenu annuel a été augmenté par la location de plusieurs lots et morceaux de terres négligés. Les vieilles casernes de cavalerie qui étaient en bois et en mauvais état, ont été vendues \$2,738 30, dont moitié a été payée et l'autre est en voie de l'être. Les casernes en pierre qui restent sont propres à être converties en asile de sourds-muets pour le Bas-Canada.
4 juillet 1857.								
26 mai 1858.								
11 novembre 1858.	Chateauguay	5	1 0					Bâtiesse en pièces de bois et cinq acres de terre. Réservées pour y ériger un monument en mémoire de la bataille de Chateauguay. Ordre en conseil.
7 novembre 1859.								
5 juillet 1858.								
30 novembre 1859.								
11 novembre 1858.								

26 mai 1857	Côteau du Lac (Cascade, Gôtres.)					20	00	Au Côteau, cinq pourceaux d'eau ont été explorés, mais il n'en a pas encore été disposé. Dix acres de terre propres à des emplacements de village devraient être divisés en lots. Ordre en conseil du 28 novembre 1856. Je n'ai pas eu jusqu'ici le temps de faire faire cet arpentage.
8 février 1858.								
15 juillet 1858.								
25 septembre 1858.								
71 novembre 1858.								
1er août 1857	Cornwall	1	0 0					Par ordre en conseil du 20 novembre, cette propriété a été vendue le 25 octobre 1860, pour \$442.
71 novembre 1858.								
19 mai 1858	Iles de Grant (Brookville.)	0	2 32					Recommandation de les vendre à la compagnie du chemin de fer de Brookville et Pembroke, qui en a l'occupation; prix, \$1,000.
18 juillet 1858.								
11 novembre 1858.								
16 février 1858.	Fort Wellington (Prescott.)	87	1 6	272	50		803 53	Cette réserve a été arpentée en vertu d'un ordre en conseil du 20 nov. 1858; le terrain est divisé en emplacements, dont 68 ont été disposées le 22 octobre 1860.
71 novembre 1858.								
11 novembre 1858	Kingston	276	0 0	592	15		80 85	Kingston doit beaucoup d'arrêrages. Le terrain est au milieu de la ville, mais ne rapporte rien. Il faut espérer qu'il prendra de la valeur, mais aujourd'hui il est difficile d'en faire l'estimation.
								Je n'y suis pas allé.
								Dans le lac Ontario, un peu au-dessus de Kingston. L'état du département de l'artillerie comporte que cette île est occupée sous permis par divers occupants qui devront en faire l'abandon pour les fins militaires quand ils en seront requis.
								Réserve du moulin de Kingston dépendant du pouvoir d'eau; cette réserve a de la valeur et a fait le sujet d'un rapport détaillé en date du 15 janv. 1859. Ordre donné que le dép. des trav. pub. fasse rapport sur la capacité du pouv. d'eau.
12 mai 1859	Cap Vesey (Comté du Prince Edouard.)	1260	0 0	Nil			202 93	Cette réserve, occupée en grande partie par des squatters, a été arpentée et il en a été disposée pour \$3,529 18, le 1er mai 1860, donnant une préférence à ceux qui sont en possession.
								Je doute qu'on n'ait pas disposé de cette pointe.
								Toronto, nombre d'acres pris dans l'état du département de l'artillerie. Il faut déduire de ceci 50 acres occupés par l'asile des aliénés et un don à la corporation de Toronto de 50 autres acres, ainsi que le terrain dépendant du vieux fort et des nouvelles casernes. Il reste environ 200 acres d'excellente terre dont on pourra disposer à volonté.
3 novembre 1858.	Réserv. ouest de la cité	487	0 0	41	50		707 43	Le vieux fort et les nouvelles casernes sont encore occupés par les troupes de Sa Majesté.
71 novembre 1858.	Vieux fort et cour. cas.							Casernes de la rue Bathurst occupées par les troupes de Sa Majesté.
	Casernes, rue Bathurst	3	0 0					

État des terres de l'Artillerie cédées à la Province en vertu du statut 19 Vict., Chap. 45; leur état et usage actuel, 31 déc. 1861.

Rapports.	Localité.	Nombre d'acres.			Loyer de '56, d'après le rôle.		Loyer de '61, actuellement perçu.	Description.	
		A.	P.	P.	\$ cts.	\$ cts.			
11 février 1858. 11 novembre 1859. 28 août 1859.	19 et 20, Place Wellington.	1	0	0				19, 20, place Wellington, vendus à l'Hon. H. H. Killaly. Magasin du Commissariat et du bureau des ingénieurs royaux occupés par la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc.	
	Bur. des ing. royaux.	3	2	0				On a construit un dépôt de pompes à incendie, pour la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.	
	Quarré Victoria.	6	0	0				Le Quarré Victoria à la disposition du gouvernement, quoiqu'il par l'état du département de l'artillerie on le dise applicable à la construction d'églises.	
21 février 1858. 11 novembre 1859. 28 août 1859.	Hauteurs de Burlington	178	0	0	Nil	224	60	Environ 35 acres occupés par le grand chemin de fer de l'ouest pour lesquels il n'a encore été rien payé. Une petite partie est en possession de Sir Allan McNab, Bart. En vertu d'un ordre en conseil du 20 nov. 1858, tout le terrain a été arpenté et il en a été vendu pour \$4,424, le 12 oct. et 17 déc. 1860.	
12 octobre 1857. 11 novembre 1858. 27 avril 1859.	Short Hills Farm. (Township de Pelham, Comté de Welland.)	200	0	0	280	00	537	02	Ont été, suivant un ordre en conseil, arpentés et divisés en lots de 25 acres. Il en a été vendu pour \$9,968 75 le 1er octobre 1860.
25 février 1857. 30 avril 1859.	Niagara. Réserve, ruines du Ft. George	374	0	0	129	35	279	36	Cette belle propriété n'est pas encore utilisée. Au cas où le canal Welland reliait par la suite Niagara, ce terrain aurait une grande valeur pour le gouvernement. Les casernes pourraient être avantageusement converties en école publique ou en hôpital de marine, pour les matelots canadiens de nos lacs, tel que recommandé par le rapport du 20 nov. 1858.
	cat. Mississauga, prop. des ingén. royaux.	62	2	4	Occupée par les troupes.				La réserve de la chaîne s'étend le long de la rive du Niagara, de la ville de Niagara au Fort Éric. La province a accepté les titres d'une partie de ce terrain à elle transportée par le département de l'artillerie le 1er octobre 1852. Cette réserve comprend une chaîne de largeur sur tout cet espace.
	Lopin de terre, en lots de v., 79, 80, 89 et 90. Rés. de l. chaîne Niag.	4	0	0					On a augmenté les loyers de Queenstown en changeant la condition des squatters qui ne rapportaient rien en celles de locataires, qui donnent l'espoir d'un revenu. Le gouvernement a réservé sur les hauteurs 30 acres de terre qui ont été loués au comité du monument de Brock. Le reste est disponible.
25 février 1857. 10 janvier 1857. 11 novembre 1858. 27 avril 1859.	Queenston. Hauteurs de Queenston	111	0	0	8	86	132	50	Ordre de les louer à l'occupant actuel, à condition de pouvoir en reprendre possession à volonté. Seront loués à telle condition.
	Crêpe Lyon	3	1	0					

5 août 1857	Chippawa	19	2	29	84	00	45	00	Les casernes, le magasin, 15 acres de terre et l'île à l'embouch. de la rivière Chippawa contenant 4 acres et 3 perches de terre doivent être offerts en vente. Ordre en conseil 20 nov. 1858. Il n'est pas encore offert d'occasion de vendre.
5 août 1857	Navy Island								Il ne paraît pas que Navy Island ait été transportée au dép. de l'artillerie par l'acte de transport. Elle pourrait, néanmoins, être réservée aux fins militaires.
5 août 1857. 15 décembre 1859. 21 décembre 1859.	Fort Éric.	940	2	13	12	00	142	75	Il a été affecté 130 acres de cette réserve aux pensionnaires qui y étaient établis. Rapport a été fait sur les demandes de plusieurs réclamants. La compagnie du chemin de fer de Buffalo et Brantford occupe acres pour lesquels il n'a été rien payé. Le reste devrait être divisé en lots et offert en vente suivant l'état du marché.
	Port Maitland	426	0	0					On ne peut trouver aucune réserve militaire. Il a été accordé des lettres patentes pour ces terres.
	Turkey Point	592	0	0					Pas visité pour la même raison.
23 janvier 1857. 26 mai 1858. 11 novembre 1858. 12 août 1859. 17 novembre 1859.	London	73	0	0	Nil		60	00	Il n'est pas à propos d'offrir cette propriété en vente dans les circonstances actuelles. Les casernes de l'artillerie sont occupées par l'artillerie volontaire. Les autres casernes et bâtiments devraient être convertis en asiles de sourds-muets et d'aveugles pour le Haut-Canada. La corporation de London négocie l'achat de partie de ce terrain pour en faire un parc. Les casernes sont occupées par les troupes.
11 novembre 1858. 12 août 1859.	Chatham	11	3	8					Bail abandonné. Ordonné de faire arpenter et vendre en lots. Ordre en conseil 20 nov. 1858, qui sera exécuté sans retard. J'ai différé d'agir à la prière de la corporation afin qu'elle fit ses offres pour l'achat de ce terrain qu'elle voulait convertir en parc; mais il n'a été fait aucune démarche.
	Rondeau	500	0	0					N'a pas été visité pour cause mentionnée dans d'autres cas.
6 juin 1857. 1 nov. 1858, No. 2. 15 novembre 1858. 26 mai 1858. 13 août 1859. 8 décembre 1859.	Amherstburg	311	0	0	144	00	575	06	Les pensionnaires occupent 199 acres de cette réserve. Le Fort Malden et 58 acres 120 de terre ont été pris par la province et convertis à l'usage d'un asile d'aliénés pour le Haut-Canada. Le reste du terrain a été arpenté et il en a été vendu pour \$6,736, le 1er octobre 1860.
	Ile Bois Blanc	212	0	0	36	00	36	00	Ile au Bois Blanc. La terre est bonne et pourrait être vendue en lots de ferme.
	Fighting Island	1200	0	0					Fighting Island a de la valeur pour ses pêches seulement, étant presque toute en marécage. A été vendue à M. Paxton par le Gép. des terres de la couronne.
6 juin 1857. 17 juin 1857. 2 août 1857. 5 novembre 1858. 5 décembre 1859.	Windsor	4	0	0	26	00	96	71	La corporation de Windsor a acheté cette réserve pour en faire un parc moyennant \$1,000 en débetures, rachetables en 20 ans; intérêt annuel \$66.
	Point Edward, Sarnia.	41	3	0	40	00			Louée pour 30 ans à compter du 24 juillet 1856, aux entrepreneurs de la compagnie du Grand Tronc.
	Owen Sound	51	2	4					N'a pas été visitée.

APPENDICE No. 23.—(Suite.)

ÉTAT des terres de l'Artillerie cédées à la Province en vertu du statut 19 Vict., chap. 45; leur état et usage actuel, 31 déc. 1861.

Rapports.	Localité.	Nombre d'acres.		Loyer de '66, d'après le rôle.		Loyer de '61, d'après le rôle.		Description.
		A.	P.	\$	cts.	\$	cts.	
24 juin 1857. 26 mai 1858. 30 juin 1857.	Baie de Nottawasaga.....	66	0	0				Baie de Nottawasaga, township de Flos, n'a pas été visitée.
	Pénétanguishine.....	5896	2	15				Il a été établi à Pénétanguishine une prison de réforme pour les jeunes délinquants, comprenant les casernes et bâtiments et 198.0.25 acres de terre. Les pensionnaires occupent des emplacements et des fermes au montant de 2243 acres. Le reste est disponible. N'a pas été visitée.
	Ile St. Joseph.....	910	0	0				N'a pas été visitée.
	Ile Ste. Marie.....	170	0	0				
20 octobre 1857.....	Canaux du Rideau.....	23400	0	0	1563	95		Quant au pouvoir d'eau et aux terres sur la ligne du Canal Rideau, je réfère à mes rapports du 20 octobre 1857, 7 décembre 1858, et 15 janvier 1859, dont il est impossible de donner l'analyse dans les limites de ce cadre.
6 décembre 1858..... 15 janvier 1859. Nombreux durant '59. Beaucoup durant '59.....	Canaux d'Ottawa..... Cité d'Ottawa, y compris les parties du (ci-devant) Haut et Bas Bytown.....	460	1	10			7835 69	La cité d'Ottawa, désignée sous le nom de "propriété de Bytown", comprend A. et B., dans la concession C. du township de Nepean, achetés en 1823, de Hugh Frazer, éc., protonotaire de la ville de Trois-Rivières, par le comte de Dalhousie, pour et au nom du roi. Elle a été en grande partie divisée en lots de ville. Une partie considérable a été vendue et concédée en <i>fee simple</i> . Une autre partie a été donnée à baux à termes de 30 années, renouvelables à la volonté des preneurs. Le gouvernement a pris pour les édifices publics au-delà de 60 acres, valant au moins \$8,000 l'acre. Le gouvernement possède aussi à Bytown 68 lots arpentés, dont il n'a pas encore été disposé, de 66 1/4 198, égal à 136 lots de grandeur ordinaire, 66 1/4 99. On peut diviser en emplacements de quais tout le front des terrains du gouvernement sur la rivière Ottawa. Le gouvernement possède aussi une lisière de terre de chaque côté de la rivière jusqu'à Hogsback. Ces terres y compris des fermes à Gloucester et Nepean, couvrent une superficie de 2,140 acres de terre.

(Signé,) WILLIAM F. COFFIN,
Agent des terres de l'Artillerie.

OTTAWA, 20 février 1862.

APPENDICE No. 24.

COLONISATION DU CHEMIN ELGIN.

BUREAU DES OCTROIS GRATUITS,
St. Jean Port Joli, 7 janvier 1862.

A l'Honorable

P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec le présent rapport annuel un état supplémentaire très détaillé sur les progrès des établissements des colons établis sur le chemin Elgin, au 31 décembre 1861—indiquant le nombre des lots concédés ; les noms des colons résidents avec le chiffre des personnes dont se compose chaque famille ; la quantité d'acres défrichés ; d'acres seulement abattus ; le nombre des maisons, granges et étables qui y sont érigées ; ainsi que l'état de culture de chaque lot et le montant des produits récoltés par chaque famille sur leurs lots respectifs, durant l'année dernière. Vous verrez par cet état que le nombre des lots actuellement concédés par octrois gratuits s'élève à 250, dont 67 lots sont établis par soixante-et-treize familles qui y résident. Sur ce dernier chiffre, 29 familles, renfermant ensemble 131 personnes, ont été s'établir durant l'année qui vient de finir. Si le nombre n'a pas été plus grand, il faut en accuser la mauvaise récolte de 1860, qui a été la cause que plusieurs familles n'ont pu s'établir sur la route, faute de moyens suffisants pour pouvoir attendre la récolte de 1861. Cependant, grâce à l'abondante récolte de cette dernière année, j'ai lieu d'espérer que le mouvement, un peu ralenti par cette malencontreuse circonstance, va prendre un nouvel essor et se développer dans des proportions plus encourageantes encore. On m'informe même que plusieurs familles se préparent à aller grossir le chiffre de la population du chemin Elgin, sous peu de jours, notamment ceux des colons qui ont récoltés cet automne sur leurs lots.

Les 73 familles résidentes dont je viens de parler se compose ainsi :—

	Hommes	73
	Femmes	54
Enfants.	{ Garçons âgés de 12 ans et au-dessus.....	41
	{ Filles, do do	35
	{ Garçons âgés moins de 12 ans.....	94
	{ Filles, do do	72
		242

Formant une population totale de..... 369 âmes.

Toutes ces familles qui sont d'origine canadienne-française, sortent des paroisses des seigneuries du comté de l'Islet, à l'exception de deux familles dont l'une vient de Chester, canton de l'Est, et l'autre, de Québec.

L'augmentation du bétail offre aussi une preuve satisfaisante de la prospérité des colons. Voici comment se classe cette propriété : 38 chevaux, 16 bœufs de labour, 5 bouvillons, 40 vaches à lait et 43 moutons ; formant en tout 142 bêtes, égale à une augmentation de 50 pour cent sur l'année précédente. Les pluies très fréquentes des mois de mai et juin ont empêché de faire brûler les abattis de l'année précédente ; il n'y a eu tout au plus qu'environ 128 acres qui ont pu être préparés assez à temps pour y recevoir des semences pour la première fois. Il a été ensemencé 669 acres ; laissant environ 300 acres en herbes pour pâturages, outre 731 acres d'abattis, dont une partie est tassée et pèle, toute prête pour être brûlée au printemps prochain, si la saison le permet. Le nombre des maisons et granges construites durant l'année s'élève à 48 qui, jointes à celles érigées antérieurement, formant un ensemble total de 142 bâtisses.

Voici l'état des semences et des récoltes de l'année 1861 :

Semences.	Minots.	Récoltes.	Minots.
Blé.....	50½	do	474
Seigle.....	59	do	569
Orge.....	189	do	1,880½
Pois et lin.....	17½	do	88
Avoine.....	285½	do	2,806½
Patates.....	268½	do	3,646
Navets.....	.....	do	125
Totaux.....	869¾	.....	9,589 minots.

Si on tient compte des nombreux embarras, comme du défaut d'instruments propres à briser convenablement un sol chargé de mousse ou d'arbres renversés et pourris, on ne pourra s'empêcher de voir dans le rendement ci-dessus, la puissante preuve de la qualité du sol qui, malgré tous les désavantages ci-dessus exprimés, sait encore produire le résultat digne d'attention d'un peu plus de 11 minots par chaque minot semé, et de près de 14½ minots par chaque acre ainsi cultivé.

Il a été construit, durant l'année, un nouveau moulin à scie qui vient d'être mis en opération sur la Rivière-Ouelle. Deux autres moulins à scie sont en voie de construction dans ce moment et seront bientôt prêts à fonctionner. Quand ces derniers auront été mis en opération, les colons du chemin Elgin posséderont l'immense avantage d'avoir quatre moulins à scie échelonnés sur la route, de distance en distance, qui leur épargneront de longs trajets pour faire scier leur bois, comme cela a lieu aujourd'hui pour plusieurs. L'actif propriétaire du nouveau moulin de la Rivière-Ouelle doit entreprendre incessamment la construction d'un moulin à farine. Je dirige tous mes efforts à faire aboutir une telle pensée ; car c'est un besoin pressant et un moyen efficace de développement pour la contrée, puisque aujourd'hui des colons ont jusqu'à 30 milles à faire pour porter au moulin leur grain à moudre, malgré ces difficultés ordinaires aux nouveaux établissements, personne n'est découragé ; tous espèrent et comptent réussir. L'aisance des familles est plus générale que l'an dernier ; la paix, le contentement et la bonne entente règnent dans toute la colonie, et les colons s'aident mutuellement au besoin. Ceux établis près du chemin Taché sont actuellement occupés à préparer le bois nécessaire à l'érection d'une chapelle.

Rien ne donne plus de courage aux colons et ne développe plus énergiquement la colonisation que la fondation d'une *maison de prières*, qui rappelle à tous le devoir sacré d'offrir à Dieu des actes d'amour et de remerciements pour les bienfaits obtenus par sa munificence.

Je me propose de faire prochainement les démarches nécessaires auprès de l'honorable maître-général des postes pour obtenir l'ouverture d'un bureau de poste hebdomadaire entre le chemin Taché et St. Jean Port Joli, afin de faciliter les intérêts du commerce naissant et les relations sociales des familles établies. Je vous prie très respectueusement de vouloir bien accorder votre puissant patronage à ma démarche, dictée qu'elle est par le désir d'être utile aux localités placées sous mes soins. A part l'augmentation de la population qui fait nécessairement naître la nécessité d'assurer à ces localités des communications postales, il y a aussi l'importance de la contrée qui se développe considérablement comme vous pourrez en juger par le tableau suivant résumant la valeur de la récolte et des produits de l'année 1861, savoir :

474 minots de blé.....	évalué à	\$1 25 le minot.....	592 50
569 " seigle.....	"	0 80 "	455 20
1880½ " orge.....	"	0 60 "	1,128 30
88 " pois.....	"	1 00 "	88 00
2806½ " avoine.....	"	0 38 "	1,066 47

A reporter..... \$3,330 47

	<i>Report</i>	3330	47
3646 minots de patates.....	évalué à 0 25 le minot.....	911	50
125 " navets.....	" 0 15 ".....	18	75
12 tonneaux foin.....	" 14 00 par ton.....	168	00
180 " paille.....	" 5 00 ".....	900	00
11440 lbs. ou 57 qts. lard.....	" 16 00 par qrt.....	912	00
20150 " 201½ qtx. sucre.....	" 8 00 par qtx.....	1,612	00
162 M. bardeaux.....	" 2 00 par M.....	325	00
37000 pieds bois scié....	" 7 00 p. 100 planches..	259	00
		<u>\$8,436</u>	<u>72</u>

Augmentation sur l'année précédente..... \$3,445 72

Il convient d'ajouter à la suite de la valeur des produits récoltés comme ci-dessus énumérés, celles des travaux de défrichements, bâtisses, bétail, etc., augmentées durant l'année, savoir :

3 moulins à scie, évalués à.....	\$1,400	00
9 maisons, à \$50 00.....	450	00
40 granges et étables, \$25 00.....	1,000	00
128¼ acres défrichés, \$12 00.....	1,539	00
114¼ d'abattis, \$8 00.....	918	00
20 chevaux, à \$50 00.....	1,000	00
10 vaches, \$20 00.....	200	00
1 bouvillon, \$15 00.....	15	00
21 moutons, \$2 00.....	42	00

\$6,564 00

formant une valeur obtenue durant l'année de \$15,000 72.

Maintenant pour mieux faire connaître la valeur totale des richesses réalisées dans la colonie depuis que je suis chargé de la colonisation du chemin Elgin, c'est-à-dire depuis 2 ans et 8 mois, je me permets de rappeler à votre mémoire les quelques chiffres qui suivent, empruntés à mon rapport annuel de l'année dernière, qui, ajoutés aux produits récoltés en 1861, donnent le résultat suivant :

Produits agricoles et de l'industrie en 1861..... \$8,436 72

Animaux de ferme :—

38 chevaux, évalués à \$50 00 chaque.....	\$1,900	00
16 bœufs, " 25 00 ".....	400	00
40 vaches, " 20 00 ".....	800	00
5 bouvillons " 15 00 ".....	75	00
43 moutons, " 2 00 ".....	86	00

3,261 00

Propriétés foncières :—

4 moulins à scie, évalués à.....	1,800	00
62 maisons, à \$50.....	3,100	00
80 granges et étables, à \$25.....	2,000	00
969¼ acres défrichés, à \$12.....	11,631	00
731¼ " d'abattis, à \$8.....	5,850	00

Valeur totale de la richesse actuelle des colons..... \$36,078 72

Ce résultat tout-à-fait remarquable obtenu dans un endroit qui, il y a à peine trois ans, était tout en bois debout, fait voir éloquentement l'heureuse influence qu'exerce pour la colonisation le système des octrois gratuits et fait naître de grandes espérances pour l'avenir à la vue des efforts organisés du gouvernement pour la colonisation, et des manifestations non moins patriotiques de quelques hommes politiques du pays, et de la presse à seconder de si louables ambitions.

Voici, d'ailleurs, le tableau comparatif détaillé des progrès comme des richesses réalisées par les colons du chemin Elgin, durant les années 1859, 1860 et 1861, qui vous permettra de voir d'un seul coup-d'œil, et sans autres recherches, les résultats obtenus.

TABLEAU indiquant le progrès de la colonisation sur le chemin Elgin, durant les années 1859, 1860 et 1861.

Années.	Lots octroyés au 31 décembre.	Familles résidentes.	Population totale.	Bétail, nombre de pièces.	Défrichements.			Batisses.		
					En culture ou pâturage.	Abattis.	Total.	Maisons.	Granges, etc.	Total.
1859	183	24	144	45	457½	252	709½	24	4	28
1860	238	44	238	95	841	616½	1457½	53	41	94
1861	250	73	369	142	969½	731½	1700½	62	80	142

Grains.		Résultats.				REMARQUES.
Semences.	Récoltes.	Valeur des produits agricoles.	Valeur des produits manufacturés.	Valeur du Bétail.	Total.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
195	1672½	910 80	13,706 00	991 00	15,607 80	
866½	5155½*	3,291 30	20,773 70	2,129 00	26,194 00	Aug. de \$10,586 20 sur l'année 1859.
869½	9589	5,328 72	27,489 00	3,261 00	36,078 72	Aug. de \$9,844 72 sur l'année 1860. Formant \$20,470 92 d'augmentation durant ces 2 années sur 1859.

* Les deux tiers de la récolte anéantis par les gelées.

L'époque trop récente de l'ouverture du chemin Taché à la colonisation, dans les cantons Garneau, Lafontaine et Chapais, ne me permettant pas de faire un rapport spécial, j'ai lieu d'espérer que les statistiques du chemin Elgin telles que ci-dessus exprimées et constatant un progrès réel, sauront suppléer à cette lacune, en attendant que la colonisation se développe sur le nouveau chemin confié à mes soins.

Quant au chemin Elgin, il reste encore 5 milles à faire pour parvenir à la ligne provinciale. Comme il y a plusieurs familles établies dans cette partie encore non ouverte du chemin, et que tous les lots sont octroyés, je recommande respectueusement qu'il soit accordé \$2,500 pour compléter les travaux d'ouverture de ce chemin durant l'été prochain.

Recevez de nouveau l'assurance, monsieur, que je fais tous mes efforts pour développer autant que je puis, la colonisation dans la partie du pays qui m'est assignée.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

STANISLAS DRAPEAU,

Agent des chemins Elgin et Taché,

No. 25.

RAPPORT SUR LES PROGRÈS DES TRAVAUX DE COLONISATION,
DURANT L'ANNÉE 1861.BUREAU DE L'INSPECTEUR DES AGENCES,
St. Hyacinthe, 1er mars 1861.A l'Honorable P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne,
etc., etc., etc.,
Québec.

MONSIEUR,—En commençant ce rapport, permettez-moi de donner un souvenir à la mémoire de celui dont nous déplorons la perte, feu Thomas Boutillier, inspecteur des agences des terres de la couronne pour le Bas-Canada. Les services éminents que ce regretté citoyen a rendu à la cause de la colonisation m'en font un devoir.

Les efforts de cet homme de bien ont constamment eu pour but d'encourager l'établissement des enfants du pays sur le sol natal, et, je dois ce témoignage à sa mémoire; c'est dans l'exécution des difficiles devoirs de sa charge que se sont développés de plus en plus les germes de la maladie qui l'a conduit au tombeau et privé ainsi la cause de la colonisation d'un de ses amis les plus dévoués.

Chargé temporairement de la surveillance des travaux de colonisation dans le Bas-Canada, j'ai l'honneur de vous faire le rapport qui suit sur ceux qui ont été exécutés pendant l'année 1861.

L'étendue des chemins ouverts en 1861, sous la direction de ce bureau, est de 176 milles et 6 $\frac{1}{2}$ arpents.

Sur cette étendue, 94 milles 27 $\frac{1}{2}$ arpents, ainsi que 15 milles et 22 $\frac{1}{2}$ arpents ouverts antérieurement, ont été parachevés, formant un total de 110 milles 22 arpents de chemin complétés en 1861.

Il a été construit des ponts dont le pavage réuni mesure 5438 pieds, et aussi 7 milles et 10 arpents de pontage sur terre, (*causeways*.)

Outre les travaux qui précèdent, 15 milles et 12 arpents d'anciens chemins ont été réparés.

La somme qui a été employée en 1861 pour ces divers travaux est de \$42,733.06.

Le coût des chemins, y compris les ponts et les pontages, déduction faite des sommes dépensées pour réparations d'anciens chemins, ainsi que des balances restées dans les mains des conducteurs de travaux, a été, terme moyen, d'à peu près \$212 par mille.

Si nous considérons les travaux qui ont été faits sous la direction de ce bureau, depuis son établissement, nous trouvons que l'étendue de chemins ouverts, depuis 1854, est comme suit :—

En 1854.....	342 $\frac{1}{2}$	milles.
1855	242	“
1856.....	179	“
1857.....	276 $\frac{1}{2}$	“
1858.....	110 $\frac{1}{2}$	“
1859.....	133 $\frac{1}{2}$	“
1860.....	174 $\frac{1}{2}$	“
1861.....	176 $\frac{1}{2}$	“

1634 $\frac{1}{2}$ milles ou
344 $\frac{1}{2}$ lieues.

Le montant qui a été payé aux conducteurs de travaux pour l'ouverture de ces 1634 $\frac{1}{2}$ milles de chemin, abstraction faite des balances restant encore dans leurs mains, est de \$372,690.

Si de ce dernier montant nous déduisons le prix d'un certain nombre de ponts considérables, construits à part des chemins et qui ont coûté des sommes s'élevant ensemble à

celle de \$19,198, il reste une balance de \$353,492, qui a été dépensée pour l'ouverture des chemins de colonisation, y compris les ponts ordinaires.

Le coût de ces 1634 $\frac{1}{2}$ milles de chemin a été, terme moyen, d'à peu près \$216 par mille.

Si nous jetons un coup-d'œil rétrospectif sur les huit années qui viennent de s'écouler l'on sera étonné de voir les progrès immenses qu'a fait la colonisation de nos terres par suite de l'ouverture des chemins dans les townships. Aux efforts du gouvernement sont venus se joindre les efforts individuels, et les colons eux-mêmes n'ont pas hésité à s'imposer des sacrifices pour faciliter davantage l'ouverture des chemins. Dès le commencement, l'on a vu non seulement les laïques, mais plusieurs membres du clergé, conduire les colons dans leurs premiers travaux, sans vouloir exiger aucune rémunération pour leurs efforts et leur travail. Cet exemple a été salutaire en faisant comprendre davantage combien était importante l'œuvre de la colonisation de nos terres pour les enfants du pays, puisque l'on se sacrifiait dans le seul but de se rendre utile à ses compatriotes.

Aussi, les colons s'empressèrent-ils de s'établir en grand nombre aux bords des chemins nouvellement ouverts, dévancant quelque fois de plusieurs milles les travailleurs et s'établissant au milieu de la forêt, dans l'espérance de voir les travaux se continuer jusqu'à leurs établissements.

Depuis quelques années l'on s'est tellement convaincu de la valeur réelle des terres des townships, que l'on a vu grand nombre de cultivateurs des anciennes paroisses qui vivaient dans l'aisance, vendre leurs propriétés pour aller cultiver les nouvelles terres, tandis qu'autrefois le pauvre homme, seul, consacrait ses efforts au pénible travail du défrichement.

Si des sommes suffisantes sont votées par la législature, pour l'ouverture de nouveaux chemins, il n'y a point de doute qu'avant peu d'années les townships seront une source de richesse pour le pays, car ce qui fait aujourd'hui la prospérité des États-Unis et même du Haut-Canada, ce sont les terres nouvellement défrichées ; la fleur, le blé, le maïs viennent en très grande partie de l'Ouest, c'est-à-dire de terre plus ou moins neuves.

Une autre preuve convaincante de l'importance qu'acquèrent tous les jours les townships par l'ouverture des chemins de colonisation, c'est qu'en 1856, deux ans seulement après la création de ce bureau, les autorités ecclésiastiques avaient pourvu à l'érection de 22 églises dans les environs des chemins nouvellement ouverts.

Une cause qui a aussi beaucoup contribué aux progrès de la colonisation sont les réformes importantes qui ont eu lieu en matière de législation concernant ce sujet, depuis 1854. Avant cette époque, les grands propriétaires de terre dans les townships, inconnus pour la plupart et étrangers même au pays, étaient ceux qui avaient retardé le plus le défrichement de nos terres, en exigeant des prix trop élevés pour leurs propriétés, et en ne contribuant en quoique ce soit aux améliorations locales. La législature a pourvu sagement à ces inconvénients, en obligeant ces personnes à coopérer au fonds municipal et à la confection des chemins.

Une des parties du pays qui doit mériter le plus l'attention du gouvernement est le Saguenay. Le sol de ce territoire est d'une grande richesse et son commerce de bois prend un accroissement de plus en plus important.

La propriété foncière dans le Bas-Saguenay a doublé depuis cinq ans, et dans le Haut-Saguenay elle augmente annuellement de 75 à 80 pour cent.

Il serait nécessaire que de fortes allocations fussent votées pour continuer les travaux déjà commencés et ouvrir de nouveaux chemins dans cette belle partie du Canada. Des personnes n'hésitent pas à dire que si le chemin Kinogami eut été complété il y a trois ans, le comté de Chicoutimi compterait aujourd'hui 6 à 7 mille âmes de plus.

Une colonie de jeunes gens de la paroisse de Beauport, dirigés par le zèle et le patriotisme de leur curé, sont allés, l'automne dernier, prendre des terres dans les townships Simard et Tremblay, dans l'espérance que le gouvernement fera ouvrir des chemins dans la direction de leurs terres. Ces braves et vigoureux colons sont déjà à l'œuvre et travaillent au défrichement. Ils assurent qu'un grand nombre d'autres jeunes gens doivent venir les rejoindre cette année.

Ce sont de ces mouvements que l'on doit encourager, afin de déterminer les autres paroisses à suivre l'exemple de Beauport et ôter à la jeunesse toute idée de s'expatrier.

Depuis que l'on a ouvert un chemin à travers les townships de Settrington et de Sales, comté de Charlevoix, les terres, dans ces deux townships, sont déjà toutes prises et la plupart ouvertes.

Sur le St. Maurice, les paroisses de St. Etienne et de Shawinigan, ouvertes en 1849, et celle de Ste. Flore ouverte en 1856, ont actuellement une population de 3376 âmes.

Si le chemin St. Maurice est ouvert l'été prochain jusqu'à la rivière Matawin, et si le gouvernement donne des octrois gratuits sur ce chemin, M. Dubord dit qu'il y aura certainement, l'automne prochain, une ligne non-interrompue d'établissements, du chemin des Piles à la rivière Matawin.

Dans le comté de St. Maurice, M. Magnan dit que les colons ont pris des terres trois milles en avant de l'endroit où il a arrêté les travaux de son chemin.

Dans le comté de Maskinongé, on trouve des traces de mine de fer sur le nouveau chemin de la rivière aux Ecorces; la population de ces localités a doublé depuis 1857.

Les progrès de la colonisation ont été très rapides dans le township de Joliette. Il y a six ans, ce township ne renfermait pas un seul colon. Aujourd'hui sa population est de 360 âmes. La partie nord-est de Brandon a augmenté de 1000 habitants, depuis ces dernières années.

Dans le comté d'Ottawa, le chemin de Wakefield et Portland passe à travers un des plus beaux terrains agricoles du Bas-Canada. La partie nord-est de Wakefield a été presque toute vendue par l'agent local, dans l'espace de 12 mois. Dans les environs de ce chemin, il y a des indices de mines de cuivre, de plomb et de fer, et plus de 400 familles se sont établies dans ces townships depuis deux ans.

Dans le township voisin de Matapédia, comté de Bonaventure, il s'est formée depuis deux ans, une colonie de plus de 100 familles qui sont dans un état prospère.

La population du township Viger, comté de Témiscouata, qui, en 1851, n'était que de 40 âmes, s'élevait en 1861, à 1000 ou 1100.

Dans le comté de l'Islet, les jeunes gens se portent en foule vers les townships, et sur les chemins Elgin et Taché, les demandes de terres sont en nombre plus considérable que les lots qu'il y a à donner.

Dans le comté de Dorchester, sur le chemin Etchemin, dont les travaux d'ouverture ont été commencés en septembre dernier, tous les lots, à l'exception de 5 ou 6, sont pris jusqu'à la rivière Etchemin.

Dans Cranbourne, des terres qui, il y a quelques années, se donnaient pour *un verre de liqueur*, ont été vendues pour le prix de \$1350.

Dans Hereford et Auckland, comté de Compton, la colonisation a pris un développement rapide. Les colons ayant à leur tête deux prêtres aussi dévoués qu'énergiques, les révérends messieurs Durocher et Champeaux, se sont empressés de prendre des terres, et quoique 5½ milles seulement de chemin aient été ouverts, 254 lots ont déjà été achetés dans ces localités.

Je pourrais multiplier ces citations, mais celles qui précèdent seront suffisantes, je pense, pour démontrer combien est nécessaire l'ouverture de chemins dans les townships.

Les tableaux du recensement de l'année dernière font voir l'augmentation extraordinaire de la population dans les comtés où des chemins de colonisation ont été ouverts. Dans les townships de l'Est, l'augmentation de la population des différentes origines, depuis 1851, a été de 57½ pour cent, et la population canadienne-française, seule, a augmenté de 114 pour cent. Dans le comté de Saguenay, cette augmentation a été de 196 pour cent.

Que sera-ce dans dix ans, maintenant que l'élan est donné et que les colons se portent en foule vers les nouvelles terres?

Les efforts du gouvernement pour coloniser nos terres incultes seront, il faut l'espérer, couronnés de succès, et la mission d'agents en Europe devra contribuer beaucoup à faire connaître les ressources du pays aux populations de ces contrées.

Une nouvelle colonie de frères est venue aussi se joindre à la population canadienne, et les nombreuses souscriptions qui ont été faites par tout le pays pour les malheureux Acadiens prouvent combien est profonde notre sympathie pour eux et populaire leur immigration sur notre sol.

L'attention que l'on porte à l'immigration de colons d'autres pays ne doit pas cependant faire oublier le sort de nos malheureux compatriotes des Etats-Unis; favoriser leur retour en leur procurant les moyens de s'établir sur les terres vacantes de la couronne serait

un véritable bonheur pour eux et leur pays, car quelque soient la force, la vigueur et le courage du colon étranger, rien n'est supérieur au canadien pour l'œuvre du défrichement.

Les amis du pays entretiennent l'espoir qu'un élan vigoureux sera donné à la colonisation par une allocation en rapport avec les besoins actuels, car en fait de colonisation, il n'y a point de sacrifice, toute allocation judicieuse est un gain.

Les colons de leur côté attendent avec anxiété l'ouverture de nouveaux chemins, car il ne faut pas oublier que si c'est le courage qui les a poussés au fonds des forêts, c'est l'espérance qui les y retient.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
BOUCHER DE LA BRUÈRE,
Chargé des chemins de colonisation du Bas-Canada.

APPENDICE.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Chemin Kinogami.

Conducteur—J. B. GAUDIN.

Balance de l'appropriation de 1860	-	-	\$148 69
Montant approprié en 1861	-	-	1200 00
			<hr/>
			\$1348 69
Montant payé	-	-	1348 69

Cette grande voie de colonisation dont la longueur projetée est d'environ 48 milles, a son point de départ à Beau-Portage, sur la rivière Chicoutimi et doit se terminer à Metabetchouan, sur le lac St. Jean.

Ce chemin est maintenant ouvert jusqu'au lot No. 31 du premier rang double du township Caron. Il en a été ouvert, en 1861, 1 mille et 71 chaînes, dont 1 mille et 58 chaînes sont parachevés et 13 chaînes simplement débarassées des bois, le tout dans le township Caron.

La partie parachevée, non compris les ponts, a coûté \$540 par mille.

Huit ponts ont été construits, formant ensemble 189 pieds de pontage, qui ont coûté \$173.

Vingt-huit milles de ce chemin peuvent être fréquentés par les voitures à roues et 15 milles par les voitures d'hiver seulement.

Il est de nécessité urgente que les cinq milles de chemin qui sont encore à ouvrir le soient pendant la saison prochaine, car toutes les terres de chaque côté du tracé ont été prises l'été dernier, et il ne reste pas un seul lot qui n'ait un commencement de défrichement; les pauvres colons ont l'espoir que le gouvernement viendra à leur secours en ouvrant le chemin jusqu'à Metabetchouan.

La partie située le long du lac Kinogami, ouverte simplement en chemin d'hiver, devrait aussi être parachevée, ainsi que les ponts déjà commencés sur les rivières au Sable et Chicoutimi.

Plus tard le chemin devra nécessairement être continué au-delà de Metabetchouan à travers les townships Charlevoix, Ouïatchouan, Roberval et Chamouchouan, où déjà bon nombre de colons se sont fixés.

M. Gaudin fait dans son rapport les remarques qui suivent :

“ La colonisation des magnifiques terres du lac St. Jean dépend complètement de l'ouverture du chemin Kinogami, car il faut voir avec quelle peine les pauvres colons qui y sont résidant s'y sont rendus, leurs efforts leur ont coûté le double que s'ils avaient eu un bon chemin pour les y transporter. Bien d'autres se sont découragés; ils attendent que le chemin soit fini pour aller s'y établir. Dans le cours de l'été dernier j'ai vu plusieurs personnes de la côte sud du fleuve St. Laurent qui m'ont dit avoir trouvé les terres du lac

“ St. Jean belles et bonnes et bien supérieures à celles qu'ils ont chez eux, mais que le manque de communication de la Grande-Baie au lac St. Jean les avaient empêché d'y faire des défrichements, et que si le chemin Kinogami, qui est maintenant très avancé, se terminait l'année prochaine, ils y reviendraient avec un grand nombre d'autres colons.”

“ La population du comté de Chicoutimi augmente très rapidement; je vois par le dernier recensement que ce comté peut être placé au premier rang, je crois même qu'il a fait plus de progrès que les townships de l'Est, malgré que ces derniers soient pourtant sillonnés par de grands chemins, voir même des chemins de fer, tandis que nous, nous n'avons pas encore une voie de communication par terre avec les paroisses du fleuve, ni pour pénétrer dans la vallée du lac St. Jean. Si cette grande voie de communication eut été terminée il y a trois ans, nous aurions 6 ou 7 mille âmes de plus sur le recensement.

“ La propriété foncière, dans le Bas-Saguenay, a doublé depuis 5 ans; dans le Haut-Saguenay, elle augmente d'année en année de 75 à 80 pour cent.

“ Les grains recueillis dans le comté de Chicoutimi sont le blé, (qui n'a souffert aucun dommage des insectes,) l'orge, les pois et l'avoine. Les patates sont venues en abondance, mais en plusieurs endroits attaquées de la maladie. La gelée n'a causé aucun dommage aux grains cette année. Nous avons, dans le comté de Chicoutimi, une récolte abondante et plus que suffisante pour le soutien des colons.

“ Trois nouveaux townships ont été arpentés, cette année, dans les environs du lac St. Jean, et les arpenteurs m'ont dit y avoir vu de belles et magnifiques terres partout où ils ont opéré.”

Vingt-quatre milles de ce chemin ont été verbalisés par les autorités municipales.

Chemin Kinogami, 2de Section.

Entrepreneur—THÉOPHILE BOULLIANE.

Montant approprié en 1860.....	\$100.00
Montant payé do	\$100.00

La section du chemin Kinogami qui s'étend depuis la Rivière-au-Sable au Portage-des-Roches, avait été précédemment débarrassée du bois qui la recouvrait, moins les racines. Plusieurs années d'abandon dans cet état avaient donné aux arbrisseaux le temps de croître à une hauteur de 15 pieds en bien des endroits, de sorte qu'il est devenu nécessaire d'y travailler de nouveau pour rendre cette partie du chemin praticable aux voitures d'hiver.

D'après le rapport de M. le Dr. V. Martin, de qui je tiens ces détails, cet ouvrage a été fait d'une manière satisfaisante par l'entrepreneur.

Du Portage-des-Roches à aller au pont de Beau-Portage, en voie de construction, un chemin d'hiver a été de plus ouvert par M. Boulliane, sur le côté nord-ouest de la rivière Chicoutimi, l'espace de 4 milles à travers la forêt; ce qui reste, un mille environ, pour aller au pont, se trouve, sur un beau terrain défriché.

Les difficultés pour y faire un bon chemin sont peu nombreuses, l'on y rencontre que trois côtes peu considérables.

M. Martin rapporte que l'apparence des terres, sous le rapport agricole, est très satisfaisante.

Pont sur la Rivière-au-Sable.

Entrepreneur—EPHRAÏM TREMBLAY.

Montant approprié en 1860	\$500.00
Montant payé en 1861	\$500.00

Attendu que la somme de \$400, d'abord appropriée pour ce pont, était insuffisante pour l'ériger, il a été décidé que ce montant serait employé à tirer les bois nécessaires pour sa construction. Un contrat a été passé à cet effet entre le conseil municipal de

Chicoutimi et M. E. Tremblay, et les bois ont été livrés sur les lieux, et reçus à dire d'experts.

Plus tard, une autre somme de \$100 a été appropriée pour tirer de la pierre pour ce pont. Ce montant a été payé à M. J. B. Jean pour la quantité de 25 toises de pierre qu'il a rendues sur le site du pont.

Ce pont a été verbalisé par l'autorité municipale.

Pont de Beau-Portage.

Entrepreneur—H. DUFOUR.

Montant approprié en 1860.....	\$400.00
Montant payé en 1861.....	\$400.00

La somme appropriée pour la confection du pont de Beau-Portage, sur la Rivière-Chicoutimi a été employée à construire trois cages de 36 pieds de longueur, 26 pieds de largeur à eau basse et d'environ 17 pieds de hauteur.

L'entreprise a été donnée par le conseil municipal de Laterrière au sieur Hypolite Dufour, dont les ouvrages ont été reçus par experts nommés à cet effet.

Ce pont est verbalisé.

Chemin Sydenham.

Conducteur—JOSEPH FORTIN.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$275.00
Montant approprié en 1861.....	400.00
	\$675.00
Montant payé	675.00

Dans ce chemin, qui traverse une savane très difficile à égouter, M. Fortin a fait sept arpents de chemin nouveau et a reconstruit un pont qui avait été endommagé par la glace. Il a dû aussi nettoyer les fossés et faire des réparations au chemin déjà terminé. Maintenant que les égoûts sont faits de chaque côté, d'un bout à l'autre du chemin et que des décharges ont été pratiquées en différents endroits, M. Fortin pense que l'ouvrage pourra être perfectionné à peu de frais. Dans la partie du chemin qui avoisine Bagotville, se trouve 600 pieds de fossés, de chaque côté, creusés dans la glaise, à une profondeur de 6 à 8 pieds. Comme ces fossés se remplissent continuellement par les éboulis qui s'y forment, l'on propose de les boiser, afin d'en faire un ouvrage durable et prévenir en même temps les accidents.

Un pont de 36 pieds devra aussi être construit à l'extrémité du chemin, ainsi qu'une nouvelle décharge à son centre.

L'on estime qu'il faudra une somme de \$800 pour exécuter ces travaux et terminer le chemin.

Presque toutes les terres le long de ce chemin sont occupées; beaucoup sont en partie défrichées et ont, l'été dernier, produit une récolte abondante d'avoine.

Il est surprenant de voir le changement opéré dans cette savane par l'égoût. Le sol, dans toute la partie située au bas du chemin, a baissé d'un pied et est maintenant sec et propre à être labouré.

M. Fortin dit que s'il était possible de faire un autre chemin à la partie supérieure de cette savane, à peu près 3 milles à l'ouest du premier, toute cette immense étendue de terre offrirait immédiatement à la colonisation les plus belles terres du Saguenay.

Chemin Price.

Conducteur—AMBROISE GAGNON.

Montant approprié en 1861.....	\$500.00
Montant payé.....	352.91
Balance restant.....	\$147.09

La route qui, de la Rivière-Saguenay conduit au chemin de front entre les 6^{me} et 7^{me} rangs du township Tremblay, a été parachevée en 1861, sur un espace de 36 arpents. Cette route, longue de $4\frac{3}{4}$ milles, est maintenant praticable pour les voitures à roues, sur une longueur de 124 arpents : il ne reste ainsi qu'environ 8 arpents à terminer, lesquels, cependant, peuvent servir aux voitures d'hiver.

Dans les endroits bas le chemin a coûté \$300 du mille, et sur les terrains élevés à peu près \$220, terme moyen.

Trois ponts ont été construits, formant ensemble 102 pieds de pontage, qui ont coûté \$90. Il a été fait de plus $2\frac{1}{2}$ arpents de pontage sur terre.

Ce chemin offre de grands avantages à la colonisation ; les colons en grand nombre ont fait des défrichements le long du chemin ouvert, et même sur les terres des 6^{me} et 7^{me} rangs de Tremblay, où le chemin n'est que tracé.

A deux milles à peu près de la ligne en profondeur du township Tremblay se trouvent deux lacs considérables qui se déchargent dans la Rivière-Valin. Ces lacs sont très-poisonneux ; on y a pris de la truite de 20 pouces de long.

Les terrains autour de ces lacs et dans les environs sont de qualité supérieure, et les personnes qui s'y rendent pour faire la pêche s'accordent à dire qu'ils n'ont rien vu de plus beau dans tout le territoire du Saguenay. Ces belles terres s'étendent à une distance considérable en arrière des townships Simard et Tremblay.

M. Gagnon, dans son rapport, donne les renseignements qui suivent : "Un certain nombre d'habitants faisant partie d'une société de colonisation établie à Beauport sont venus ici cet automne ; ils ont pris un grand nombre de terres dans Simard et Tremblay et y ont fait des défrichements : partie de ces colons se sont fixés sur les 8^{me} et 9^{me} rangs de Tremblay, dans l'espérance que le gouvernement fera prolonger la route jusque là.

"Nos habitants de Beauport sont très satisfaits de la place et de la qualité du sol et disent qu'un grand nombre de nouveaux colons doivent venir les rejoindre le printemps prochain. Plusieurs m'ont dit qu'avant de se fixer ils avaient visité bien d'autres localités, et qu'ils n'avaient rien trouvé de meilleur que les terres sur lesquelles ils travaillent."

Il se trouve dans ces deux townships trois pouvoirs d'eau, l'un sur la rivière Caribou, le deuxième sur la Rivière-aux-Vases, et le troisième au 10^{me} rang de Tremblay.

Il existe une superbe carrière de pierre à chaux qui s'étend sur un espace de trois milles à travers les troisième et quatrième rangs de Simard et Tremblay. On en trouve aussi une autre d'un demi mille carré sur le 10^{me} rang de Tremblay.

La Rivière-Shipchat, qui passe à neuf milles en arrière de ces deux townships, coule l'espace d'un mille, encaissée dans un banc de pierre calcaire dont les parvis sont si unis qu'on les dirait faits par la main des hommes.

M. Gagnon dit que, depuis que l'on a commencé à ouvrir ce chemin, le nombre des terres qui ont été prises est très considérable, et que les progrès de la colonisation vont toujours en augmentant.

La population a doublé dans ces townships depuis cinq ans. Les récoltes y ont été abondantes et n'ont nullement souffertes de la gelée.

Ce chemin est verbalisé.

Chemin de l'Anse-St.-Jean.

Conducteur—L. E. OTIS.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$ 7.60
Montant approprié en 1861.....	300.00
	\$307.60
Montant payé.....	300.00
	\$ 7.60

Le beau township de St. Jean, où se porte en ce moment un nombre considérable de colons, n'est accessible que par eau. Le chemin de l'Anse-St.-Jean, lorsqu'il sera terminé jusqu'au chemin de Ste. Agnès, ouvrira une communication entre cette localité et les anciens établissements du St. Laurent et du Haut-Saguenay.

L'étendue de chemin parachevée en 1861, est de 1 mille 3 arpens et 6 chaînes, et 4 arpens sont presque terminés, ce qui, en ajoutant l'étendue parachevée l'année précédente, donne un parcours de 2 milles, 12 arpens et 6 chaînes propres aux voitures d'été.

Le coût du chemin est d'à peu près \$350 par mille.

Plusieurs petits ponts ont été construits et une côte considérable a été aplaniée.

Le sol, le long de ce chemin, est de terre argileuse et très propre à la culture, à l'exception de deux milles à sa jonction avec le chemin de Ste. Agnès, où l'on rencontre des terres basses et savaueuses.

Les bois qu'on y trouve sont communément le cèdre, merisier, érable, frêne, épinette, hêtre et de nombreuses pinières.

" J'ai trouvé, dit M. Otis, à 1½ de la Rivière-Saguenay, une source d'eau qui jette une assez grande quantité de pyrites de fer.

" La population de l'Anse-St.-Jean a considérablement augmenté ces dernières années. Elle n'était composée, voilà trois ans, que de 15 à 16 familles, et elle donne maintenant 86 familles.

" Une chapelle et un presbytère y ont été construits, et l'autorité religieuse y a fixé un prêtre en novembre dernier. Une municipalité y a été organisée, des écoles construites et un bureau de poste établi."

COMTÉ DE SAGUENAY.

Chemin de l'Anse-à-l'Eau et Bergeronnes.

Conducteur—RIEULE BOULLIANE.

Montant approprié en 1860.....	\$150.00
do do 1861.....	300.00
	\$450.00
Montant payé.....	450.00

Ce chemin a été ouvert, en chemin d'hiver, sur une étendue de 13 milles, dont 12 dans le township de Thadousac, et un mille dans Bergeronnes, où il joint le chemin que M. Têtu a parachevé cette année.

Il a été construit 13 ponts formant ensemble 387 pieds de pontage, dont le coût a été de \$84.

M. Boulliane, dans son rapport à ce bureau, donne les informations qui suivent :

" La distance depuis l'Anse-à-l'Eau jusqu'à la Rivière-Baude, qui est de 4 milles, se compose d'un sol excellent ; les terres sont toutes prises et plusieurs des lots ont été ensemencés cette année. La bonne terre se continue vers la vallée Ste. Marguerite, en montant le long de la Rivière-Baude, et je pense que si le chemin de Ste. Marguerite joignait

“ celui de Tadousac à Bergeronnes au quatrième mille, ce serait beaucoup avantageux pour la colonisation. Depuis le 4^{me} mille jusqu’au 10^{me}, il y a des montagnes et des lacs ; dans les coulées on y trouve du merisier, bouleau, cèdre, épinette et sapin. Du 10^{me} mille à la Rivière-Bergeronnes, le chemin passe sur les terres des colons établis au sud-ouest de la rivière, qui sont des terres supérieures. Ce chemin est d’un grand avantage aux voyageurs et aux colons ; il n’y a pas moyen de passer en voiture ailleurs.

“ Il y a deux pouvoirs d’eau sur les rivières Baude et Petites-Bergeronnes.”

Les grains récoltés dans ces endroits sont le blé, le seigle et l’orge. Les patates n’ont pas été attaquées par la maladie. Les premières gelées ne sont survenues qu’à la fin d’octobre.

M. Boulliane estime qu’il faudrait une somme de \$8,000 pour compléter ce chemin.

COMTÉS DE CHICOUTIMI ET CHARLEVOIX.

Chemin de St. Urbain à la Grande-Baie.

Conducteur—J. OVIDE TREMBLAY.

Balance de l’appropriation de 1860	- - -	\$5 52
Montant approprié en 1861	- - -	1500 00
Montant approprié en 1860 pour le pont sur la Rivière-Malbaie	- - -	1000 00
		<hr/>
		\$2505 52
Montant payé	- - -	2324 00
		<hr/>
Balance restant	- - -	\$181 52

Ce chemin, qui est la principale communication entre Québec et le Haut-Saguenay, est maintenant parachevé sur une longueur d’à peu près 49 à 50 milles. Il reste encore à terminer un espace de 14 milles environ qui servent cependant aux voitures d’hiver.

Il a été complété, en 1861, 3½ milles de ce chemin, et 50 chaînes ont été déblayées.

Le coût du chemin, sans y comprendre les ponts, a été de \$325 par mille.

Les ponts construits sont au nombre de 38, mesurant ensemble 420 pieds, ils ont coûté \$374 40.

Les bois pour la construction du pont sur la Rivière-Malbaie ont été donnés à l’entreprise et sont rendus sur les lieux.

Le sol à travers lequel passe ce chemin est d’une assez bonne qualité. Le bois y est très beau et très long, surtout dans les forêts qui s’étendent depuis le Lac Ha! Ha! à aller jusqu’à environ 7 milles des premières habitations de la Grande-Baie. La nature du sol dans cette partie est aussi d’une qualité supérieure.

Ce chemin contribuera au rapide établissement du Haut-Saguenay ; presque toutes les terres arpentées dans le Bas-Saguenay sont prises et on trouve partout sur les bords du chemin des commencements de défrichements.

Les grains récoltés dans les environs du chemin sont les pois, l’orge, le blé et le seigle.

Il n’y a pas eu cette année de gelée nuisible aux récoltes.

COMTÉS DE SAGUENAY ET CHARLEVOIX.

Chemin de la Rivière-Noire à l’embouchure du Saguenay.

Conducteur—JOHN McLAREN.

Balance de l’appropriation de 1860	- - -	\$6 52
Montant approprié en 1861	- - -	400 52
		<hr/>
		\$406 52
Montant payé	- - -	406 52

Trois milles et six arpents ont été complétés, cette année, sur ce chemin, de sorte qu'il peut maintenant être fréquenté par les voitures d'été l'espace de 5 milles. Il reste encore à parachever une étendue de 16 milles dont 4 milles dans Callières, et 12 milles dans Saguenay.

Douze ponts ont été construits et ont coûté \$125.

Ce chemin a coûté environ \$400 du mille.

Voici ce que dit M. McLaren dans son rapport : "Le sol le long de ce chemin de même que sur les terrains en profondeur est de terre jaune, et considéré comme très propre à la culture."

Sur tout le parcours du chemin, dans les endroits accessibles par eau, les colons s'établissent. Ils prennent même à l'avance les terres situées dans la partie du chemin qui n'est pas terminée.

Les pouvoirs d'eau sont nombreux et d'une force extraordinaire.

La récolte a été très bonne et nullement endommagée par les gelées ou les insectes. Les colons sont pleins de courage; il ne leur manque que des chemins pour pouvoir établir leurs enfants autour d'eux.

Les renseignements qui suivent, sur l'état de l'agriculture et de la colonisation dans le Saguenay, dus à l'obligeance de M. David E. Price, M.P.P., m'ont paru si intéressants que j'ai cru devoir les insérer dans ce rapport.

"Comme je vous l'ai déjà écrit," dit M. Price, "la récolte de l'année dernière a peu produit par cause de la saison humide; mais, malgré cela, les cultivateurs ont bien passé l'hiver et ont pu, cette année, ensemer une quantité considérable de grains dont la plus grande partie nous est venue de Montréal, Québec et d'autres paroisses du St. Laurent. En retour, ils ont eu une récolte des plus abondantes.

"Juin et partie de juillet ont été pluvieux, et le reste de la saison jusqu'en octobre, le temps a été sec et chaud; les gelées ne sont survenues qu'après que les récoltes ont été engrangées.

"Le blé ayant bien produit l'an dernier, a été semé en grande quantité cette année et a donné une récolte abondante. Si ce n'est dans quelques endroits bas et abrités, nous n'entendons pas dire que la mouche lui ont fait dommage. Ceux qui ont semé du blé ont été bien rémunérés.

"Le seigle, malheureusement, n'a pas été semé cette année en aussi grande quantité que ces années dernières, et quoique la récolte, en général, ait été bonne, dans quelques endroits elle a totalement manqué par cause des grandes chaleurs des mois de juillet et août. Ce qui a pu mûrir a donné un produit abondant.

"L'orge a été semée en moyenne quantité par cause de la saison pluvieuse survenue avant les semences, ce qui a empêché les cultivateurs de mettre le feu à la terre nouvellement faite, mais ce qui en a été semé a produit de bien beau grain.

"Les pois ont donné une belle récolte. Il en a été semé beaucoup, et tout le monde est surpris de voir la belle qualité du produit.

"L'avoine a été semée en quantité plus grande que de coutume et a produit une récolte abondante et de qualité supérieure.

"Le foin est très abondant; il a donné 2/3 de plus que l'année dernière, et a été engrangé en bonne condition.

"Les patates, quoique semées en quantité ont donné une récolte médiocre à cause de la rouille qui les a attaquées en août. Ceux qui ont coupé ou arraché les tiges ont sauvé les tubercules, mais la crue en a été arrêtée.

"Le lin est semé par tous les cultivateurs, mais en petite quantité: s'il était cultivé plus en grand et avec plus de soin, nos habitants s'apercevraient que c'est la plante qui peut leur donner la plus lucrative des récoltes. Mais ils ne paraissent pas en connaître la valeur et donnent peu de soin à sa culture. Ils le sèment dans la même terre plusieurs années de suite, et ne lui donnent aucun soin pendant sa croissance.

"Nos terres glaiseuses du Saguenay sont mieux adaptées à la culture du lin qu'aucune autre partie du Bas-Canada que j'ai visitée, et si l'on en comprenait tout l'avantage des retours précieux en seraient la conséquence. A moins que le lin ne soit cultivé en grand, ça ne vaudrait pas la peine d'ériger des machines pour ajouter à la valeur du marché du produit brut, ce qui serait absolument nécessaire, s'il y avait un encouragement suffisant.

"L'on ne peut trop recommander l'encouragement de cette culture en Canada.

“ Je suis heureux de dire que l'émigration qui nous arrive des paroisses du St. Laurent s'empare par degré de nos terres incultes, mais cependant, pas aussi vite que nous le désirerions.

“ La principale cause du retard apportée à la colonisation de nos terres est le manque de chemins et de ponts pour conduire aux terres que les colons aimeraient à occuper. Et les établissements sont tellement disséminés dans ce comté qu'il est impossible, avec le faible montant accordé à votre agence par le gouvernement de suffire aux besoins raisonnables de la colonisation dans ce district.

“ Les colons se portent vers le lac St. Jean, n'ayant pour s'y rendre que des voies difficiles, soit par terre, ou par eau.

“ Le chemin de Kaskouia à Kushpaganish est maintenant parachevé, mais la distance de Kaskouia à Beau-Portage n'est ouverte qu'en chemin d'hiver. De Kushpaganish, en montant, il n'y a pas de chemin, hormis de passer à travers la forêt ou sur la grève, quand les eaux du lac St. Jean sont basses; encore ces deux voies ne sont elles praticables que pour les piétons.

“ Vous pouvez facilement vous imaginer la triste position des colons qui se trouvent isolés à 20 milles plus haut sur les bords du lac, leur seul moyen de transport étant en été par navigation en canot, quand le lac est calme, et en hiver par la glace sur cette petite mer, ce qui, je puis vous l'assurer, est une affaire sérieuse et non sans dangers, à cause des tempêtes de neige qui effacent continuellement les traces du chemin.

“ Il est maintenant de nécessité absolue, de terminer le chemin Kinogami depuis Beau-Portage, sur la Rivière-Chicoutimi, jusqu'à Kaskouia, ainsi que cette autre partie du même chemin depuis Kushpaganish, à la ligne de division entre les townships Caron et Métabethouan, jusqu'aux établissements de Charlevoix et de Roberval, distance d'environ 20 milles.

“ Ces deux parties du chemin Kinogami, formant 36 milles de longueur, pourraient coûter, y compris les petits ponts, à peu près \$400 du mille.

“ Le pont déjà commencé sur la Rivière-Chicoutimi, à Beau-Portage, exige une somme de £400 pour être complété. Le pont sur la Rivière-du-Sable coûtera £400 à £500. Les autres rivières que l'on rencontre jusqu'à Métabethouan peuvent être pontées facilement. A cette dernière place, le pont qui est de la plus grande nécessité ne coûtera pas moins de £600. Nous avons donc besoin d'une somme de £5,000 pour ouvrir et parachever le chemin Kinogami dans toute son étendue. “ La localité qui, ensuite, a le plus d'attraction pour les colons, sont les townships de Simard, Tremblay et Harvey. J'ai toujours considéré les deux premiers de ces townships comme formant la plus belle étendue de terre du Saguenay, mais les colons ont été empêchés de s'y fixer par cause du manque de chemins; mais aussitôt qu'il a été décidé que le chemin que, dans votre rapport, il vous a plu appeler “ le chemin Price,” passerait par le centre de ces townships, et dès que la route pour communiquer du Saguenay avec le chemin principal a été commencée, les colons s'y sont portés en foule et la conséquence a été la formation de la nouvelle paroisse de Ste. Anne. Une église a été bâtie, un prêtre y réside et presque tous les lots de Simard et Tremblay, depuis le 1er au 7me rang, ont été pris par les jeunes membres des familles des établissements plus anciens de ces localités et des Eboulemens. Cet automne, un parti de colons venant de Beauport est venu prendre possession de 40 à 50 lots, depuis le 5 au 8e rang de ces townships. Ils travaillent actuellement à défricher des terrains, afin de les ensemençer au printemps. Ils disent qu'un grand nombre d'autres jeunes gens doivent les rejoindre l'an prochain.

“ Je considère donc, qu'il serait très essentiel qu'une somme suffisante fut appropriée pour ouvrir la route jusqu'au 9e rang, afin de procurer à ces braves colons les moyens de s'y transporter avec leurs familles et leurs effets.

“ Il faudrait une somme de \$2800 pour ouvrir cette route.

“ Le chemin principal devrait aussi être ouvert, tel que tracé, l'espace d'au moins 5 milles de chaque côté de la route, et une fois ce noyau formé, les chemins de front, dans chaque rang, seront facilement ouverts par les colons.

“ Il est aussi nécessaire de construire un pont sur la Rivière-Valin, dans le township Tremblay.

“ Le township St. Jean, sur le Saguenay, a attiré l'attention d'un grand nombre depuis que l'on a commencé à ouvrir le chemin de l'Anse-St.-Jean, pour donner aux colons les

moyens d'établir leurs terres et de communiquer avec le Haut-Saguenay et le St. Laurent. Ce chemin doit s'embrancher au grand chemin maintenant en voie d'exécution par le bureau des travaux publics pour faire communiquer la Grande-Baie et la Malbaie. Cette nouvelle voie ouvrira à la colonisation une étendue de 240 milles carrés de bonnes terres que le gouvernement se propose de livrer en partie aux colons l'an prochain.

" St. Jean est principalement établi par des jeunes familles venus des Eboulements. L'on y trouve une jolie église avec un prêtre résidant, des moulins à scie et à farine. Les loix municipales et scolaires y sont en opération et un bureau de poste y est établi. Cette localité possède le plus beau climat du Bas-Canada et sera avant longtemps une des plus belles paroisses du pays.

" Il faudrait une somme de £600 pour ouvrir le chemin jusqu'à sa jonction avec le chemin de Ste. Agnès, seule voie de communication pour cette localité.

" Les autres établissements du Haut-Saguenay progressent favorablement et avec encore quelqu'assistance prise à même le fonds de colonisation pour aider à construire les ponts sur la Rivière-du-Sable, à Beau-Portage et sur la Rivière-Valin, et pour ouvrir deux chemins de deux milles chaque, l'un entre les 7 et 8e rangs de Chicoutimi; l'autre dans la ligne de division entre Bagot et Chicoutimi, jusqu'à sa jonction avec Laterrière, tous deux à cause de la nature savaneuse du sol, trop coûteux pour être construits par les colons, et l'achèvement du chemin Sydenham, la colonisation prendra un grand essor dans ce district.

" Le chemin Sydenham requiert une somme de \$500 à \$600 pour son complément.

" Il est extraordinaire de voir l'effet qu'ont eu les égouts pratiqués pour le chemin sur les terres savaneuses adjacentes. Des avoines semées tard en juillet pour servir en fourrage, sont poussées à une hauteur de 6 à 7 pieds et ont mûri à perfection; c'est presque incroyable. Mais voici un fait: tous les lots de terre sont pris, plusieurs ont été ensemencés cette année, et les autres le seront, sans aucun doute l'an prochain, car ils ont été préparés pour cela.

" Le chemin de St. Urbain, qui est notre principale communication avec Québec et le St. Laurent, n'est pas encore terminé par cause du manque de fonds. J'espère qu'il le sera l'an prochain, vû qu'il ne reste plus que 12 milles à faire et le pont sur la Rivière-Malbaie à construire, les bois nécessaires étant déjà rendus sur les lieux.

" Ces divers ouvrages nécessiteront une dépense ultérieure de £1400.

" Notre palais de justice est terminé, et la place à l'air d'un ancien établissement.

" La valeur de la propriété foncière augmente de jour en jour; dans la campagne, les terres avec des bâties médiocres et des défrichements ordinaires se vendent au prix de \$8 à \$10 l'acre, et lorsqu'un quart de la terre est défriché, de \$10 à \$50.

" Les terres vacantes, près des établissements, avec seulement le chemin et le découvert de faits et des clôtures d'abattis, se vendent de \$1.50 à \$6 suivant la localité et la qualité du sol. Il est ordinairement payé $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{4}$ comptant, la balance à crédit.

" Les paroisses de St. Alphonse et de Notre-Dame de Laterrière ont décidé de bâtir de jolies églises en pierre.

" Les commissaires d'école de Chicoutimi sont à construire une belle académie de 60 sur 40 pieds, à deux étages. La municipalité, je crois, se propose de bâtir un bel Hôtel-de-Ville pour son usage et celui de l'Institut des Artisans, qui possède déjà une jolie bibliothèque. L'on a aussi l'intention d'incorporer la ville de Chicoutimi et d'établir une usine à gaz et un aqueduc, mais je pense que notre population n'est pas encore assez nombreuse pour entreprendre autant.

" Les municipalités de la Grande-Baie et de Bagotville ont construit des quais pour la facilité des bateaux à vapeur. Ces deux quais sont à deux milles l'un de l'autre: il aurait été beaucoup mieux de n'en bâtir qu'un seul, mais l'esprit d'antagonisme de ces deux villages qui prospèrent, a empêché cette combinaison.

A Bagotville, M. Vallière, de Québec, a bâti un vaste hôtel, renfermant 50 à 60 chambres à coucher. Cette maison est très bien tenue par M. Lord.

" Les touristes commencent à apprécier notre lac et les scènes sauvages du Saguenay, et si ce n'eût été que des malheureuses affaires des Etats-Unis, M. Lord aurait eu la bonne fortune, l'été dernier, de voir son hôtel rempli de touristes. J'apprends qu'on a aussi l'intention de construire des hôtels sur un grand pied à la Grande-Baie et à Chicoutimi.

" Vous ayant donné sur le comté de Chicoutimi les renseignements que je crois posséder le plus d'intérêt, je vais maintenant vous parler du comté de Saguenay.

“ Les récoltes généralement y ont été assez bonnes, mais, d’après ce que j’apprends, inférieures à celles du comté de Chicoutimi.

“ Un grand nombre de jeunes colons des paroisses de la Malbaie et de Ste. Agnès ont pris des terres sur le chemin qui conduit au township “ Albert Edouard,” situé entre Tadousac et la Rivière-Ste.-Marguerite, et je ne serais nullement surpris de voir ce nouveau township complètement établi en peu d’années. J’espère que l’an prochain une appropriation suffisante sera faite pour ouvrir “ le chemin du Prince ” dans toute sa longueur.

“ Vous ne savez peut-être pas que S. A. R. le Prince de Galles a mis le pied à terre pour la première fois sur le sol canadien à Ste. Marguerite.

“ Un prêtre, pour lequel l’on est à construire une maison, doit venir résider à Tadousac. L’ancienne église bâtie par les Jésuites existe encore et suffit aux besoins de la localité.

“ L’on a intention de faire de Tadousac un lieu de rendez-vous pour prendre les bains de mer durant la belle saison. Dans ce but l’on doit construire, l’été prochain, un hôtel de première classe et un grand nombre de *cottages* pour les familles. J’espère que ses magnifiques points de vue, les bains de mer, la pêche et ses eaux minérales très estimées en feront un lieu fashionable où se rendront en foule les familles qui recherchent le plaisir et la santé. Cette circonstance ajoutera beaucoup à l’importance de cette place et sera un encouragement à l’établissement de toutes les bonnes terres qui se trouvent dans ses environs.

“ Le chemin d’hiver de Tadousac à Bergeronnes est maintenant ouvert dans toute son étendue. Il donne accès à de belles terres sur lesquelles se sont fixés un grand nombre de colons. J’espère que l’été prochain le chemin pourra être parachevé en partie.

“ D’Escoumains à Bergeronnes le chemin a été rendu praticable pour les voitures à roues par le département des travaux publics ; j’ai lieu d’espérer qu’il sera continué la saison prochaine.

“ Le chemin de la Rivière-Noire à l’embouchure du Saguenay a été en partie ouvert en chemin d’été, cette année, mais le montant approprié était si minime qu’il a été fait peu d’ouvrage ; cependant, ces travaux ont donné l’impulsion à la colonisation, et ça et là l’on voit des colons choisir de bons lots et s’y fixer avec leurs familles, se confiant à la Providence et à leur bonne santé.

“ Autour des moulins des Escoumains où les révérends Pères Oblats ont établi leur principale mission, se forme un joli village où l’on voit une jolie église. Aussi loin que Mille-Vaches, dans la seigneurie de Portneuf, en gagnant l’est, et jusqu’aux Grandes-Bergeronnes, du côté de l’ouest, l’on rencontre partout des établissements dont les habitants viennent à l’église et au moulin à Escoumains. Il n’y a aucun doute qu’avant peu d’années les intérêts agricoles et des pêcheries feront que le comté de Saguenay contiendra une population considérable.

“ La loi scolaire y est en opération, et il existe des bureaux de poste à Tadousac, Escoumains et à Portneuf.

“ Dans les townships de Saguenay et Callières, l’on voit des familles bien établies et les terres se prennent promptement autour de ces établissements. Le long de la rivière Petit-Saguenay se sont établies 4 ou 5 familles venues des Eboulements. Il existe une belle étendue de terre dans une vallée qui communique au township St. Jean. S’il était construit un chemin entre St. Jean et le Petit-Saguenay, distance de 5 milles, il se formerait aussitôt dans ces endroits des établissements considérables.

“ Je ne puis terminer sans faire la remarque qu’il est absolument nécessaire que le gouvernement fasse, à la prochaine session, une appropriation considérable de deniers pour les fins de la colonisation, d’autant plus qu’il faut faire quelque chose pour engager à revenir au pays ceux de nos concitoyens qui se sont laissés tenter pour aller travailler dans les fabriques des Etats-Unis. Nous devons leur procurer les moyens de parvenir à nos terres vacantes et de soutenir leurs familles en les employant à l’ouverture de nouveaux chemins.

“ Un changement bien désirable dans la confection des chemins de colonisation serait de commencer les travaux à bonne heure, vers le 1er juin par exemple, car les ouvrages peuvent être mieux exécutés et à meilleur marché pendant la saison sèche et les longs jours qu’en automne. Cette année à peine les travaux étaient-ils commencés avant le 1er septembre, époque trop avancée pour tirer un bon profit des argents appropriés.”

COMTÉ DE CHARLEVOIX.

Chemin de Settrington et de Sales.

Conducteur—RÉVD. M. CLOVIS GAGNON.

Montant approprié en 1861	-	-	-	-	-	\$300.00
Montant payé	-	-	-	-	-	300.00

Ce chemin, qui a son point de départ au 1er rang de Settrington, doit se terminer au chemin de St. Urbain.

Dans la partie déjà ouverte, l'an dernier, cinq milles et deux arpents ont été complétés cette année, ainsi qu'un arpent de pontage. Il reste encore à parachever une étendue de cinq milles et cinq arpents ouverts de huit pieds de large, mais néanmoins passable à la charrette.

M. Gagnon informe ce bureau que la colonisation a tellement progressée qu'il n'y a plus de terres à prendre dans les townships de Settrington et de Sales, et que la plupart sont ouverts.

Un grand nombre de colons se proposent de s'établir au nord-ouest de la Rivière-du-Gouffre, quoique les terres n'y soient pas encore arpentées.

Des grains de toute espèce ont été semés et n'ont aucunement souffert de la gelée ou des insectes.

Trois milles de ce chemin sont verbalisés.

L'on estime qu'il faudrait une somme de \$800 pour terminer le chemin.

COMTÉ DE MONTMORENCY.

Ponts sur les Rivières Desroches et Lombrette.

Conducteur—CHARLES RHÉAUME.

Montant approprié pour le 1er pont en 1859	-	-	\$374.43
Montant do do 2d do do	-	-	150.00
			<u>\$524.43</u>
Montant payé	-	-	524.43

Ces deux ponts ont été construits dans le cours de cette dernière année. Le pont sur la Rivière-Desroches a été fait à la journée, et celui de Lombrette a été donné à faire à l'entreprise à M. Etienne Bacon.

Ces deux ponts ont été reçus et acceptés par les autorités municipales locales qui ont déclaré que les ouvrages avaient été conduits d'une manière habile et judicieuse, et que les constructions avaient été exécutées de la meilleure manière possible et la plus durable, et en tout conforme aux plans et spécifications.

Chemin Cauchon.

Conducteur—CHARLES RHÉAUME.

Montant approprié	-	-	-	-	\$1895.17
Montant payé	-	-	-	-	400.00
					<u>\$1495.17</u>
Balance restant	-	-	-	-	\$1495.17

Ce chemin a son point de départ dans la paroisse St. Ferréole, à une demie-lieue au sud de la Rivière-Ste.-Anne et doit se terminer au chemin de St. Urbain.

M. Rhéaume, chargé de l'exploration et du tracé de ce chemin, a fait à ce bureau un rapport des plus favorables.

Après avoir considéré que ce nouveau chemin raccourcira de 15 milles la distance que l'on a à parcourir par le chemin actuel "des Caps," entre Québec et St. Urbain, le département n'a pas hésité à en entreprendre la confection qui sera, pour les colons du Saguenay, une continuation très avantageuse du chemin que l'on achève entre la Grande-Baie et St. Urbain, et une grande et utile amélioration très favorable à la colonisation des localités qu'il traverse et à celle du Saguenay.

Il a été décidé qu'un pont serait construit à peu près au commencement du chemin, sur la Rivière-Ste.-Anne. Ce pont aura à peu près 210 pieds de long; il est évalué à \$1000 ou \$1200.

Afin de profiter de la saison favorable, la somme de \$400 a été avancée à M. Rhéaume l'automne dernier, pour qu'il pût se procurer plus facilement, non seulement le bois de construction, mais encore amasser en tas, avant la tombée de la neige, la quantité nécessaire de pierre pour le remblai des quais, pour pouvoir les transporter sur les lieux en saison et chemins favorables.

M. Rhéaume, dans son rapport, fait les remarques qui suivent:—

"Ce chemin traverse une grande étendue de belles terres qui me paraissent d'une très grande fertilité. Il longe quatre lacs magnifiques remplis de poisson: il sera le plus uni qu'il soit possible d'ouvrir. Il n'y aura qu'un seul pont qui séparera les deux derniers lacs et dont la largeur ne sera que de 25 à 30 pieds, ce qui le rendra bien peu dispendieux....."

"Toutes les terres auxquelles ce chemin donnera accès sont à un niveau de plusieurs cents pieds plus bas que le chemin déjà fréquenté, et sont bien plus belles que celles déjà prises; elles sont défendues des vents du nord par une rangée de montagnes, et par conséquent bien moins exposées à la gelée qui se fait souvent sentir le long du vieux chemin. Elles penchent vers le sud, de sorte qu'elles sont toujours exposées au soleil, ce qui ajoutera encore à leur fertilité, et elles seront moins exposées à la gelée.

"Les bois les plus fréquents sont le merisier, l'érable, etc., etc."

COMTÉ DE QUÉBEC.

Chemin de Stoneham et Tewkesbury.

Conducteur—ETIENNE BERNIER.

Balance de l'appropriation de 1860	- - -	\$373.21
Montant payé	- - -	373.21

Avec cette somme M. Bernier a parachevé, en 1861, seize arpents de chemin qui ont coûté sur le pied de \$167 du mille.

Il a été construit six petits ponts et environ 4½ arpents de pontage sur terre dont le coût a été de \$200.

Le chemin est verbalisé.

La colonisation fait des progrès dans ces localités et la population a doublé depuis ces dernières années.

Ce chemin est maintenant terminé.

COMTÉ DE PORTNEUF.

Chemin Gosford et St. Gabriel.

Conducteur—ALEXIS CAYER.

Balance de l'appropriation de 1859.....	\$600 00
Montant payé.....	\$600 00

Ce chemin commence au poteau qui sépare les lots Nos. 15 et 16 du 4e rang du township Gosford et doit se terminer au chemin déjà ouvert dans St. Gabriel; sa longueur projetée est d'environ sept milles.

M. Cayer a fait avec cette somme 4 milles et 16 arpents de chemin, dont 4 milles et 15 arpents dans Gosford et un arpent dans St. Gabriel, qui a coûté environ \$112 du mille. Des ponts ont été construits formant ensemble 267 pieds de pontage et de plus 4½ arpents de pontage sur terre.

Il faudrait une somme de \$250 pour terminer les deux milles et quelques arpents qui restent à ouvrir jusqu'au chemin de St. Gabriel.

Dans les environs de ce chemin le terrain est bon, mais rocheux. Les arbres sur les montagnes sont gros et le bois dominant est l'érable, le merisier avec quelques sapins; dans les fonds, l'épinette blanche avec merisier et sapin.

M. Cayer, dans son rapport, fait les suggestions qui suivent : " Pour l'avancement de la colonisation, il faudrait qu'un chemin fut ouvert depuis Fossambeault, en suivant la ligne qui passe entre les Nos. 21 et 22 des 1er, 2e, 3e et 4e rangs de Gosford, traverser le chemin que j'ai fait dernièrement, ainsi que la Rivière-Ste.-Anne, suivre à peu près la même direction sur les rangs plus haut pour se rendre au lopin de terre que j'ai exploré il y a deux ans où l'on trouve 40 à 50 bonnes terres, et de là rejoindre le chemin Roc-mont."

" Une exploration devrait aussi être faite afin d'ouvrir un chemin à peu près dans la ligne de division des townships Colbert et Gosford, lequel devrait être poussé en profondeur où l'on dit qu'il y a grand nombre d'excellentes terres."

Chemin Colbert.

Conducteur—VICTOR LECLERC.

Montant de l'appropriation de 1860.....	\$100 ⁰⁰
Montant payé.....	\$100 ⁰⁰

M. Leclerc a parachevé, en 1661, 15 arpents et 8 perches de chemin dans le township Colbert, ce qui, avec l'étendue ouverte l'année précédente, forme une longueur de 2 milles, 16 arpents et 9 perches de chemin praticable pour les voitures d'été, qui a coûté \$152 du mille.

Il a aussi été construit un pont de 37 pieds de pontage, et 158 pieds de pontage sur terre.

Le township Colbert est un peu montagneux : néanmoins, les terres y sont excellentes et très recherchées par les jeunes colons.

Le chemin devra se continuer plus tard jusqu'à la rivière Batiscan, en passant par le lac Simon qui se trouve dans Colbert.

Chemin Montauban.

Conducteur—T. BÉLANGER.

Montant approprié.....	\$500 00
Montant payé.....	500 00

Ce chemin a son point de départ à six milles de l'église de St. Casimir dans la seigneurie des Grondines, et doit se terminer à la rivière Batiscan, dans le township Montauban.

La longueur projetée est de 16 milles.

Sept milles de chemin ont été ouverts et la moitié parachevée sur la longueur, de sorte que le chemin est praticable dans toute son étendue pour les voitures à roues.

Le coût, par mille, du chemin parachevé est de \$127, les ponts non compris.

Le nombre de ponts construits est de cinq, ayant chacun à peu près de 30 à 36 pieds de pontage. En outre, il a été fait deux arpents de pontage sur terre. Le coût de ces ouvrages a été de \$55 50.

Les terrains à travers lesquels passe le chemin sont généralement de bonne qualité et offrent beaucoup d'avantages à la colonisation. On y trouve plusieurs pouvoirs d'eau.

La colonisation est florissante dans ces localités et les propriétés augmentent beaucoup de valeur. L'on y récolte avec avantage toutes espèces de grains. Deux sites d'église ont été établis par l'autorité religieuse.

M. Bélanger estime qu'il faudrait une somme de \$1500 pour terminer le chemin.

COMTÉ DE CHAMPLAIN.

Chemin de St. Tite.

Conducteur—JOSEPH TRUDEL.

Montant approprié.....	\$500 00
Montant payé.....	500 00

Avec cette somme M. Trudel a ouvert et parachevé un mille et trois quarts de chemin sur vingt pieds de largeur, ce qui forme, en y comptant l'étendue ouverte les années précédentes, quatre milles de chemin ouverts et parachevés dans le chemin principal.

La branche sud du chemin de St. Tite, mesurant 22 arpents de long, a aussi été ouverte dans toute son étendue et près de dix arpents ont été parachevés, ainsi que six côtes considérables.

Au commencement du deuxième quart de mille se trouve un pont mesurant 45 pieds de pontage qui a été construit pour le prix de \$25.

M. Trudel croit qu'une somme de \$35 serait suffisante pour parachever ce qui reste de ce dernier chemin.

M. Trudel, dans son judicieux rapport, fait les remarques qui suivent :

“ Une partie du chemin principal (onze arpents,) étant sur un sol très mouillé, j'ai fait une décharge de sept arpents pour conduire les eaux du chemin vers un petit ruisseau qui se trouve près de là.

“ En creusant cette décharge, j'ai trouvé de la mine de fer, en petite quantité, mais je suis porté à croire que cette savane qui s'étend considérablement vers le sud-ouest peut contenir une quantité assez considérable de ce métal pour valoir la peine d'être exploité. J'ai de plus remarqué un petit ruisseau, appelé le ruisseau Rouillé, qui traverse une portion de cette savane et va tomber dans la rivière Makinack, dont les eaux sont imprégnées d'oxide de fer. A une distance assez considérable de cette savane, bien que les eaux commencent à se clarifier, on remarque encore des particules d'oxide de fer sur les feuilles et les mousses qui gisent au fond du ruisseau.

“ A part cette savane, qui est sur un terrain de sable et peu propre à la culture, le sol est de bonne qualité. La terre sera facile à cultiver et à entretenir en bon état. Le sous-sol est du sable qui ne retient point cette trop grande humidité qui est préjudiciable à la végétation sur certains sous-sols sableux et *foncés*. Je suis passé dans ces bois francs après de fortes pluies et je n'ai pu y trouver d'eau à part des ruisseaux.

“ Sur toute l'étendue du chemin ouvert cette année, les terres ont été marquées de fausses bornes et bon nombre de personnes ont déjà commencé à les défricher. Puisse le département des terres de la couronne voir les besoins de tant de malheureux qui n'ont pas même un petit coin de terre pour y établir leur gîte. Il est aussi à considérer que la vente de ces terres augmenterait les revenus de la province.”

Chemin de St. Maurice.

Conducteur—ALPHONSE DUBORD.

Montant approprié.....	\$2,700 00
do payé	2,082 00
Balance restant.....	\$ 618 00

Ce chemin partant du chemin des Piles au sud-ouest du St. Maurice, devra se rendre à l'embouchure de la rivière Matawin; de là à la Rivière-aux-Rats; de ce point, une branche gagnera la Tuque, sur le chemin St. Maurice, et l'autre la rivière Vermillon, en suivant le sud de la Rivière-aux-Rats.

De ce chemin, 4½ milles ont été donnés par contrat à raison de \$460 par mille, y compris les ponts.

Ce chemin n'ayant été commencé qu'en novembre dernier, l'entrepreneur n'a pu exécuter son contrat en entier; cependant, trois milles de chemin ont pu être parachevés, et de plus ¾ de mille sont en partie faits.

Cinq ponts ont été construits, dont trois de vingt pieds de longueur et les deux autres d'au-delà de 40 pieds.

Les terrains traversés par ce chemin sont d'une excellente qualité et bien propres à la colonisation; le bois y est mêlé, mais le bois franc domine.

Ci-suit un extrait de l'excellent rapport de M. Dubord :

“ En jetant un coup-d'œil sur l'espace que ce chemin doit parcourir, on comprend de suite l'immense pays qu'il devra ouvrir à la colonisation, et les parties explorées, tels que les townships Caxton, Polette et Turcotte, devront par la bonne qualité de leur sol y attirer sous peu une nombreuse population.

“ Sous tous les rapports le chemin St. Maurice sera un des plus importants de la province. Les terres qui sont de bonne qualité offriront au colon éloigné des marchés des villes un avantage qui se rencontre rarement, celui de vendre sur les lieux le produit de leurs terres aux marchands de bois; pour ces derniers, il leur fournira en toutes saisons un accès facile aux localités qu'ils exploitent. Le seul chemin qui existe pour eux aujourd'hui est la rivière St. Maurice, en canot, en été, sur la glace, en hiver.

“ Quand on considère que plus de 1,300 hommes et au-delà de 600 chevaux sont employés dans l'intérieur du St. Maurice jusqu'à une distance de 150 milles, on a peine à se faire une idée des dépenses énormes ainsi que des pertes et des retardements résultant d'une communication si difficile.

“ Le territoire du St. Maurice est couvert de lacs et de rivières, de sorte que les pouvoirs d'eau y sont très communs. Sur le chemin il n'y a pas de pierre à chaux. Le minerai de fer existe partout en abondance. On parle aussi de minéraux de cuivre, etc., etc., dans les environs, mais j'ignore si la chose est certaine.

“ Ce chemin, devant s'étendre à une distance d'environ 115 milles, ne pourra être terminé que dans quelques années: je crois, cependant, qu'il devrait être prolongé l'été prochain jusqu'à la rivière Matawin, distance de 20 à 25 milles, et que la somme de \$1200 devrait être accordée pour cet objet.

“ St. Etienne et Shawinigan ont été ouverts en 1849, Ste. Flore en 1856. La population, d'après le dernier recensement, est de 2,054 dans St. Etienne; de 962 dans St. Boniface, (Shawinigan); et d'au-delà de 360 dans Ste. Flore; en tout, 3,376.

“ Peu de localités, je pense, ont augmenté aussi rapidement, et j'oserais dire que sans le manque de chemins cette population serait aujourd'hui doublée. Si le gouvernement donne, comme je l'espère, des octrois gratuits sur le chemin St. Maurice, il y aura certainement l'an prochain une ligne non interrompue d'établissements du chemin des Piles à la rivière Matawin.

“ Il en sera de même, une autre année, sur la partie du chemin qui devra se rendre à la Rivière-aux-Rats et qui, ouvrant les townships Polette et Turcotte, offrira des établissements avantageux, surtout pour cette nombreuse population qui dépend en grande partie du commerce de bois.

“ Permettez-moi de vous dire, en passant, que je ne considère pas une immigration étrangère avantageuse pour ces localités; ce ne sont pas ici les colons qui manquent. Que l'on fasse pour le surcroît de population de nos paroisses environnantes ce que l'on jugerait indispensable pour y attirer des étrangers, et de suite, plusieurs nouvelles paroisses surgiront comme les trois dont je viens de vous parler.

“ St. Etienne et St. Boniface sont érigées canoniquement et civilement: elles sont, toutes deux, desservies par des curés domiciliés; Ste. Flore possède une chapelle et est momentanément desservie par le curé de St. Boniface; elle sera, sous peu de jours aussi, érigée canoniquement et civilement.

“ Les terres établies valent de \$400 à \$3000. Cette haute valeur de la propriété fon-

cière parle hautement en faveur de la qualité du sol. Pour vous en donner une autre preuve, je vous dirai que j'ai perçu, comme agent des terres de la couronne, dans Shawinigan seulement, du 12 au 31 décembre 1859, la somme de \$1,426.79, ce qui n'a pas empêché ces braves gens de se cotiser, dans le même temps, pour une somme considérable, \$14,000, pour bâtisse de presbytère et d'une église en pierre.

“ Les grains récoltés sont de toutes espèces. Le blé domine dans Ste. Flore; l'avoine, l'orge dans St. Boniface; le seigle, l'avoine dans St. Etienne. Le foin y est abondant partout, et des patates parfaitement saines, s'y récoltent en grande quantité. La gelée n'a causé aucun dommage.

“ Il n'y a pas de différence sensible pour les gelées avec les paroisses situées sur les bords du St. Laurent.”

Le chemin St. Maurice n'est pas verbalisé.

COMTÉ DE ST. MAURICE.

Chemin du Moulin dans Shawinigan.

Conducteur—CYRILLE MAGNAN.

Montant approprié.....	\$200 00
do payé	200 00

De la partie de ce chemin simplement ouverte, M. Magnan a, en 1861, nivelé 83 arpents sur une largeur de 7 à 10 pieds, qui peuvent servir aux voitures à roues. Le coût de ces travaux a été de \$169.

L'étendue totale du chemin praticable pour les voitures d'été est de 5½ milles.

Il a aussi été construit 275 pieds de pontage sur terre pour le prix de \$36.

La colonisation fait de grands progrès dans ces localités; des colons sont établis jusque sur les bords de la rivière Shawinigan, à trois milles plus loin que l'endroit où M. Magnan a arrêté ses travaux.

Un presbytère a été bâti, cette année, à St. Boniface de Shawinigan, qui a coûté \$1400. Un prêtre y réside depuis l'automne dernier, et l'on se prépare à construire prochainement une église.

La valeur de la propriété foncière a plus que doublé depuis ces dernières années.

Ce chemin étant maintenant praticable jusqu'au moulin, il ne resterait plus à ouvrir qu'un espace de soixante arpents pour joindre le chemin de St. Maurice, ce qui serait très avantageux pour les habitants de la paroisse de Ste. Flore et autres localités environnantes, qui sont obligés de parcourir de grandes distances pour faire moudre leur grain.

Chemin de Hunterstown à St. Etienne.

Conducteur—CHARLES GÉLINAS.

Montant approprié	\$300
do payé.....	300

Ce chemin a son point de départ au village de Hunterstown, traverse le township de Caxton et doit se terminer au chemin du gouvernement dans St. Etienne.

M. Gélinas a ouvert 59 arpents, dont 14 arpents sont parachevés. Le coût de ce chemin a été de \$120 du mille.

Il a été construit 6 arpents de pontage sur terre, mais cet ouvrage n'est pas entièrement terminé.

Le terrain, le long du chemin, est sablonneux et pierreux, mais bon pour la culture. L'on y trouve des bois francs et de construction et des sucreries étendues. Ce chemin, communiquant à Trois-Rivières, Shawinigan, Ste. Flore et St. Etienne, offre, par conséquent, de grands avantages à la colonisation et au commerce.

Il y a dans les environs quatre pouvoirs d'eau dont deux sont actuellement utilisés ; l'on y trouve aussi de la pierre à chaux.

M. Gélinas dit que les progrès de la colonisation sont très considérables, et au-delà de toute attente le long des chemins ouverts par le gouvernement, et que la population est augmentée de deux-tiers depuis quelques années.

La récolte a été bonne et n'a subi aucun dommage.

Ce chemin est verbalisé l'espace d'une lieue et trois quarts.

COMTÉ DE MASKINONGÉ.

Chemin de la Rivière-aux-Ecorces.

Conducteur—LÉANDRE LAFOND.

Montant approprié.....	\$200 00
do payé.....	200 00

Avec cette somme M. Lafond a ouvert six arpents de chemin au nord de la Rivière-du-Loup, dans Hunterstown, et construit des ponts formant ensemble 197 pieds de pontage.

La nature du sol par où passe ce chemin est sablonneux et produit de bon grain.

Le bois est abondant et bien beau. M. Lafond dit que si le chemin était ouvert plus haut, l'espace de trois milles, il atteindrait les terrains vacants du gouvernement où les terres sont excellentes. Ce monsieur a compté jusqu'à dix personnes par jour qui ont été voir ces terres ; elles attendent l'ouverture du chemin pour aller s'y fixer.

Un bon pouvoir d'eau existe sur la décharge du lac à L'Eau-claire, où l'on trouve plusieurs traces de mine de fer.

Les grains ont donné un bon rendement et la propriété foncière a doublé depuis 1857.

M. Lafond estime qu'il faudrait \$300 pour parachever le chemin déjà ouvert, et de plus \$1000 pour atteindre les terres de la couronne.

Ce chemin est verbalisé.

Chemin de St. Didace.

Conducteur—RÉMI BARRETTE.

Montant approprié.....	\$200 00
do payé.....	200 00

Les travaux de ce chemin ont été commencés cette année au front du lot No. 16, dans le fief de Hope, et seront terminés aux terres défrichées du lac Déléigny.

Des 25 $\frac{1}{4}$ arpents de chemin ouvert, 23 arpents sont praticables pour les voitures à roues et le reste pour les voitures d'hiver seulement. Ces ouvrages ont été pratiqués partie sur une montagne et partie dans un bas-fond, où il a fallu faire 650 pieds de fascinage recouvert par 400 voyages de terre.

" Nous rencontrons sur ce chemin," dit M. Barrette, " lorsque nous sommes sur le haut de la montagne, de belles sucreries et de là nous tombons dans une savane qui, avec peu d'ouvrage, pourrait être égoutée et qui ensuite fournirait aux colons un sol riche et productif : du bout de cette savane reprennent les sucreries à perte de vue sur la longueur du chemin fait et encore à faire.

" Cette année, nous avons vu avec joie nos braves colons recueillir beaucoup d'avoine, de sarrasin, de seigle, etc., etc., que les gelées et les pluies n'ont pas endommagées, ou du moins très peu.

" Il faudrait encore, je crois, une somme de \$2400 pour rendre le chemin au township de Peterborough, ce qui donnerait aux colons canadiens un avantage incalculable, car une im-

“ mense étendue de belles terres les attendent là pour les récompenser au centuple des sueurs qu'ils verseront en les défrichant.”

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE BERTHIER.

Chemin Alfred et chemin Ste. Catherine.

Conducteur—JÉRÉMIE LAPORTE.

Montant approprié.....	\$500 00
do payé.....	250 00
	<hr/>
Balance restant.....	\$200 00

Le premier de ces chemins, route Alfred, a son point de départ près de l'église St. Norbert et se termine à la ligne qui divise la seigneurie de Berthier d'avec le township de Brandon; le second, route Ste. Catherine, qui n'est que la prolongation de la première, se termine au 9me rang de Brandon.

Ces chemins sont complètement ouverts depuis nombre d'années, mais avaient besoin d'améliorations. Avec la somme de \$218, M. Laporte a amélioré et parachevé environ six milles de ces chemins, dont 4½ milles dans Brandon, 1 mille dans la partie de la seigneurie de Lanaudière incluse dans les limites du township de Brandon, au sud-ouest du lac Maskinongé, et un demi-mille dans la seigneurie de Berthier. Ces travaux ont coûté \$36.99 par mille. Trois ponts ont été construits, dont deux par les colons et le troisième, long de 60 pieds, par M. Laporte.

Plusieurs pouvoirs d'eau, tous utilisés, se rencontrent le long de ces chemins. Il existe dans le 10me rang de Brandon une mine de cuivre qui, dit-on, paraît très-riche.

L'on croit qu'une somme de \$300 suffirait pour compléter les améliorations de ces chemins.

Dans Brandon, la récolte a été abondante et nullement endommagée soit par la gelée ou les insectes.

“ Le township de Brandon,” dit M. Laporte, “ est presque totalement colonisé et la population a presque doublé depuis 10 ans. Dans le township de Peterborough, la population n'augmente que très lentement, quoique la plus grande partie soit propre à la colonisation; ce peu d'augmentation est dû à ce que les colons de cette partie n'ont point de voie de communication. Au contraire, la partie de St. Didace qui se trouve en seigneurie se colonise rapidement, parce que cette partie a l'avantage de voir s'ouvrir de bons chemins de communication; aussi la population de cette partie a à peu près quadruplé depuis dix ans.”

COMTÉ DE JOLIETTE.

Chemin de Joliette et Matawin.

Conducteur—MAXIME CRÉPEAU.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$ 60 40
Montant approprié en 1861.....	800 00
	<hr/>
	\$860 40
Montant payé.....	400 00
	<hr/>
Balance restant.....	\$460 40

Ce chemin qui est la continuation du chemin de Brandon et Joliette, commence au No. 33 du 2nd rang de Joliette, et doit se terminer à la rivière Matawin.

Il est actuellement ouvert de manière à y passer avec des voitures à roues jusqu'au 6me rang, à sept milles et trois-quarts du point de départ.

Un mille de chemin a été ouvert, cette année, dont la moitié est praticable pour les voitures d'été.

"Le chemin," dit M. Crépeau, "passe à travers du terrain, généralement d'une excellente qualité, quoique rocheux; une partie de ce terrain est boisée en érable, merisier et hêtre et l'autre partie en épinette, cèdre, sapin, etc. A deux milles au-delà du terminus de la route il se trouve une grande quantité d'excellentes terres, sur lesquelles au-delà de mille arpents ont été pris cet automne par des colons de St. Norbert, Ste. Elizabeth et St. Félix de Valois.

"Encore à l'heure qu'il est des colons s'y rendent tous les jours pour voir ces terrains et en prendre. Le chemin Matawin doit traverser de bonnes terres, et il en traversera des milliers d'autres plus ou moins bonnes jusqu'au terminus proposé, là où se trouvent les excellentes terres de la Matawin.

"L'avantage que ce chemin donnera à la colonisation sera de coloniser les terres dont je viens de parler, car il n'y a pas de doute que ce chemin sera terminé, on comptera sur son parcours les colons par milliers; le commerce de bois de pin se trouvera aussi grandement favorisé par ce chemin.

"Les progrès de la colonisation qui sont à ma connaissance, sont ceux-ci: Il y a six ans, le township de Joliette était encore vierge, tandis qu'on y trouve aujourd'hui une population d'au-delà de trois cent cinquante âmes. Pendant la même période de temps la population de la partie nord-est du township de Brandon a augmenté d'au moins mille âmes. On trouve dans ces localités un grand nombre d'habitans très à l'aise. Ces progrès sont dus à l'établissement de chemins de colonisation.

"Dans le onzième rang de Brandon, il y a eu l'année dernière une chapelle d'érigée, où M. le curé de St. Gabriel de Brandon se rend tous les quinze jours pour célébrer le saint sacrifice. Il est question d'en ériger une cette année dans le township de Joliette.

"Jé crois que la valeur de la propriété a augmenté depuis ces années dernières des deux-tiers.

"Les grains recueillis en plus grande abondance sont le seigle et l'avoine. La récolte n'a subi aucun dommage cette année.

"Les premières gelées nuisibles aux récoltes ne se font sentir que vers le 15 octobre."

L'on estime qu'il faudrait une somme de \$3,000 pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE MONTCALM.

Chemin de Kilkenney.

Conducteur—LOUIS DUFRESNE.

Montant approprié.....	\$150.00
do payé,	150.00

Ce chemin qui doit se terminer à Wexford a été complété, cette année, sur un espace d'un mille, à partir de la moitié du 8e rang jusqu'à la moitié du 9me.

Le sol le long de ce chemin, ainsi que plus en profondeur, est composé de terre jaune très propre à la culture; le bois y est mêlé.

M. Dufresne dit que depuis que ce chemin a été ouvert par le gouvernement la colonisation a augmenté d'un tiers et que la valeur de la propriété a aussi augmenté en même proportion.

Une somme de \$900 suffirait pour compléter le chemin.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE VAUDREUIL.

Ponts dans Newton.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$103.74
Montant payé à la municipalité, en 1861.....	103.74

Partie de cette somme (\$43.34) a été payée à l'entrepreneur du pont érigé en 1860, et le reste a été employé à construire un autre pont dans le 1er rang de Newton, long d'à peu près 80 pieds.

Le pont a été reçu par trois experts qui, dans leur rapport, ont certifié que le pont avait été construit conformément aux spécifications portées dans le contrat.

COMTÉ D'ARGENTEUIL.

Chemins dans Mille-Isles.

Conducteur—WILLIAM STUART.

Montant approprié.....	\$150.00
Montant payé.....	150.00

Avec cette somme, M. Stuart a amélioré 17 arpents de chemin dans l'augmentation de Mille-Isles, dont moitié dans le chemin principal, et moitié dans East-Outlet, de manière à les rendre praticables pour les voitures d'été.

Il a aussi construit trois ponts dont l'un de 45 pieds ; le 2e de 36 et le 3e de 39 pieds, qui ont coûté ensemble \$31, et de plus 4 arpents de pontage sur terre pour le prix de \$56.

La récolte dans Mille-Isles a été assez bonne, cette année et n'a pas souffert de la gelée. Une nouvelle église a été construite en 1861.

Chemin dans Morin.

Conducteur—GEORGE HAMILTON.

Montant approprié.....	\$100.00
Montant payé.....	100.00

Cette somme a été employée à construire deux ponts importants dans la section Morin du chemin d'Argenteuil et Howard.

M. Hamilton, qui depuis plusieurs années a conduit d'une manière judicieuse les travaux qui lui ont été confiés, fait le rapport qui suit :

“J'ai le plaisir de vous informer que, avec la somme appropriée, les deux ponts ont été construits conformément aux spécifications que je vous ai adressées. Le premier a 105 pieds de longueur, et le second 65, formant ensemble 170 pieds de pontage.

“Il m'a fallu donner un temps considérable pour surveiller ces travaux pour lequel je n'ai chargé que deux journées de surveillance, dans l'intérêt de la colonisation, je n'ai pas hésité à faire quelques sacrifices, et j'espère avoir employé pour le plus grand avantage la somme qui a été appropriée par le gouvernement.”

Chemin de la rivière du Nord et de Wentworth.

Conducteur—JAMES ARMSTRONG.

Montant approprié.....	\$500.00
Montant payé.....	500.00

Ce chemin qui s'étend en profondeur sur un espace d'environ 20 milles, depuis la rivière du Nord jusqu'au township Morin, avait été ouvert d'une manière incomplète, et il

était devenu nécessaire de l'améliorer. Avec la somme appropriée, le chemin a été rendu praticable pour les voitures à roues sur une distance de deux milles, depuis la rivière du Nord jusqu'au chemin de Wentworth.

Le sol, le long de ce chemin, est bon dans les vallées, mais très rocheux et montagneux; les terres vacantes en profondeur du comté sont de même nature et couvertes de belles forêts de bois francs.

L'on trouve dans les environs de la pierre à chaux et quelques indications de minerai de fer.

M. Armstrong est d'opinion que si le chemin était terminé et des octroits gratuits faits aux colons, ça contribuerait beaucoup à la colonisation des terres de la couronne en arrière du comté.

L'on estime qu'il faudrait une somme de \$50 par mille pour compléter le chemin.

Chemin de West Gore.

Conducteur—W. SMITH.

Montant approprié.....\$150.00

Montant payé..... 150.00

M. Smith n'ayant transmis aucuns rapports à ce bureau, je ne puis vous donner aucuns détails sur les travaux qu'il a exécutés dans ce chemin.

Chemin de Chatham et Wentworth.

Conducteur—JOSEPH HUSTON.

Montant approprié, - - - - - \$50.00

do payé, - - - - - 50.00

Ce chemin commence au front du 10e rang de Chatham et est ouvert l'espace de six milles dont 3 dans Chatham et trois dans Wentworth.

En 1854, ce chemin avait été ouvert 5 milles encore plus en profondeur, dans Wentworth, mais cette partie n'est pas même praticable pour les voitures d'hiver, et les colons qui se sont fixés dans ces localités sont obligés, pour sortir, de faire un détour de dix milles en passant par Harrington et Grenville.

Avec la somme appropriée, M. Huston a complété un mille de chemin, et il estime qu'il faudrait de \$50 à \$100 par mille pour parachever le reste du chemin.

Il y aurait aussi trois ponts à construire dont l'un de 30 pieds, et les deux autres de 60 pieds chaque, dont le coût serait à peu près de \$200. Le sol par où passe le chemin est bon, mais inégal. Le bois y est mêlé. L'on trouve d'excellentes terres du 6e au 9e rang de Wentworth.

Il existe sur ce chemin plusieurs pouvoirs d'eau et de la pierre à chaux en abondance.

Chemin de Dalesville et Wentworth.

Conducteur—JAMES CLARK.

Balance de l'appropriation de 1860, - - - - - \$50.00

Montant payé, - - - - - 50.00

Cette balance a dû être employée à l'amélioration de certaines parties du chemin de front du 10e rang de Chatham; mais M. Clark n'ayant pas transmis de rapport, je ne puis vous donner des détails sur les travaux qu'il a exécutés.

Chemin de Grenville et Arundel.

Conducteur—HENRY MILWAY.

Montant approprié,	\$100.00
do payé,	100.00

Ce chemin, long de six milles, commence à la 6e concession, sur le lot No. 15, de là se continue par le lot No. 8 du 8e rang, et se termine au chemin du gouvernement.

Le chemin a été simplement ouvert, cette année.

Des ponts ont été construits formant ensemble 145 pieds de pontage, et ont coûté \$25.

La nature du sol, le long du chemin, est bon, mais rocheux et couvert de bois mêlé.

L'on y trouve plusieurs pouvoirs d'eau sur l'un desquels un moulin à farine a été construit.

Les townships d'Harrington et d'Arundel s'établissent rapidement, surtout le dernier.

Une église a été bâtie par les colons.

M. Millway croit qu'il faudrait une somme de \$800 pour compléter ce chemin qui est verbalisé.

COMTÉS D'ARGENTEUIL ET OTTAWA.

Chemin de Grenville et Amherst.

Conducteur—JOHN MCCALLUM.

Montant approprié en 1859.....	\$550.00
do payé, en 1861.....	550.00

Ce chemin commence dans les profondeurs de l'augmentation de Grenville et a été ouvert l'espace de sept milles jusqu'à la vallée de la Rivière-Maskinongé, située près de la ligne qui divise les comtés d'Argenteuil et d'Ottawa. Cinq milles de chemin ont été complétés et deux milles simplement couverts.

Quatorze ponts formant ensemble à peu près 168 pieds de pontage, et 1200 pieds de pontage sur terre ont été construits.

Plusieurs familles se sont établies le long du nouveau chemin où l'on trouve d'excellentes terres; d'autres se proposent aussi de s'y fixer.

Au-delà de la chaîne de montagnes qui passe par le centre des townships environnants, courant est et ouest, mais surtout dans l'augmentation de Grenville, les terrains sont plus unis et offrent par conséquent plus de facilités pour les colons.

L'on construit actuellement deux nouvelles églises dans l'augmentation de Grenville.

Dans le but d'atteindre les belles terres qui sont en profondeur, M. McCallum a judicieusement fait passer son chemin par la vallée de la Rivière-Maskinongé.

Cette rivière prend sa source dans le township de Ponscomby, comté d'Ottawa, et se décharge dans la Rivière-Rouge, entre les townships de Grenville et Harrington, à une distance de 14 milles de l'Ottawa.

COMTÉ D'OTTAWA.

Chemin de Wakefeld et Portland.

Conducteur—H. HAMILTON.

Montant approprié en 1860.....	\$800.00
do payé en 1861.....	800.00

Ce chemin commence sur le lot No. 17 du 1er rang de Wakefeld, passe par Templeton et doit se terminer dans Portland, distance de 12 à 14 milles.

Il a été ouvert, cette année, huit milles et neuf arpents de chemin dont deux milles et neuf arpents sont parachevés. Il a été fait, de plus, 460 verges de pontage sur terre. Il y en a encore 1,000 verges à construire dans le reste du chemin.

Ce chemin a coûté, avec les ponts, à peu près \$380 par mille.

“ Le sol,” dit M. Hamilton, “ dans les endroits où il n’est pas rompu par les montagnes ou les rochers, est de la meilleure qualité. Les bois les plus communs sont l’érable, le merisier, le bois blanc, l’orme, la pruche et le bouleau.”

“ Ce chemin passe à travers l’un des plus beaux terrains agricoles du Bas-Canada, et son ouverture sera le moyen de faire établir rapidement les townships de Portland, Denholm, Bowman, Bigelow et Wells, dans lesquels se trouvent d’immenses étendues de belles terres.

“ La distance de ces terres à la cité d’Ottawa n’est pas plus de 25 à 30 milles.”

“ L’avantage de ce chemin s’est déjà tellement fait sentir que la partie nord-est de Wakefield a été presque toute vendue par l’agent local depuis 12 mois, et j’ai la certitude que si le gouvernement fait terminer le chemin l’été prochain, cinq cents colons s’établiront dans Denholm et Bowman.”

“ Les émigrants Prussiens qui se sont établis dans Bowman passent par ce chemin.”

“ L’on trouve dans ces localités grand nombre de pouvoirs d’eau, quantité de pierre à chaux et des indices de mines de fer, de cuivre et de plomb.

“ A ma connaissance, plus de 400 familles se sont établies dans ces townships depuis deux ans.

“ Le pin a été exploité sur une grande échelle, mais il en reste encore en quantité suffisante pour les besoins futurs des colons.

“ Les récoltes ont échappé aux insectes et ont été bien plus abondantes que dans les townships situés sur l’Ottawa ; Monseigneur l’Evêque d’Ottawa est en ce moment à bâtir une église dans la ligne qui divise Wakefield de Portland.”

L’on estime qu’il faudrait \$5,000 pour compléter le chemin.

COMTÉ DE PONTIAC.

Chemin de Litchfield et Mansfield.

Conducteur—MICHAEL HUGHES.

Montant approprié.....	\$500
do payé.....	500

Ce chemin commence à la ligne entre les lots Nos. 8 et 9 du 1er rang de Litchfield, et se termine au lot No. 1 du 7me rang du même township, où il joint la ligne de division entre Litchfield et Mansfield.

La longueur projetée du chemin est de 10 à 11 milles.

Il a été ouvert sur une longueur de six milles, dont deux milles ont été parachevés ; les autres quatre milles sont passables pour les voitures d’été, mais cette partie n’est pas terminée et a besoin d’être élargie en plusieurs endroits.

Le prix du chemin complété, à l’exclusion des ponts, a été d’à peu près \$100 par mille.

Dix ponts ont été construits, mesurant ensemble 100 pieds de pontage qui ont coûté \$100. Il a aussi été fait 200 pieds de pontage et fascinage dont le coût a été de \$50.

La nature du sol, le long d’une partie de ce chemin, est de terre noire reposant sur un fonds de glaise bleue. Les bois qu’on y trouve sont principalement le pin, le chêne, le bouleau, le bois blanc et l’érable ; dans d’autres parties, le chemin passe dans des endroits sablonneux et rocheux, où le bois franc domine.

Les terres sont généralement bonnes et offrent de grands avantages pour le commerce des bois.

Il existe plusieurs bons pouvoirs d’eau le long du chemin.

Pour compléter ce chemin, M. Hughes pense qu’il faudrait une somme de \$1,000.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE GASPÉ.

Chemin de Poste des Isles de la Madeleine.

Conducteur—A. E. CHEVRIER.

Montant approprié en 1860.....	\$300
do payé en 1861.....	300

Avec la somme appropriée, M. Chevrier a d'abord réparé deux milles de chemin sur un terrain inégal et entrecoupé de savanes marécageuses. Cette section était celle qui avait le plus de besoin d'être améliorée, car c'est par là que passent les habitants des villages nommés Bassin, le Moulin et L'anse-à-la-Cabane, pour se rendre à Amherst, où ils apportent leurs produits de pêche.

Cette partie a nécessité beaucoup d'ouvrage, vu la nature marécageuse du terrain et le grand nombre d'égouts et de ponts qu'il a fallu faire. Dans un endroit, il a été nécessaire même de défricher et faire le chemin à neuf pour le redresser.

M. Chevrier a ensuite ouvert un nouveau chemin depuis la Pointe-de-l'Ouest à l'Etang-des-Caps, qui est l'extrémité d'Amherst, vers les autres îles du "Cap-aux-Meules," et "d'Alright," avec lesquelles Amherst communique par des dunes de sable.

L'étendue du chemin ainsi ouvert est d'environ cinquante arpents à travers le bois et des savanes ; partie de ce chemin a été pontée.

Une somme de \$31.10, restée entre les mains de M. Chevrier, sera employée dans le cours de l'hiver, à tirer les bois nécessaires à la construction d'un pont.

M. Chevrier estime qu'il faudrait une nouvelle appropriation de \$150 pour terminer ce chemin.

Chemin de la Péninsule et de l'Anse-au-Griffon.

Conducteur—JOHN HURLEY.

Balance de l'appropriation de 1858.....	\$166.75
Montant payé.....	166.75

Avec cette balance, 10 arpents de chemin ont été complétés, cette année, dont deux ont été pontés et fasciés.

Il a été de plus construit deux ponts mesurant ensemble 97 pieds de pontage.

Chemin de l'Anse-à-la-Louise.

Conducteur—JOHN HURLEY.

Montant approprié.....	\$340.00
do payé.....	150.00

Balance restant.....\$190.00

Ce chemin a été parachevé sur une étendue d'à peu près 14 arpents, dont 4 arpents ont été fasciés, et un pont de 96 pieds de pontage a été construit. Il a fallu aller à une grande distance pour se procurer les bois nécessaires à cette construction, dont le coût a été de \$140.

Chemin de Percé.

Conducteur—GEORGES LEBOUTILLER.

Montant approprié.....	\$340.00
do payé.....	200.00

Balance restant.....\$140.00

Ce chemin commence à l'extrémité ouest d'Irishtown, dans le township de Percé, et doit se terminer à la limite ouest de ce township.

Il est ouvert la distance de 2 $\frac{1}{2}$ milles, dont 1 $\frac{1}{4}$ mille a été parachevé, cette année, de manière à être praticable pour les voitures à roues.

La partie du chemin complétée coûte \$410.48, y compris les ponceaux, formant ensemble 90 pieds de pontage.

M. LeBoutillier, dans son rapport, fait les suggestions qui suivent :—

“ Où le chemin est rendu, il importe absolument qu'une route soit ouverte du bord de l'eau, car autrement les lots étant retenus par des gens demeurant vis-à-vis sur la première concession, il leur faudrait faire un détour de douze milles pour y parvenir. Les habitants prétendent que ces routes sont plus nécessaires que le chemin de front même, et devraient être faites tout d'abord. Ils ont raison, si l'on veut se rappeler que ces colons ne doivent défricher les terres nouvelles qu'autant que ce travail ne les dérangera pas de leurs occupations plus séduisantes de la pêche. Il se passera encore quelque temps avant qu'ils s'adonnent uniquement à la culture, et les deux états ne peuvent être bien remplis à la fois par les mêmes personnes.”

Chemins des Norvégiens.

Conducteur—JOHN EDEN.

Balance de l'appropriation de 1860	\$325.00
Montant approprié en 1861	600.00

\$925.00

Montant payé	925.00
------------------------	--------

Deux chemins nouveaux ont été ouverts ; le 1er, appelé chemin d'En-Bas, commence au lot N° 37 du 1er rang nord, et s'étend jusqu'au 2e rang ; le 2e, nommé le chemin d'En-Haut, commence au N° 40 du 1er rang nord, et va aussi au 2me rang.

Ces chemins sont situés dans le township de Malbaie.

Le 1er de ces chemins a été ouvert sur une longueur de 7582 pieds, de 12 à 15 pieds de largeur, et est praticable pour les voitures à roues.

Le 2e a été ouvert de la même manière sur une étendue de 6,600 pieds ; de plus, 900 pieds ont été simplement ouverts.

M. Eden a aussi ouvert un chemin, l'espace de 600 pieds, à travers une savane, depuis le N° 38 du 1er rang nord, jusqu'au lot N° 18 du 1er rang sud.

Dans le township de Douglass, 5023 pieds ont été simplement ouverts.

Afin d'atteindre les établissements des Norvégiens sur le 2e rang, il serait nécessaire d'ouvrir un mille de chemin dans chacun des deux nouveaux chemins.

Cinq ponts ont été construits dans ces chemins, formant ensemble 207 pieds de pontage, et de plus 29 pieds de pontage sur terre.

Il serait nécessaire d'ériger un pont sur la rivière principale, dont le coût est estimé à \$200.

“ La nature du sol,” dit M. Eden, “ où sont établis les colons, est excellente et propre à la culture. Les bois sont le bouleau, l'érable, le cèdre, le pin blanc et le sapin.

“ Ces nouveaux chemins seraient très utiles s'ils étaient continués en ligne directe jusqu'au township de Douglass, ou au bassin de Gaspé, et ouvriraient à la colonisation une étendue des plus belles terres de la Gaspésie ; abrégeraient le chemin du Barachois de Malbaie d'à peu près 12 milles.

“ L'on trouve plusieurs pouvoirs d'eau le long de ces chemins.

“ Pendant la présente année, environ 400 colons venus de la Norvège, de la Suède et quelques-uns du Nouveau-Brunswick, se sont établis à la Baie de Gaspé, nord et sud, au Cap-Rosier, Sydenham, Douglass, et plus particulièrement dans le Barachois de Malbaie.

“ Le bois de commerce a été exploité en petite quantité cette année, et il n'en reste pas plus qu'il n'en faut pour les besoins des colons.

“ Pendant la présente saison, j’ai aussi employé un certain nombre de travailleurs à construire des fascinages et ponceaux dans le chemin ouvert l’année dernière. J’ai aussi diminué une côte dans une étendue de 338 pieds sur une hauteur de 6 pieds, et dans le chemin d’En-Bas, j’ai miné à peu près 25 tonneaux de roc.”

M. Eden estime qu’il faudrait une somme de \$1500 pour terminer ces différents chemins.

Chemin de la Pointe-au-Maquereau.

Conducteur—JAMES McISAAC.

Montant approprié.....	\$120.00
Do payé.....	120.00

Ce chemin commence au pont McKeown, dans le township de Newport, et s’étend l’espace de trois milles jusqu’à la ligne qui divise les comtés de Gaspé et Bonaventure.

Il a été ouvert dans toute son étendue et est passable pour les voitures d’été, mais n’est pas parachevé.

Une certaine étendue de pontage sur terre a aussi été construite.

Les terrains, le long du chemin, sont pour la plupart propres à culture. Le bois y est de peu de valeur.

L’on estime qu’il faudrait une somme de \$200 pour le compléter.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Chemin dans Port Daniel.

Conducteur—WILLIAM McLEOD.

Montant approprié.....	\$100.00
Do payé.....	100.00

Les chemins connus sous les noms de “ Mill Road ” et de “ Thomson et Duncan Road ” ont été ouverts, cette année, le 1er sur une étendue d’un mille, et le 2nd l’espace d’un demi-mille. Ces chemins sont praticables pour les voitures à roues.

La longueur projetée de chacun de ces chemins est de neuf milles.

Il y a un pont à construire sur le chemin du moulin dont le coût est évalué à \$300.

Ces chemins passent à travers une étendue considérable de terrains propres à la culture, couverts en érable, merisier, pin, épinette et cèdre. L’on y trouve grand nombre d’excellents pouvoirs d’eau, ainsi que de la pierre à chaux.

M. McLeod pense qu’il faudrait une somme de \$270 par mille pour compléter le 1er de ces chemins, et \$100 pour le second.

Chemin des Rapides.

Conducteur—NICOLAS CAVANAGH.

Montant approprié.....	\$40.00
Do payé.....	40.00

Ce chemin part de l’église de St. Bonaventure, dans le township d’Hamilton, et se termine au Rapide-Plat.

Ce chemin était déjà ouvert, mais non terminé, et avec la somme appropriée, M. Cavanagh a parachevé à peu près huit acres de chemin.

Les terrains le long du chemin sont beaux et bien cultivables; le bois s’y trouve en abondance et la colonisation a fait beaucoup de progrès depuis que le chemin est ouvert.

Il faudrait une somme de \$600 pour parachever le chemin jusqu’au Rapide-Plat.

Chemin dans Hamilton.

Conducteur—JEAN ALAIN.

Montant approprié.....	\$200.00
Do payé	200.00

Le 30 octobre dernier, M. Alain écrit qu'il avait ouvert, avec la moitié de l'appropriation, 1350 pieds de chemin dont 700 pieds fascinés.

M. Alain n'ayant pas fait d'autre rapport, je ne puis dire l'étendue de chemin qu'il a confectionné, avec le reste de l'appropriation.

Chemin dans New Richmond.

Conducteur—WM. MONTGOMERY.

Montant approprié.....	\$60.00
Do payé.....	60.00

Avec cette somme, M. Montgomery a complété un mille et un quart de chemin depuis le 2nd à aller au 3me rang.

Les terres en profondeur de ce township sont excellentes, et si ce chemin était continué, les 3e, 4e et 5e rangs, dit M. Montgomery, seraient établis en peu de temps.

Chemin de la Rivière du Nord.

Conducteur—WILLIAM ROSS.

Montant approprié - - - - -	\$200.00
Do payé - - - - -	200.00

Ce chemin commence au Barachois de Nouvelle, dans le township de Hope, et doit s'étendre, en profondeur, l'espace de huit milles.

M. Ross a fait et complété environ 420 pieds de chemin depuis le Banc à aller à la terre ferme.

Il a été obligé de faire des fondations en bois sur une hauteur de quatre pieds, en quelques endroits, qu'il a ensuite recouvert de fascines et de gravier; mais les marées ont été tellement fortes l'automne dernier que le chemin devra être exhaussé encore d'un pied et demi, afin d'empêcher l'eau de le couvrir.

Il a été employé pour ces constructions pas moins de 50 tonneaux pesant de bois de charpente lequel a été fourni par les intéressés.

Cette partie du chemin est très difficile à faire, et il a fallu un travail opiniâtre pour réussir à en faire un chemin passable. L'ouvrage néanmoins est bien confectionné et donne pleine satisfaction aux intéressés.

Toutes les terres par où doit passer le chemin sont bonnes et propres à la culture. L'on y trouve de toute espèce de bois. Ce chemin donnera accès à des milliers d'acres de terre propres à la colonisation.

Un moulin à farine a été construit.

Il faudrait encore \$200 pour terminer le chemin sur le Barachois. Le reste du chemin coûterait à peu près de \$140 à \$300 du mille.

Chemins dans Maria.

Conducteur—JOSEPH MICHAUD.

Montant approprié - - - - -	\$300.00
Do payé - - - - -	300.00

Les chemins ouverts par M. Michaud, sont :—

1° La continuation du chemin de la 2de à la 4me concession ;

2° Un nouveau chemin depuis Irish Settlement à la grande rivière Cascapédia, en arrière du moulin de M. Cuthbert.

Le premier de ces chemins commence à la ligne entre François Sené et Isaac Leblanc, et est terminé jusqu'à la 4e concession; l'étendue de chemin ainsi parachevé, cette année, est de 6570 pieds.

Le second chemin commence à la ligne entre les terres du Révd. M. Alain et M. McGregor, et s'étend jusqu'au ruisseau de la chaussée du Castor, sur lequel un pont de 116 pieds a été construit par M. Michaud. Dans ce chemin une étendue de 2420 pieds a été simplement ouverte.

Le coût du chemin complété a été d'à peu près \$100 du mille, sans les ponts.

Il a été aussi construit du pontage sur terre et il en reste encore à faire.

"La nature du sol," dit M. Michaud, "le long de ces chemins, est propre à la culture, le bois étant principalement le bouleau et l'érable, avec un peu de cèdre.

"Le chemin de la 2de à la 4me concession offre beaucoup d'avantages aux colons qui y sont établis, en leur procurant les moyens de communiquer au bord de l'eau pour y transporter leurs produits et le bois de commerce.

"Le chemin de Patricktown à la Grande-Rivière sera aussi d'un grand avantage pour les habitants de cette localité et leur permettra de transporter leurs grains au moulin.

"Il existe une carrière de pierre calcaire dans Patricktown.

"La colonisation de ce township augmenterait considérablement si ce chemin était continué jusqu'à la 6me concession, vu qu'il existe en profondeur une étendue de bonne terre de plusieurs milles de longueur. Les gens n'attendent que l'ouverture du chemin et l'arpentage des terres pour s'y fixer.

"Les grains n'ont été nullement ataqués par la cecydomie ou mouche à blé, et la récolte de patates a été bonne dans les terres nouvelles."

Une somme de \$800 serait nécessaire pour ouvrir le chemin de la 4me concession au lac Mamkisiwi situé sur la 6me concession, et une autre somme de \$200 suffirait pour parachever le chemin de Irish Settlement.

Chemin de Paspébiac.

Conducteur—ANDRÉ LOISEL.

Montant approprié.....	\$60.00
Montant payé.....	60.00

Ce chemin a son point de départ près de l'église de Paspébiac, et se dirige dans l'intérieur où personne n'a encore pu parvenir par défaut de chemin, si ce n'est l'hiver à travers le bois.

Ce chemin avait précédemment été ouvert sur une distance d'un mille et demi et, cette année, il a été continué l'espace de 15 arpents à travers une savane presque couverte d'eau, mais cette étendue n'est pas terminée.

Il y aura trois ponts à faire dans ce chemin, dont l'un de 30 pieds, le second de 50, et le dernier de 200 pieds; le coût de ces trois ponts est évalué à \$600. De plus, il y aura deux milles de pontage à construire.

M. Loisel, dans son rapport, donne les renseignements qui suivent :

"En arrière de Paspébiac, il y a une grande étendue de terrain d'une excellente qualité; c'est une forêt d'érables et d'autres bois francs, se prolongeant par une pente douce vers l'intérieur et à une grande distance, de même que de chaque côté à droite et à gauche.

"Cette route continuée d'abord à 10 milles serait d'un immense avantage pour la colonisation. Le plus grand nombre de nos pêcheurs n'attendent qu'un chemin pour aller travailler sur des terres qu'ils ont pris en concession, et les autres en feront autant quand on aura ce chemin qu'on désire depuis si longtemps.

"Il y a de magnifiques pouvoirs d'eau sur la rivière Nouvelle; on trouve aussi à la surface quelques indices de pierre à chaux, quoiqu'on n'ait pas encore découvert de carrière.....

"Quant aux renseignements que vous demandez sur les progrès de la colonisation, je suis chagrin d'avoir à vous répondre qu'ils sont à peu près nuls, vu qu'il n'y a encore

“ aucun chemin dans les environs conduisant à l'intérieur. C'est le grand et l'unique obstacle qui, j'espère, disparaîtra bientôt.”

Les grains récoltés cette année n'ont subi aucun dommage par la gelée ou les insectes.

L'on estime qu'il faudrait une somme de \$1000 pour parachever le chemin, sans y comprendre les ponts.

Chemin dans Mann.

Conducteur—SAMUEL SOOK.

Montant approprié.....	\$60.00
Montant payé.....	60.00

Ce chemin est la continuation du chemin Kempt et se termine à celui de la Mission, distance d'environ trois quarts de mille.

La moitié de cette distance a été ouverte cette année; l'autre moitié l'avait été précédemment.

Un pontage de 400 pieds a été commencé qui n'est pas encore terminé.

Les terres dans ces localités sont excellentes et couvertes de bois franc, sapin, etc.

M. Sook croit qu'il faudrait une somme de \$200 pour parachever ce chemin.

Chemin central de New Carlisle.

Conducteur—JAMES FLOWERS.

Montant approprié.....	\$60.00
Montant payé.....	60.00

Ce chemin a son point de départ près de l'église anglaise de New Carlisle, et doit se continuer l'espace de huit milles jusqu'aux établissements situés sur le haut de la rivière Bonaventure.

Il est maintenant ouvert sur un espace d'à peu près 5½ milles.

Ce chemin commencé en 1857 par M. Wm. McDonald, a été continué cette année par M. Flowers, qui en a ouvert un mille et demi dont onze arpents peuvent être fréquenté, par des voitures d'été, et le reste qui passe à travers une savane n'est praticable que pour les voitures d'hiver.

Il est situé dans le township de Cox.

Il a été construit un pont de 60 pieds de longueur, et un autre a été réparé dans la partie ouverte par M. McDonald.

Ce chemin passe à travers une étendue de terre très riche, et plusieurs beaux établissements s'y sont formés.

Le bois consiste en érable, bouleau, pin, sapin et cèdre.

Une centaine de colons, pourraient s'établir le long du chemin même, et plus en profondeur en allant vers le nord, l'on trouve une grande étendue de belles terres, capable de contenir une population de 7 à 8000 habitants.

Il y a un superbe pouvoir d'eau sur le ruisseau Cuthbert, dans la partie du chemin non encore ouverte. Un pont de 70 pieds devra être construit sur ce ruisseau, dont le coût est évalué à \$100.

L'on trouve aussi le long du chemin de la pierre à chaux en abondance.

M. Flowers pense qu'il faudra \$200 pour compléter les cinq milles de chemin ouvert, et de plus, \$500 pour parachever le chemin jusqu'à la rivière Bonaventure.

A Bonaventure, une superbe église catholique qui a coûté £3000 a été terminée, et deux églises protestantes ont été commencées à Port Daniel.

Le chemin est verbalisé.

Chemin de New Glasgow.

Conducteur—A. A. NICOL.

Montant approprié - - - - -	\$60.00
Montant payé - - - - -	60.00

Ce chemin commence au chemin Kempt, près de la résidence de M. Henry Downs, dans Ristigouche, et est complété à quelque distance au-delà du pont de la Petite-Rivière. A peu près deux arpents ont été parachevés, cette année, et il a de plus été réparé un pont de 77 pieds de pontage qui a coûté \$32.

Les terrains dans cette localité sont de quantité supérieure et couverts de bouleau, d'érable, de cèdre, d'épinette et de sapin; presque toutes les terres sont déjà prises.

Il est projeté d'ouvoir trois nouveaux chemins dans Ristigouche qui seront d'un grand avantage pour la colonisation, en donnant accès à une étendue considérable de terres, les plus fertiles du township, situées entre la branche ouest de la Petite-Rivière et la rivière Matapédia; ces terres sont couvertes des plus beaux bois.

Il y a des pouvoirs d'eau considérables dans le voisinage du chemin, ainsi que sur les lignes du chemin projeté.

L'on trouve partout de la pierre à chaux en abondance.

"Les progrès de la colonisation," dit M. Nicol, "ont été retardés par le manque de chemins pour se rendre aux terres vacantes de la couronne, mais dans le township voisin de Matapédia il s'est formé, depuis deux ans, une nouvelle colonie comprenant plus de cent familles qui sont dans un état prospère.

"Le bois a été généralement exploité, mais il en reste encore suffisamment pour les besoins des colons.

"La récolte dans ces endroits a été assez bonne et peu attaquée par la mouche.

"C'est un fait bien établi, par une observation de plusieurs années, que les patates semées dans les terres neuves ne sont pas attaquées par la maladie au même degré que celles plantées dans les terres anciennement défrichées."

Il faudrait une nouvelle appropriation de \$300 pour compléter ce chemin.

Chemin de Glen Settlement.

Conducteur—JOHN G. FAIR.

Montant approprié en 1860	\$100 00
do payé en 1861	100 00

Dans ce chemin qui commence à la 2me concession du township Nouvelle, et court vers l'ouest jusqu'au lac, M. Fair a complété à peu près 42 chaînes de chemin, dont 15 ont été ouvertes à travers la forêt; les autres chaînes étaient déjà ouvertes. Il a aussi été nécessaire d'enlever grand nombre de grosses pierres, (*Boulders*.)

Ce chemin est maintenant ouvert l'espace de 4 milles depuis le grand chemin et conduit à une étendue de bonnes terres.

Chemin des Acadiens.

Conducteur—JOSEPH N. VERGE.

Montant approprié	\$200 00
do payé	200 00

Ce chemin a son point de départ à la rivière Matapédia, dans le township du même nom, et s'étend à la profondeur de 1½ mille jusqu'à une chapelle temporaire érigée par les Acadiens.

Cette étendue a été ouverte en chemin d'hiver.

Les terrains, le long du chemin, sont de bonne qualité, couverts de bouleau, d'érable, de cèdre, etc., et sont très propres à former des établissements agricoles

COMTÉ DE RIMOUSKI.

Pont sur la Rivière-Tortigon.

Montant approprié.....	\$119 00
do payé	66 33

Balance restant..... \$132 67

Ce pont, maintenant en construction, est situé dans le chemin de Sandy Bay.

Il a été donné à faire à l'entreprise, le 14 octobre dernier, au sieur Edouard Landry, suivant le plan et devis fournis par le conseil municipal du township McNider, pour le prix de \$199.

Ce pont devra avoir 100 pieds de pavé de l'extrémité d'une terrasse à l'autre, et devra être parachevé le 15 mars prochain.

Afin de prévenir les accidents du feu, l'entrepreneur s'est obligé de faire trois quarts d'arpent carré d'abattis du côté nord du pont, et un demi arpent carré du côté sud, et de faire brûler et nettoyer le terrain au râteau.

Chemin Bégon.

Conducteur—THOMAS P. PELLETIER.

Montant approprié	\$250 00
do payé	250 00

La longueur projetée de ce chemin est de 30 milles, dont 18 ont été tracés. Il est maintenant praticable pour les voitures à roues sur une étendue de cinq milles. Son point de départ est la ligne de division entre la seigneurie des Trois-Pistoies et le township Bégon.

M. Pelletier a ouvert, cette année, 22 arpents de chemin au sud de la rivière Bouabouscachée; il a de plus fait faire 160 pieds de pavage d'une hauteur moyenne de trois pieds, afin de parer aux inondations de cette rivière qui rendait cette partie du chemin dangereuse le printemps.

Il a aussi construit un arpent et demi de pontage, afin de donner aux colons établis au-delà les moyens de transporter leur récolte.

Ces divers ouvrages ont coûté \$84.22.

M. Pelletier a gardé pardevers lui la balance de l'appropriation, dans l'espérance que le département voudra bien l'autoriser à indemniser les colons qui, en 1860, ont généreusement contribué à la construction du pont Bouabouscachée, en exigeant pour le moment que la moitié de leur salaire, mais avec l'espoir que le gouvernement leur accorderait l'autre moitié une autre année.

"Ce chemin," dit M. Pelletier, "passe à travers un sol généralement bon et propre à la culture, boisé de pin, d'épinette, de sapin, de cèdre et d'érable, vers la partie sud.

"Ce chemin favorise la colonisation; les vieux défrichements s'agrandissent beaucoup chaque année, les nouveaux s'y multiplient, et grâce aux secours accordés par le gouvernement en grains de semence le printemps dernier et à la construction du pont sur la rivière Bouabouscachée, qui a permis d'ensemencer, en mai dernier, les plus riches terres qui se trouvent situées au sud de cette belle rivière, la récolte de cette année devra tripler celle des années dernières.

"Au moyen de cette nouvelle route les colons de Bégon échangent facilement aujourd'hui l'excédant de leurs récoltes avec les marchands.

"Les magnifiques sucreries situées sur le haut de ce township s'exploitent sur une bien plus grande échelle, depuis l'ouverture du chemin en question.

"Il existe plusieurs pouvoirs d'eau sur deux desquels il y a des moulins en construction, mais je n'ai jamais remarqué de carrières de pierre à chaux ni aucune trace de mine de fer ou autre minéral utile.....
 "Depuis l'époque de l'ouverture du chemin Bégon, la colonisation y a progressé rapidement et la population y est quadruplée.

“ L'augmentation de la valeur de la propriété foncière, depuis l'ouverture d'une route dans le township Bégon, est de 400 pour 100.

“ Les grains recueillis en plus grande quantité, dans les environs du chemin ouvert sous ma surveillance, sont : le blé, l'orge, l'avoine, le seigle et les pois.

“ La gelée et les insectes n'ont fait aucun dommage à ces grains, cette année.”

La somme nécessaire pour compléter ce chemin, dans l'étendue tracée, serait d'environ \$2,000.

Chemin de St. Eloi.

Conducteur—CHARLES THÉRIAULT.

Montant approprié.....	\$420 00
Montant payé.....	420 00

Ce chemin commence au 3^{me} rang de Denonville et est ouvert jusqu'au chemin Taché M. Thériault a commencé ses travaux au chemin Taché ; en descendant, il a défriché seize arpents de chemin et en a parachevé 14 de la largeur de 20 pieds.

Il a été construit plusieurs petits ponts et fasciné six arpents de chemin qui ont ensuite été recouverts de sable.

Le pont sur la rivière Mariaquêche qui menaçait ruine et exposait les colons à de grands dangers a été reconstruit, cette année, d'une manière solide.

La longueur est de 130 pieds.

Chemin de l'Ile-Verte.

Conducteur—J. ET. FRASER.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$32 15
Montant approprié en 1861.....	250 00
	\$282 15
Montant payé.....	282 15

Ce chemin est maintenant ouvert jusqu'au chemin Taché qui, à cet endroit, passe dans le cordon entre les 8^e et 9^e rangs du township Viger.

L'étendue ouverte, cette année, est d'environ un mille et cinq arpents, dont partie est terminée.

Il a été fait 13 arpents de pontage sur terre et un pont de 18 pieds. De plus un pont qui avait été détruit par le feu a été reconstruit de 156 pieds de longueur sur une largeur de 18 pieds. Huit arpents d'ancien chemin ont aussi été réparés.

Il y aura deux ponts à construire sur ce chemin ; l'un sur la rivière Mariaquêche, est estimé à \$100 ; l'autre sur un ruisseau coûtera \$50. Ces deux ponts sont absolument nécessaires pour les colons qui vont en grand nombre prendre des terres dans ces localités.

“ La partie supérieure du 8^e rang ainsi que le 9^e,” dit M. Fraser, “ promettent le plus grand avantage à la colonisation, le sol y est de la meilleure qualité, c'est la plus belle forêt que j'ai jamais vue, on n'y voit partout que des sucreries étendues qui sont maintenant exploitées, et des sauvages employés aux travaux du chemin me disent que le chemin Taché ne pourrait pas être mieux fixé que dans cet endroit.”

Il faudrait une somme de \$150 pour compléter ce chemin sans y comprendre les ponts.

Chemin Viger.

Conducteur—L. M. LAPOINTE.

Montant approprié.....	\$250 00
Montant payé.....	250 00

Ce chemin qui commence au poteau qui divise la seigneurie d'avec le township Viger, est maintenant ouvert en profondeur, moins 7 ou 8 arpents, jusqu'à la 12e concession.

Il a été ouvert et complété, cette année, 26½ arpents de chemin sur le 11e rang de Viger, ce qui donne une étendue de 7 milles de chemin propre aux voitures d'été.

Trois arpents de pontage sur terre ont coûté \$36.

La partie du chemin située sur la 5e et la 6e concession s'étant détériorée par la grande circulation et le peu d'entretien, les colons s'y trouvant en très petit nombre, M. Lapointe suggère d'employer partie de l'appropriation de l'an prochain à effectuer les réparations nécessaires.

Extrait du rapport de M. Lapointe :

" A l'appui de ce que j'ai dit de la beauté des terres dans les concessions au-dessus de la 7e, je citerai un fait qui a causé l'admiration de plusieurs personnes compétentes. Le chemin de la 8e et la moitié de la 9e concession n'a reçu de la graine de foin que par le transport de quelques bottes apportées par les personnes qui allaient visiter les terres dans cet endroit, la première année de son ouverture; cette partie de chemin aurait pu donner cette année, si ce foin eût été fait en bonne saison, au moins 600 bottes; même quelques personnes l'auraient estimé à 1000 bottes. Jamais les terres que nous cultivons sur la 1re et la 2e concession ne peuvent nous donner le foin aussi long et aussi bien fourni qu'il ne l'était dans cet endroit. A partir de la 9e concession en montant, l'exploitation de l'érable s'y fait activement. Trente-six cabanes à sucre ont été construites de chaque côté de ce chemin et peuvent donner chaque année, terme moyen, 25,000 livres de sucre. Si ce chemin atteignait les chaînes d'érable mentionnées dans mon précédent rapport, ce nombre y serait quadruplé en peu d'années.

" La colonisation fait des progrès rapides dans Viger, je ne crois pas qu'aucun des townships adjacents puissent rivaliser avec lui sous le rapport du progrès; sa population qui n'était en 1851 que d'à peu près 40 âmes, est maintenant de 1000 à 1100.

" Une seule chapelle est érigée dans Viger, mais un nouveau site est en contemplation.

" L'augmentation de la valeur de la propriété foncière a doublé depuis 4 ans dans plusieurs cantons, et par exception quelques propriétés ont quadruplé de valeur. La terre de mon voisin me fut offerte pour \$300 il y a quatre ans; aujourd'hui, celui qui la possède refuse \$800, et il aura davantage. Je connais des colons qui, avec des familles en bas âge, ont commencé l'ouverture des lots qu'ils occupent voilà 8, 10 et 12 ans, n'ayant pour toute avance une pioche, une hache et quelquefois un cheval: aujourd'hui ces colons ne laisseraient pas ce qu'ils occupent à moins de 1000 à 2000 piastres. Un de mes amis, qui a dépensé pour achat de lots dans Viger \$125, il y a dix ans, occupe maintenant des propriétés pour un montant de 6000 piastres. Il me disait, voilà peu de jours, qu'il pensait payer à son curé cette année, la dîme de 800 minots de bons grains; un ou deux autres individus peuvent en dire presqu'autant."

Deux moulins à scie ont été construits, l'un sur le 7e et l'autre sur le 8e rang. Il existe aussi des pouvoirs d'eau considérables sur les 9e et 11e rangs.

A l'extrémité du chemin ouvert, il y aura un pont à construire sur la rivière Ténescoupe, dont le coût est évalué de \$80 à \$100.

Ce chemin n'est verbalisé que sur les quatre premières concessions.

Chemin de St. Modeste.

Conducteur—N. MIVILLE.

Montant approprié.....	\$250 00
Montant payé.....	250 00

Ce chemin part du 3e rang de Whitworth et doit se terminer au chemin de Témiscouata.

Il a été nivelé, cette année, quinze arpents de chemin; il est maintenant ouvert jusqu'à la ligne qui sépare les 8e et 9e rangs.

Quoique ce chemin ne soit pas parachevé, il est néanmoins passable pour les voitures à roues jusqu'au chemin Taché, sur une étendue de six milles.

Plusieurs petits ponts ont été construits ainsi que deux arpens de pontage et de fasci-nage recouvert, en terre.

M. Miville a de plus amélioré le chemin de la 6e concession, dans lequel se trouvaient de grosses pierres. Celui de la 5e concession aurait aussi besoin d'amélioration.

Les renseignements suivants sont extraits du rapport de M. Miville.

“ Les 3e, 4e, 5e, 6e et 7e concessions de Whitworth sont rocheuses, mais le sol en est bien bon. Toutes les autres concessions supérieures ne laissent rien à désirer de mieux et sont des plus faciles à coloniser.

“ Le sol est couvert de beaux bois franc, tel que érable et merisier d'une longueur et d'une grosseur extraordinaires; les premières concessions notées ci-haut sont boisées en bois mou de toute espèce.

“ Les avantages que ce chemin offre à la colonisation sont certainement incalculables, vu qu'il y a un grand nombre de concessions à ouvrir possédant de bien bonnes terres, et surtout s'il s'embranchait au chemin du lac Témiscouata, ce qui établirait une communication directe entre ces colons et ceux de Madawaska et du Nouveau-Brunswick.

“ Il y a 10 ou 12 pouvoirs d'eau dans le township Whitworth, ainsi qu'une carrière de pierre à chaux, dans le 9me rang, d'une qualité supérieure

“ Les grains recueillis en plus grande quantité, sont l'orge, les pois, le seigle, l'avoine et le sarrasin. Les différentes espèces de grains n'ont souffert, cette année, aucun dommage ni par les insectes ou la gelée; le blé y vient très bien

“ Je suis heureux de vous faire connaître qu'il s'est fait beaucoup de défrichement sur le 9me rang de notre township, cet automne; nos jeunes gens ont le courage de dévancer l'ouverture de ce chemin, dans l'espérance qu'il se prolongera jusqu'au chemin du lac Témiscouata. Plusieurs personnes me disent que toutes les concessions à aller jusqu'au chemin du lac sont très favorables à la culture et faciles à coloniser, et la communication que les colons auraient avec les habitants du Nouveau-Brunswick procureraient les moyens de vivre avec bien plus d'aisance: bon effet dont se ressentiraient aussi les gens de Cacouna, St. Arsène et Isle-Verte.

“ Je terminerai en vous informant que l'élan pour ouvrir nos forêts se fait sentir d'une manière sensible depuis ces dernières années, les jeunes gens ne parlent plus d'émigrer aux Etats-Unis, mais tous songent à exploiter nos forêts et à s'emparer du sol canadien, ils comprennent et apprécient les efforts de notre gouvernement qui fait ouvrir ces chemins uniquement pour leur donner l'avantage de s'établir auprès de leurs paroisses natales et d'y vivre honorablement, sans avoir à s'expatrier en pays étranger, y perdre leur santé, leurs mœurs et la religion de leurs ancêtres.”

M. Miville croit que pour terminer le chemin jusqu'au chemin Témiscouata, il faudrait une somme de \$3,400.

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Chemin Chapais.

Conducteur—MAURICE BOSSÉ.

Balance restant de l'appropriation de 1860.....	\$251.74
Montant payé en 1861.....	251.74

Avec cette balance, M. Bossé a repris ses travaux où il les avait laissés il y a deux ans, et a fait 24 arpens et 3 perches de chemin à travers une savane rocheuse qu'il a été obligé de fasciner et qu'il faudra recouvrir de terre. Cette savane s'étend plus loin sur un espace de deux milles, ensuite commencent des terrains défrichables à mesure que l'on avance vers le chemin Taché. Au-dessus de ce dernier chemin jusqu'à la ligne provinciale les terres sont d'une très bonne qualité.

Le pont construit en 1859, sur la Rivière-Ouelle, a malheureusement été détruit par le feu, en juin dernier, malgré toutes les précautions qui avaient été prises pour en nettoyer les abords. Ce pont, long de 122 pieds et qui avait coûté \$163, devra nécessairement être rebâti.

COMTÉ DE L'ISLET.

Chemin Arago.

Conducteur—P. C. FOURNIER.

Montant approprié.....	\$500.00
Do payé.....	500.00

M. Fournier a parachevé, cette année, la partie précédemment ouverte ainsi que 22 arpents de chemin neuf et six arpents ont été simplement défrichés.

Ce chemin est maintenant ouvert sur une longueur de deux milles dont 1½ mille est praticable pour les voitures à roues et ¼ de mille pour les voitures d'hiver.

Le coût du chemin par mille, sans y comprendre les ponts, est d'environ \$520.

Plusieurs ponts ont été construits formant ensemble 79 pieds de pontage, et ont coûté \$51.

“ S'il faut en juger, ” dit M. Fournier, “ par les établissements qui se trouvent dans le voisinage du chemin, le terrain est très propre à la culture.

“ Ce chemin sera d'un grand avantage pour la colonisation des terres de la couronne, surtout s'il est bientôt continué jusqu'au chemin Taché, et même au-delà, car il est digne de remarque que plus on s'avance vers le sud, plus le territoire est avantageux et exempt des roches que l'on rencontre trop fréquemment sur les terrains plus rapprochés de nous. Ce chemin sera encore très utile pour l'exploitation de nos forêts qui renferment encore beaucoup de bois de commerce.”

L'on trouve plusieurs pouvoirs d'eau dans le voisinage du chemin.

La récolte dans ces endroits a été excellente cette année et nullement attaquée par la gelée ou les insectes.

M. Fournier estime qu'il faudrait une somme de \$5500 pour achever ce chemin.

Chemin Elgin.

Conducteur—STANISLAS DRAPEAU.

Montant approprié.....	\$2500.00
do payé.....	2500.00

Trois milles et treize arpents de chemin ont été parachevés en 1861, dont 16½ arpents ont été fascinés. Il a aussi été nécessaire d'ouvrir des décharges sur une longueur de 18½ arpents, afin d'égoutter le terrain.

De plus, vingt arpents de pavé, commencés en 1860, ont été parachevés, et le coût en a été de \$160.

Deux grands ponts ont été construits sur la Rivière-Noire, l'un de 133 pieds et l'autre de 132, ainsi que 23 petits ponts formant ensemble 112 pieds de pontage. Le coût de ces ponts a été de \$268.

Le coût du chemin parachevé, sans y comprendre les ponts, est de \$592 par mille.

M. Drapeau, dans son rapport, donne les renseignements suivants :

“ Il reste environ 5½ milles de chemin à faire pour parvenir à la ligne provinciale. Comme ce terrain est plus élevé et moins onduleux, j'estime à \$3,000 la somme nécessaire pour terminer les travaux d'ouverture de cette route jusqu'à la ligne provinciale. Il est à espérer dans l'intérêt des familles établies tout près de la frontière que ce chemin sera complété durant la prochaine saison.

“ Le sol est généralement fertile, malgré qu'il soit pierreux en certains endroits, c'est le bois mou qui domine. Cependant, l'aspect de la contrée change rapidement en arrivant

aux alentours du chemin Taché; là, le sol devient moins pierreux, et le bois franc s'y trouve en plus grande quantité. On assure que la valeur comme la qualité des terrains situés à l'intérieur des cantons traversés par le chemin Elgin est encore supérieure.

“ Les gelées et les insectes n'ont causé aucuns dommages dans la localité, cette année.

“ Plusieurs moulins à scie fonctionnent suffisamment pour les besoins actuels des colons.

“ On avise actuellement aux moyens à prendre pour y ériger durant l'hiver une ou deux chapelles.”

Chemin Taché.

Conducteur—STANISLAS DRAPEAU.

Montant approprié.....	\$12,300.00
do payé.....	6,500.00
Balance restant.....	\$5,800.00

L'étendue de chemin confectionné en 1861, est de onze milles et trois arpents propres aux voitures à roues.

Il a été ponté un espace de 22 arpents dont partie à travers une savane dépourvue du bois nécessaire à ce genre d'ouvrage et qu'il a fallu aller chercher assez loin, à dos d'hommes.

Il a été aussi nécessaire de pratiquer de larges fossés sur un espace de 14½ arpents, dont le coût a été d'au-delà de \$130.

Quarante-six petits ponts ont été construits sur des ruisseaux, formant ensemble 202 pieds de pontage, qui ont coûté \$190. Il a aussi été construit trois grands ponts sur la Rivière-Noire, mesurant ensemble 291 pieds, pour le prix de \$390.19

Le coût par mille a été, sans comprendre les ponts, de \$494.

Le chemin Taché dont la longueur projetée est de 209 milles et 46 chaînes, est maintenant ouvert et praticable pour les voitures à roues sur une étendue de 46½ milles, savoir : 8½ milles dans le comté de Kamouraska, 18 milles dans le comté de l'Islet, et 20 milles dans le comté de Bellechasse.

Le sol à travers lequel passe ce chemin est accidenté et rocheux, mais d'excellente qualité.

Ce chemin, à raison de la facilité avec laquelle on pourra y communiquer par le moyen des nombreuses routes transversales qui s'ouvrent à partir des anciens établissements, contribuera puissamment à l'avancement de la colonisation dans cette belle partie du pays.

Déjà les terres s'établissent sur toute la partie du chemin ouvert, et comme le remarque M. Drapeau, il n'y a pas suffisamment de lots gratuits, le long des chemins Taché et Elgin, pour tous les jeunes colons qui désirent en avoir.

Dans son excellent rapport, M. Drapeau dit : “ Il y a actuellement 18 milles de chemin propre au roulage sur le chemin Taché, dans le comté de l'Islet, soit : neuf milles chaque côté du chemin Elgin.

“ Le terrain est généralement avantageux pour la culture, et le bois y est mêlé. A mesure que le chemin s'ouvre, les terres sont prises par des colons qui les défrichent, dans l'espérance de s'en assurer la possession lorsque des permis d'occupation leur seront offerts. Dans le comté de l'Islet, il y a plus de jeunes gens qui désirent avoir des terres qu'il y en a à donner gratuitement sur les chemins Elgin et Taché.

“ Les terrains en profondeur sont aussi très prônés par ceux qui les ont traversés.

“ Quant à la qualité du sol et aux autres informations de lieu, je ne crois mieux faire qu'en vous référant à ce qu'en disent MM. Carrier et Gagnon, dans leurs rapports respectifs de l'an dernier, qui en parlent longuement

“ Cependant, avant de terminer, je crois devoir, en bonne justice, témoigner publiquement toute ma reconnaissance à MM. Carrier et Gagnon, assistants-conducteurs des travaux pour 1861, pour tout le zèle qu'ils ont déployé dans l'exercice de leurs devoirs, en donnant une vigilante attention et une économique direction aux travaux confiés à

“ leurs soins. Je suis heureux d’ajouter que je ne pouvais mettre en des mains plus habiles
 “ la direction des travaux que le gouvernement m’avait confiés pour surveiller.”

COMTÉ DE MONTMAGNY.

Chemin de l’Anse-à-Giles.

Conducteur—W. Bossé.

Balance de l’appropriation de 1860.....	\$50.00
Montant approprié en 1861.....	300.00
	\$350.00
Montant payé.....	350.00

Ce chemin qui commence entre les 3^{ème} et 4^{ème} rangs de la seigneurie Vincelot, est maintenant parachevé jusque vers le milieu de la sixième concession, formant ainsi une étendue de trois milles et 3 $\frac{1}{2}$ arpents propres aux voitures à roues, dont 21 $\frac{1}{2}$ arpents ont été parachevés en 1861.

Le coût du chemin, cette année, a été de \$250 à \$300 par mille.

Plusieurs petits ponts ont aussi été construits.

Le sol le long de ce chemin est de bonne qualité et propre à la culture.

Les colons commencent à s’établir le long de ce chemin, mais sa grande utilité ne se fera sentir que lorsqu’il sera ouvert jusqu’au chemin Taché.

Chemin Sirvis.

Conducteur—ANT. TALBOT.

Balance de l’appropriation de 1860.....	\$1.11
Montant approprié en 1861.....	200.00
	\$201.11
Montant payé.....	201.11

Ce chemin long de deux lieues et demie, est ouvert dans toute son étendue et praticable pour les voitures d’été, quoique non entièrement parachevé. Quatorze arpents de ce chemin ont été complétés, cette année, et ces travaux ont coûté \$141.

Il a été construit un pont sur la Rivière-du-Sud de 95 pieds de longueur, dont le coût a été de \$64.

Les terres dans les environs du chemin Sirvis sont de bonne qualité, le bois y est de haute futaie, mêlé d’érable, de merisier, d’épinette et de cèdre.

“ La colonisation,” dit M. Talbot, “ a fait des progrès assez considérables depuis plusieurs années dans les townships Armagh, Montminy, Mailloux et Ashburton. La population dans Montminy est d’environ 650 âmes, cette population serait plus considérable aujourd’hui si l’ancienne route des commissaires, faite il y a environ trente ans, et qui n’a jamais été entretenue, n’était plus praticable pour les voitures d’été. Dans plusieurs endroits de cette route, les colons qui y montent et descendent pour se rendre en la paroisse St. Pierre, sont souvent obligés de passer leurs charges sur leur dos, étant incapables d’y passer avec leurs chevaux ou bœufs chargés, quoique leurs charges n’excèdent jamais au-delà de trois à quatre quintaux.”

M. Talbot estime qu’il faudrait \$1,200 pour compléter le chemin dans toute son étendue.

Chemin Beaubien.

Conducteur—EDOUARD COTÉ.

Montant approprié.....	\$500 00
do payé.....	500 00

Ce chemin a son point de départ à la deuxième concession de St. Thomas et doit se terminer au chemin Taché. Il est ouvert jusqu'au ruisseau Ferré, dans Ashburton, mais il n'est parachevé que jusqu'à la 8^{me} concession.

M. Côté a complété, cette année, 21 $\frac{1}{2}$ arpents de chemins. Il en reste encore à peu près huit milles à faire pour joindre le chemin Taché.

Ce chemin offrira de grands avantages à la colonisation et sera la sortie d'un grand nombre de colons qui sont déjà établis dans les townships en arrière de St. Thomas.

Les townships de Patton et Montigny, que traverse le chemin Taché, sont très propres à la culture, à l'exception de la partie inférieure qui est rocheuse. En profondeur, dans les townships Talon, Rolette et Panet, on trouve d'immenses étendues de belles terres très-propres à la colonisation, qui s'étendent jusqu'à la ligne provinciale.

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Chemin d'Armagh.

Conducteur—PIERRE DAGNEAULT.

Montant approprié.....	\$200 00
do payé.....	200 00

Ce chemin est maintenant ouvert et praticable pour les voitures à roues sur une étendue de sept milles et deux arpents.

Le sol, le long du chemin, est de terre jaune et de bonne qualité, mais néanmoins rocheux; les terrains adjacents sont à peu près de même nature.

Ce chemin servira de débouché aux colons d'Armagh et de Mailloux et sera d'une grande utilité à ceux qui iront s'établir sur le chemin Taché.

Chemin Taché.

(Section de Bellechasse.)

Conducteur—ELIE AUDET.

M. Audet avec la somme de \$148.22 qui lui était restée en main l'année précédente a, en 1861, parachevé 14 arpents et 3 perches de ce chemin; partie de cette étendue passant sur le versant d'une forte côte, il a été nécessaire de faire un déblai de 1 à 3 pieds.

Cette section du chemin Taché est maintenant complétée sur une étendue de 20 milles, et a coûté à peu près \$300 du mille. M. Audet dit que le coût sera moindre plus loin.

Chemin Fortier.

Conducteur—ELIE AUDET.

Ce chemin, long d'à peu près 24 milles, part du chemin Taché, passe à travers Mailloux Roux, Bellechasse et Daquam, et se termine à la ligne provinciale.

Ce chemin a été ouvert en chemin d'hiver en l'automne de 1860.

En 1861, M. Audet, avec la balance de \$203.80 qui lui était restée en main, a réparé des dommages causés au pont de la Fourche-du-Pin, et a de plus parachevé 15 arpents de chemin. Un mille et demi de ce chemin est maintenant praticable pour les voitures d'été.

D'après M. Audet, les premiers neuf milles du chemin, jusqu'au-delà des montagnes, coûteront \$700 par mille, mais le restant du chemin sera bien moins coûteux.

Il a été construit 7 ponts, formant ensemble 26 pieds de pontage, ainsi que huit arpents de pontage et fascinage, qui ont coûté \$75.

La valeur de la propriété a augmenté d'un-huitième par année depuis 5 ans.

En général, la récolte a été bonne.

Voici ce que dit M. Audet dans son rapport :

“ On a commencé à coloniser au-delà des montagnes ; 6 ou 7 colons courageux ont fait un peu d'abattis qu'ils ont commencé le printemps dernier. La récolte a été très belle m'a-t-on dit. Plus de 100 autres seraient à l'œuvre, si le chemin qui y conduira plus tard était ouvert et praticable.”

COMTÉ DE DORCHESTER.

Chemin Etchemin.

Conducteur—RÉV. L. ROUSSEAU.

Montant approprié.....	\$1200 00
do payé.....	1200 00

Ce chemin a son point de départ à l'angle nord de Cranbourne,—doit, tel que projeté, traverser les townships de Cranbourne, Watford, et Metgermette, et se terminer au chemin de Kennebec, distance d'à peu près 30 milles.

Sept milles de ce chemin ont été ouverts et parachevés cette année.

Il a été construit un pont sur la Rivière-à-la-Fleur de 95 pieds de longueur et 12 pieds de hauteur, qui a coûté \$107, (on demandait \$200 pour le faire à l'entreprise).

Il a aussi été construit 14 autres petits ponts, mesurant ensemble 126 pieds de pontage. De plus, tout le bois nécessaire pour le pont sur la Rivière-Etchemin a été coupé, équarri et rendu sur la place. M. Rousseau a aussi fait 7½ arpents de pontage, dont 5 arpents ont été couverts en terre et 5 milles de fossé.

Le coût du mille parachevé, sans y comprendre le pont sur la Rivière-à-la-Fleur, a été d'à peu près \$143.

“ Le terrain que traverse ce chemin,” dit M. Rousseau dans son excellent rapport, “ est de bonne qualité, surtout la partie qui se trouve entre la Rivière-à-la-Fleur et la Rivière Etchemin. Tous les lots, à l'exception de cinq ou six, sont pris jusqu'à la Rivière-Etchemin, et sur un bon nombre on a déjà commencé à défricher. Deux familles y résident depuis quelques semaines.

“ Dans les environs de ce chemin, surtout sur la Rivière-à-la-Fleur, les pouvoirs d'eau sont nombreux.

“ Ce chemin offrira certainement de grands avantages à la colonisation, en facilitant l'accès aux townships Watford et Metgermette, où il y a de très bonnes terres, mais aucune possibilité pour les colons de s'y rendre avant que le chemin soit ouvert.

“ La colonisation progresse assez rapidement dans nos endroits. A mesure que les chemins s'ouvrent, les terres se prennent et se défrichent. Depuis l'année dernière, la population de St. Malachie et Standon s'est augmentée d'une vingtaine de famille.

“ Depuis quatre ans la valeur de la propriété foncière a certainement triplé.”

Chemin de Buckland et Standon.

Conducteur—REV. L. ROUSSEAU.

Montant approprié.....	\$100.00
do payé.....	100.00

Cette route a son point de départ à la ligne qui divise Frampton de Buckland, et traverse, en suivant la ligne qui sépare Buckland de Standon, les 2e, 3e et 4e rangs de Buckland. Cette route sera continuée plus tard jusqu'au chemin qui conduit au township de Mail.

loux, et ouvrira une communication avec le chemin Taché.

Cette route est parallèle à celle qui a été ouverte l'an dernier entre les lots 23 et 24 du 2e rang de Buckland.

Il a été ouvert et complété, cette année, 18 arpents de chemin propre aux voitures d'été.

M. Rousseau dit que les terres qui se trouvent dans les environs de ce chemin, quoique rocheuses, sont d'une bonne qualité, et sont concédées jusqu'au 4e rang de Buckland.

Chemin de Ste. Claire et St. Malachie.

Conducteur—F. ROULEAU.

Montant approprié.....	\$400.00
do payé.....	400.00

Cette somme a été employée à améliorer et réparer le chemin sur une étendue d'à peu près 24 arpens.

M. Rouleau a pu obtenir au moins 80 journées de corvées des personnes chez lesquelles il a fait travailler.

Je transcris ici le rapport de M. Rouleau qui fera mieux comprendre la nature des travaux qui ont été exécutés. Ce rapport, daté du 13 septembre dernier, est incomplet, vu qu'on a travaillé au chemin postérieurement à cette date; mais étant le seul qui soit parvenu à ce bureau, il m'est impossible de donner des détails sur les ouvrages exécutés depuis.

“ 1. Chez Camille Morin, élargissement du chemin de dix pieds sur une longueur de deux arpents, excavation en moyenne de deux pieds, terrain sableux et rocheux.

“ 2. Vis-à-vis l'église, terre jaune, bouleversée par la gelée et presque impassable après de fortes pluies. Macadamisé, 16 pieds de large sur 13 arpents de longueur, couche de pierre de 12 à 6 pouces couverte de sable, pont de 12 pieds sur 24 exhaussé de 4 pieds, boisé en pierre.

“ 3. Côte de Cinq-Mars, abaissée de 3 pieds, longueur 4 arpents, terrain rocheux, près du pont sur le ruisseau des Aunets, couche de pierre d'environ 2 pieds sur ½ arpent couverte de terre, chemin de Cinq-Mars séparé, il y a eu beaucoup à miner sur une longueur d'environ un arpent.

“ 4. Chez Joseph Richard, élargissement du chemin de 6 pieds, excavation de 3 pieds sur 1½ arpent.

“ 5. Chez Louis Couture et Forrest, terrassement du chemin, terre de savane sur 2½ arpents; chez la veuve Lamontagne, élargissement du chemin de 6 pieds, excavation 2½ pieds sur ½ arpent, côte abaissée de 3 pieds sur ½ arpent, terre sablonneuse. Terrassement chez Roi, un arpent.

“ 7. Chez Marcoux, deux côtes abaissées de 6 pieds, terre rocailleuse sur 2 arpents.

“ 8. Chez Hébert, 2 côtes abaissées de 5 pieds, 1½ arpent, pont réparé et boisé en pierre.”

Grande Ligne de Ste. Marguerite.

Conducteur—REV. ET. HALLÉ.

Montant approprié.....	\$350.00
do payé.....	350.00

Je regrette qu'une maladie longue et sévère ait empêché M. Hallé de faire rapport sur les travaux qu'il a fait exécuter dans ce chemin. J'ai reçu, néanmoins, l'assurance que ce monsieur donnera toutes les informations désirées aussitôt que l'état de sa santé le lui permettra.

Chemin Central de Cranbourne.

Conducteur—P. CASSIDY.

Montant approprié - - - - -	\$150.00
Do payé - - - - -	150.00

Ce chemin, long d'à peu près huit milles, commence à la ligne nord du township de Cranbourne, court dans une direction sud, entre les 14^e et 15^e lots du township, et doit se terminer au chemin Etchemin.

Du 1^{er} au 8^e rang, il est dans un état passable pour les voitures d'été; du 8^e au 10^e rang, le chemin n'est ouvert qu'en chemin d'hiver.

Les travaux de cette année consistent en réparations et améliorations dans la partie non parachevée sur un espace d'à peu près 21 acres. La longueur du chemin maintenant praticable pour les voitures à roues est de cinq milles.

Il a été construit un pont de 105 pieds de longueur qui a coûté \$59.15. Il y en a un autre à construire entre les 7^e et 8^e rangs.

Les renseignements intéressants qui suivent sont tirés du rapport de M. Cassidy :

"Le sol est bon, les bois sont d'une belle venue, consistant en érable, bouleau, hêtre, bois blanc, épinette blanche d'une excellente qualité et de sapin. Dans les savanes, l'on trouve notre cèdre incorruptible et notre épinette rouge si durable, ainsi que le pin, ce roi de nos forêts.

"Les avantages que la colonisation retire de la confection des chemins sont très considérables. Qu'on prenne pour exemple le township voisin de Frampton : il y a deux ans, une certaine somme a été employée sur le chemin principal qui joint celui de Cranbourne, et le résultat a été que sur un espace de 10 milles, il ne reste plus un seul lot de vacant. Ce fait est concluant en faveur des chemins de colonisation, et il y a tout lieu d'espérer que l'on obtiendra d'aussi beaux résultats lorsque les chemins de Cranbourne et Etchemin seront ouverts jusqu'au chemin Kennebec.

"Toutes les terres sont prises le long du chemin. Un grand nombre de colons, principalement des Canadiens-Français, sont venus ici pour prendre des terres, mais n'ayant trouvé aucuns lots vacants près du chemin, ils s'en sont retournés. Dans les townships voisins toutes les terres situées le long des chemins ouverts par le gouvernement sont occupées. Je puis dire avec vérité que tout ce qu'il est nécessaire de faire pour fixer le surplus de la population des anciennes paroisses, est de mettre à sa portée les terres vacantes de la couronne, en ouvrant de bons chemins.

"Les bois de pin et d'épinette ont été exploités, mais seulement le long des cours d'eau. Dans toute l'étendue de Cranbourne, et principalement le long des chemins projetés les bois sont superbes et en quantité illimitée.

"Les récoltes ont été bonnes et la mouche à blé n'a fait que très peu de dommages aux grains. En général, la récolte de patates a été abondante, et j'ai observé que la paroisse de St. Joseph, formée d'anciens établissements, achète annuellement plusieurs mille minots de patates des habitants de Cranbourne, composée de nouveaux établissements.

"Une église catholique a été construite dans Cranbourne.

"L'augmentation de la valeur de la propriété foncière a été très grande dans Cranbourne; mais, afin de vous faire mieux comprendre cet accroissement de valeur, je vais vous rapporter un incident qui date de l'établissement du township.

"En 1832, le gouvernement permit à ses pensionnaires de commuer leurs pensions. Un grand nombre en profitèrent, vinrent en Canada et obtinrent des octrois de terre. Plusieurs centaines de familles se rendirent à Cranbourne, mais de ce grand nombre, à peine une vingtaine de familles s'y établirent. Et quelle en a été la cause? *Le manque de chemins.*

"Quelques-uns d'entre eux ont donné leurs terres comme leur étant inutiles; d'autres les ont cédées pour une bagatelle, enfin, quelques-uns les ont vendues pour un verre de liqueur.

"Lorsque, l'hiver dernier, j'ai fait le recensement, des terres ont été évaluées jusqu'à \$1350, prix qu'elles avaient été vendues.

“ Suivant moi, le meilleur moyen de faire prospérer le pays est de rendre les terres vacantes de la couronne accessibles à la jeune génération. C'est la population et non les terres vacantes qui font la richesse d'un pays.

“ Nos jeunes gens avaient l'habitude d'aller aux Etats-Unis pour travailler et souvent pour s'y fixer, simplement parce qu'ils ne pouvaient avoir accès aux terres vacantes, faute de chemins. Dans ce cas, il y avait non-seulement une perte de travail, mais encore la morale était compromise, souvent s'en suivait la perte du sentiment religieux, et un dégoût pour les coutumes simples mais pures de leurs ancêtres.

“ Je dirai donc au gouvernement : ouvrez vos terres aux jeunes Canadiens, et éloignez la jeunesse de l'influence démoralisatrice de la république voisine et de ses tendances infidèles ; conservez-la à la religion de ses pères, et vous aurez un peuple content, paisible et vertueux ; vous aurez des sujets attachés par les liens de la loyauté et par l'allégeance que les peuples invariablement rendent aux gouvernements qui font leur devoir en protégeant le peuple et ses intérêts.

“ Les émigrants d'Europe ne doivent pas être oubliés ; il y a de la place pour tous. L'on devrait encourager le robuste Irlandais à s'établir en Canada. Dites-lui qu'il peut devenir propriétaire ici, sans danger d'être évincé pour non paiement de ses rentes ; dites lui d'éviter les villes des Etats-Unis, où lui et les siens ne sont que des scieurs de bois et des charroyeurs d'eau ; dites-lui que sa religion y est tournée en ridicule, et qu'en Canada la croix est respectée, et que tous ses droits et privilèges seront garantis.”

Il existe un grand nombre de pouvoirs d'eau dans ce township.

M. Cassidy estime qu'il faudrait une somme de \$700 pour compléter le chemin déjà ouvert entre les 7e et 8e rangs, et une autre somme de \$1,000 pour ouvrir et parachever le chemin central du 8e au 14e rang, distance de 5 milles.

Ces chemins sont verbalisés.

M. Hector L. Langevin, M. P. P., a transmis à ce bureau un rapport extrêmement intéressant sur le résultat des travaux exécutés en 1861, dans les chemins de colonisation du comté de Dorchester.

Ce monsieur me pardonnera, j'ose espérer, la liberté que j'ai prise de donner ici un extrait de son rapport. Les judicieuses observations et les renseignements précieux qu'il donne ne manqueront pas de fixer l'attention de tous les amis de la colonisation.

“ Vous vous rappelez,” dit M. Langevin, “ que l'an dernier j'avais obtenu de l'honorable M. Vankoughnet l'ordre pour le tracé et l'ouverture d'un grand chemin de colonisation appelé le *chemin Etchemin*. Tout entier dans le comté de Dorchester, ce chemin devait commencer à l'angle N. E. du township de Cranbourne, qu'il devait traverser pour rencontrer plus tard le chemin central venant de St. Edouard de Frampton, d'où il se dirigerait à travers les townships de Watford et Metgermette, pour s'arrêter au chemin de Kennebec, dans le comté de Beauce. L'an dernier, nous avons dû nous contenter du tracé de cinq milles de ce chemin ; mais cette année, non-seulement le tracé en a été continué sur une longueur d'au moins dix milles, mais le chemin lui-même avec ses ponts a été ouvert depuis les anciens établissements de St. Malachie de Frampton jusqu'à l'Isle-aux-Ormes, sur la rivière Etchemin. C'est une longueur de cinq milles de bon chemin ayant vingt pieds de largeur. Quoique, dans la première partie de ce chemin, les terres ne fussent pas aussi bonnes qu'ailleurs, néanmoins, il y avait déjà 15 ou 16 terres prises quand les travaux du chemin ont commencés, tant les jeunes gens de mon comté sont désireux de s'établir dans le voisinage de leurs parents, et de profiter de l'avantage des chemins de colonisation. Je dois ajouter que le gouvernement, comprenant bien sa mission, a libéralement accordé comme lots gratuits les lots situés sur ce grand chemin, ce qui en assurera l'établissement promptement, et attirera dans cette vaste et belle contrée une nombreuse population.

“ Afin d'aider au développement de ces terres, il a fallu songer à rendre plus accessible ces townships par le chemin de Ste. Claire à Frampton qui, en plusieurs endroits n'était pas accessible à des charges entières. Les travaux qui y ont été faits n'ont coûté au gouvernement que \$400, mais ils faciliteront l'établissement d'un grand nombre de jeunes gens qui se seraient découragés à la vue des mauvais chemins.

“ D'un autre côté, comme il est important que les jeunes gens des anciennes paroisses de la Beauce qui voudraient profiter des avantages offerts dans le comté de Dorchester

puissent y pénétrer facilement, le gouvernement, sur ma demande, a fait prolonger le chemin dit "la grande ligne de Ste. Marguerite." Par ce moyen, la partie ouest de Frampton et de Cranbourne se trouve ouverte à la colonisation, et on pénétrera dans les autres parties par le moyen de deux chemins perpendiculaires à ce dernier et qui couperont le chemin central de St. Edouard et de Cranbourne. C'est aussi en vue de ces deux chemins et pour faciliter l'accès de terres incultes par Ste. Marguerite et St. Edouard aussi bien que par Ste. Claire et St. Malachie, que le gouvernement a fait dépenser, aussi sur ma suggestion, une somme d'argent sur le chemin central de Cranbourne.

"Tous ces travaux de chemins se sont faits pour la faible somme de \$2100. C'est beaucoup pour peu d'argent. J'espère, néanmoins, que l'octroi pour les années prochaines sera plus considérable, et qu'au lieu d'employer 10 ans à ouvrir nos grands chemins, nous pourrions les livrer aux colons en cinq ans et moins.

"Je dois ajouter que l'an dernier j'avais obtenu du gouvernement l'arpentage du township Daaquam, dans le comté de Bellechasse, et situé entre la rivière St. Jean au sud, la rivière Daaquam au nord, le township Panet à l'est, et le township Langevin (dans Dorchester) à l'ouest. Le résultat a été tel que je m'y attendais. Les terres y sont magnifiques. Cette année, le gouvernement m'a accordé l'ouverture ou arpentage du township Langevin où les terres, d'après ce que m'en a dit l'arpenteur, sont aussi bonnes que dans Daaquam. C'est donc un territoire assez étendu pour y établir trois grandes paroisses, et où les terres sont égales aux plus belles terres du district de Québec. Le prix n'en est que de trente-six sous l'acre, et on y pénètre maintenant par St. Gervais et le chemin Fortier. J'espère que l'an prochain on pourra y avoir accès par un chemin qui viendra s'embrancher au chemin Etchemin, dans Cranbourne ou Watford, et aussi par Standon et Ware, dans le comté de Dorchester.

"Pour me résumer, le territoire inculte et que forment les townships de Cranbourne, Watford, Metgermette, Ware, Langevin et Daaquam, est ou pourra être accessible l'an prochain par les routes suivantes :—

- 1^o Ste. Claire et St. Malachie de Frampton ;
- 2^o Ste. Marguerite et St. Edouard de Frampton ;
- 3^o Ste. Marie ou St. Joseph et St. Edouard de Frampton ;
- 4^o St. Joseph ou St. François de Cranbourne ;
- 5^o St. George ou Linière et Watford ;
- 6^o St. Gervais et le chemin Fortier dans Bellechasse.

"Le 1er, le 2e et le 6e de ces chemins sont ouverts ; les trois autres devront l'être dans un an.

"Ces trois derniers chemins, c'est-à-dire les Nos. 3, 4 et 5 auront le parcours suivant :

1^o Le No. 3 partira de "la grande ligne de Ste. Marguerite," entre St. Edouard de Frampton et les seigneuries, et traversant Frampton (les 2 paroisses) ira aboutir au chemin du 9e rang.

2^o Le No. 4, partant de "la grande ligne de Ste. Marguerite," entre Cranbourne et les seigneuries, traverserait Cranbourne en passant le lot choisi pour y bâtir une nouvelle église et aboutirait au grand chemin Etchemin dont j'ai parlé plus haut.

3^o Le No. 5, partant aussi de "la grande ligne Ste. Marguerite" entre Watford et les seigneuries, traverserait Watford, dans lequel il couperait le chemin Etchemin, et irait aboutir au township Langevin, où il rencontrerait un chemin nouveau que j'ai intention de demander au gouvernement à travers Ware et Standon.

"Ces chemins sont d'absolue nécessité, et je ne doute pas que le gouvernement, voyant les besoins croissants de la colonisation, ne demande, cette année, un octroi plus considérable en faveur de cette grande œuvre. S'il fallait quelque chose pour le convaincre j'ajouterais que je tiens du révérend M. Rousseau, curé de St. Malachie de Frampton, que tous les lots sur la plus grande partie des cinq milles du chemin Etchemin ouvert cette année sont pris et des défrichements sont commencés. Plus que cela, plusieurs cultivateurs ont intention d'occuper de nouveaux lots sur la partie du chemin dont le tracé seul est fait, convaincus qu'ils sont que le gouvernement les traitera avec la même libéralité que les autres."

COMTÉ DE BEAUCE.

Chemin de Dorset.

Conducteur—LS. LABRECQUE.

Montant approprié en 1860.....	\$300 00
Do do en 1861.....	217 69
	\$517 69
Montant payé.....	517 69

Ce chemin part du chemin Lambton, dans Forsyth, et joint le chemin ouvert par M. le Dr. Douglass dans Dorset.

Il a été ouvert sur un espace de quatre milles et un-quart, dont un mille est parachevé. Deux ponts ont été construits, formant ensemble à peu près 50 pieds de pontage, qui ont coûté \$50, et une certaine étendue de chemin a été fascinée.

Le coût du mille parachevé est de \$300

Le sol, au approchement du township Dorset, est assez bon, quoique rocheux et couvert de bois mêlé, mais en approchant du township Dorset, le terrain est infiniment meilleur et boisé en érable.

Ce chemin favorisera la colonisation de Dorset, qui est un très beau township.

Il existe deux pouvoirs d'eau, sur l'un desquels il y a un moulin à scie.

Plusieurs colons se sont établis le long du chemin, et la valeur de la propriété a doublé depuis ces dernières années.

M. Labrecque estime qu'il faudrait une somme de \$700 pour terminer ce chemin.

Chemin de Gayhurst.

Conducteur—ROMAIN DALLAIRE.

Montant approprié.....	\$800 00
Do payé.....	800 00

Ce chemin, long de dix milles, a son point de départ à la ligne qui divise les townships d'Aylmer et Gayhurst, traverse ce dernier township et se termine à la Rivière-Chaudière.

Il a été ouvert en chemin d'hiver dans toute son étendue.

Six ponts ont été construits, formant ensemble 225 pieds de pontage, qui ont coûté \$100.

“Le chemin qui suit le cours d'une petite rivière,” dit M. Dallaire, “traverse généralement un terrain couvert de bois mou; mais les terres sont bonnes, et à peu de distance du chemin, commence le bois franc qui couvre presque tout le township.”

“Sur la petite rivière qui longe le chemin, il y a un grand nombre de belles places de moulin.”

“Pour parachever ce chemin, je crois qu'il faudrait \$3000. Quelques colons ont déjà fait des défrichements, et un grand nombre attend la nomination d'un agent pour prendre des terres; et je ne doute pas que toutes les terres ne soient prises aussitôt que l'agent aura reçu ses instructions.”

COMTÉ DE MEGANTIC.

Chemin de la Grosse-Ile et chemin du Huitième rang.

Conducteur—IGNACE ROBERGE.

Montant approprié.....	\$300 00
Do payé.....	200 00
	\$100 00
Balance restant.....	\$100 00

De la somme de \$200 avancée à M. Roberge, celle de \$52 32 a été employée à améliorer le chemin de la Grosse-Île, et celle de \$99 93 à des travaux de même nature dans la route du Huitième rang, conduisant au dépôt du chemin de fer. Ces deux chemins sont situés dans la paroisse de Ste. Julie de Somerset.

Le chemin du Huitième rang passe en grande partie dans un terrain bas, ce qui nécessitera des travaux considérables pour le rendre praticable pour les voitures d'été.

L'on suggère d'employer la balance restée dans les mains du conducteur à construire un pont sur la Rivière-Noire, qui traverse ce dernier chemin.

M. Roberge n'ayant pas transmis de rapport, il m'est impossible de donner aucuns détails sur l'étendue des travaux qui ont été exécutés.

COMTÉ DE NICOLET.

Chemin Missouri.

Conducteur—ALEXIS DESFOSSÉS.

Montant approprié en 1860	\$100.00
do payé en 1861	100.00

Ce chemin commence à la concession Missouri, dans la paroisse St. Grégoire, et se termine au rang St. Michel, dans le township d'Aston, dans la paroisse de St. Célestin.

Avec cette somme, deux milles et dix-neuf arpents ont été ouverts pour chemin d'hiver sur une largeur de 13 pieds. De cette étendue, 37 arpents passent à travers les fiefs Bruyère et Roctallade, et 38 arpents dans le township d'Aston.

Plusieurs petits ponts ont été construits, ainsi qu'un demi arpent de pontage sur terre.

De la concession St. Michel, dans le 1er rang d'Aston, le chemin est ouvert jusqu'à St. Christophe, et passable pour les voitures à roues, quoique non parachevé dans toutes ses parties.

Le sol, le long du chemin, est généralement bon, et ce dernier conduit à des terres superbes.

M. Desfossés dit que depuis ces dernières années, plus de deux cents colons se sont établis dans Aston, et que si le chemin était parachevé, ce nombre serait plus que doublé dans une couple d'années.

Il faudrait une nouvelle appropriation de \$800 pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE DRUMMOND.

Chemin de St. Guillaume à St. Bonaventure.

Conducteur—G. T. PELLETIER.

Balance de l'appropriation de 1861	\$170.00
Montant payé	30.00

Balance restant \$140.00

M. Pelletier a donné à faire à l'entreprise, en 1861, cinq arpents de pontage, pour le prix de \$12 par arpent.

Ces ouvrages ont été exécutés à son entière satisfaction par M. François Lemoine, et il a passé contrat avec le même entrepreneur pour la confection de six autres arpents de pontage, pour le prix de \$72.

Ces travaux seront exécutés l'an prochain.

Chemin en arrière de Kingsey.

Conducteur—P. WHITNEY.

Balance de l'appropriation de 1860	\$200.00
Montant payé en 1861	200.00

Ce chemin, comme chemin de front, traverse les lots n° 21, 22, 23 et 24 du 6me rang de Kingsey, et ensuite, comme chemin de ligne, monte à travers les 6me, 7me et 8me rangs, en partie entre les lots n° 21 et 20 du 6me rang, au-delà par le lot n° 19 du 7me rang, et passe ensuite au lot n° 22 dans le 8me rang, et sur une petite distance dans le 9me rang.

Il a été ouvert, cette année, sur une étendue de deux milles et un-tiers, dont 2¼ milles sont praticables pour les voitures à roues, mais ne sont pas parachevés.

Les terres dans les environs sont bonnes et couvertes de bois mêlé ; elles offrent de grands avantages à la colonisation.

Il existe un superbe pouvoir-d'eau au centre de cette ligne de chemin.

Il faudrait une somme de \$500 pour compléter le chemin, qui est verbalisé.

Chemin de Durham et Ely Nord.

Conducteur—ASA LEIGHTON.

Balance de l'appropriation de 1860	\$88.14
Montant payé en 1861	88.14

Avec cette balance, M. Leighton a fasciné et fossoyé une étendue de 9 arpents de chemin presque impassable auparavant, depuis l'endroit où il avait arrêté ses travaux l'année précédente jusqu'au chemin de Hughes.

Il a, de plus, aplani une côte considérable, qui a coûté dix jours de travail, et fait une décharge dans un endroit où le chemin était submergé par un ruisseau.

Enfin, il a enlevé les pierres qui obstruaient la voie et fait des fossés de chaque côté du chemin, depuis la station du chemin de fer jusqu'au chemin de Hughes, sur une étendue d'à peu près six arpents.

Ce chemin est maintenant ouvert et complété depuis la station jusqu'au front de Durham, où il joint le grand chemin de Melbourne à Drummondville.

Chemin de Wickham au dépôt d'Acton.

Conducteur—THOMAS BRADY.

Balance de l'appropriation de 1860	\$138.50
Montant payé	138.50

Il a été complété, cette année, un mille de chemin déjà ouvert sur le 10me rang de Wickham, avec un fossé d'un côté de 5 pieds d'ouverture et 6 pieds de profondeur. Les deux milles restant, savoir : sur les 11me et 12me rangs, sont passables pour les voitures d'hiver.

Les terres dans les environs sont propres à y faire des établissemens, et se défrichent rapidement.

L'on trouve le long du chemin du minerai de fer (bog iron), et il n'est éloigné que de cinq milles des mines de cuivre de Wickham qui, par leur richesse, ne le cèdent à aucune autre dans le pays.

Le fossé dont il est question plus haut, lorsqu'il sera complété, aura une longueur de trois milles. Il devra passer à travers la savane de Wickham qui, après qu'elle aura été desséchée, offrira une immense étendue de terrain propre à la culture.

M. Brady estime qu'il faudrait \$600 pour compléter les deux milles qui restent à faire

COMTÉ DE WOLFÉ.

Chemin de Wotton et Wolfestown.

Conducteur—J. T. LEBEL.

Montant approprié en 1860.....	\$600.00
Montant payé en 1861.....	600.00

Ce chemin a son point de départ au chemin principal de Wotton, traverse le township de Ham entre les 5e et 6e rangs, et devra se terminer au chemin Gosford, dans le township de Wolfestown.

M. LeBel a commencé ses travaux au chemin Pacaud, dans Ham, en gagnant Wotton, et a ouvert, en chemin d'hiver, une étendue de trois milles et 10 arpents sur 24 pieds de largeur.

Ci suit un extrait du rapport de M. LeBel :

“ Le terrain où passe ce chemin est généralement haut, propre à la culture, et il en est ainsi des terrains adjacents.

“ Ce chemin offre beaucoup d'avantages à la colonisation et facilitera les moyens à un grand nombre de colons de s'établir sur les terres vacantes qui sont encore en grand nombre dans les townships de Ham, Wotton et Wolfestown.

“ Il se trouve plusieurs pouvoirs d'eau sur la rivière Nicolet et ses affluents, qui pourront être utilisés plus tard à l'avantage de ces localités

“ La colonisation a fait des progrès immenses dans ce comté depuis ces cinq dernières années, et je crois pouvoir ajouter sans exagération, que la population actuelle est double de ce qu'elle était il y a cinq ans.”

M. LeBel croit que ce chemin coûtera \$600 par mille.

Chemin de Weedon et Lingwick.

Conducteur—CHARLES TANGUAY.

Montant approprié.....	\$300.00
Do payé.....	300.00

Il a été complété, cette année, 1½ mille de chemin. Ce chemin, long de cinq milles, est maintenant praticable pour les voitures d'été dans toute son étendue, quoiqu'il y ait encore ¼ de mille en différentes places qui aurait besoin d'être amélioré.

Plusieurs petits ponts ont été construits ainsi que deux pontages sur terre, mesurant 520 pieds, qui ont coûté \$41. M. Tanguay a aussi fasciné un mille de chemin qu'il a fait couvrir de terre.

Le sol le long du chemin est composé en partie de terre noire reposant sur une couche de glaise bleue, et en d'autres endroits de terre grise et de sable. Le bois consiste en épinette, cèdre, érable et merisier.

Lorsque le pont sur la Rivière-St.-François aura été construit, le chemin sera d'un grand avantage pour les colons qui désirent se fixer le long de ce chemin, où l'on trouve d'immenses étendues de belles terres.

Par sa jonction avec le chemin St. François, dans Lingwick, il offre une voie directe à ceux qui voudront aller former des établissements sur les bords du beau lac Mégantic.

Il existe un magnifique pouvoir d'eau sur ce chemin.

Suivant M. Tanguay, la population dans Weedon a doublé depuis les six dernières années.

COMTÉS DE WOLFE ET RICHMOND.

Chemin de Windsor et Wotton.

Conducteur—RÉMI BENOÎT.

Balance de l'appropriation de 1859.....	\$650.00
Montant approprié en 1861.....	250.00
	<hr/>
	\$900.00
Montant payé.....	300.00
	<hr/>
Balance restant.....	\$600.00

Ce chemin, précédemment ouvert, a été amélioré cette année, de manière à le rendre praticable pour les voitures à roues sur un espace de quatre milles.

Pour rendre compte des ouvrages qui ont été exécutés sous l'intelligente surveillance de M. Benoît, j'ai cru devoir citer les passages suivants que j'ai extraits de son rapport.

" J'ai fait, à partir du deuxième rang de Windsor, ouvrir le chemin jusqu'au 3e rang de la longueur d'environ vingt-cinq pieds, et dans plusieurs endroits j'ai fait pratiquer des fossés d'un côté du chemin pour en faciliter l'égout; j'ai fait mettre des fascines à chaque bout de certains vieux pontages déjà existant, et j'ai fait recouvrir de terre ces fascines et ces vieux pontages. Dans la troisième concession, le chemin parcourt un sol élevé et très bon, à part quelques endroits où j'ai fait faire des pontages formant en tout une longueur d'environ deux arpents et demi; et là où le chemin s'étend sur un sol élevé, nous avons laissé le chemin de 15 à 18 pieds de large, et nous ne nous sommes occupés qu'à arracher dans cette largeur les souches et les racines, et niveler le chemin. Jusque vers le milieu de la quatrième concession, le chemin parcourt encore un terrain sec et très propre à faire un bon chemin, et nous avons opéré là comme dans la troisième concession; nous avons été obligés, au commencement de la quatrième concession, de laisser le premier tracé du chemin pour suivre la ligne telle que décrite dans le procès-verbal, et cela nous a fait faire environ six arpents de chemin neuf, dont trois étaient en bois debout et trois fait à la souche. Nous avons eu à faire dans ces trois derniers arpents un petit pont d'environ 18 pieds de large sur un petit ruisseau. Dans l'autre moitié de cette concession, nous avons réparé autant que possible les mauvais endroits pour rendre le chemin praticable. J'y ai fait construire un pontage sur terre d'environ un demi arpent de long dans un endroit où les voitures étaient obligées de laisser le chemin et de faire un grand détour pour passer; c'est là, à proprement parler, vers le milieu de la quatrième concession, que commence cette savane qui se prolonge jusqu'au milieu de la cinquième concession, formant une longueur d'environ un mille et où nous n'avons fait autre chose que d'arracher les souches et les racines sur une longueur variant de quinze à vingt pieds; et il n'y avait, à mon opinion, que cela à faire pour le présent dans cet endroit, c'est-à-dire, préparer le chemin à recevoir les pontages sur terre qu'il sera nécessaire d'y faire, si l'on veut arriver à faire un bon chemin dans cet endroit. Dans l'autre moitié de la cinquième concession, le chemin a été ouvert dans presque toute sa largeur jusqu'au sixième rang, et nous y avons arraché les souches et les racines et nivelé le terrain sur la largeur de quinze à dix-huit pieds.

" Maintenant, si la pluie ne fut venue endommager nos travaux de cet été et les travaux de l'automne dernier, nous aurions l'avantage d'avoir le chemin de Windsor et Wotton dans toute sa longueur assez roulable pour les voitures d'été; tel qu'il est, quoique praticable cependant, il est dans un état à exiger de grandes réparations, surtout dans la partie qui se trouve située dans le township de Wotton et où nous avons travaillé l'automne dernier. Dans toute l'étendue de ce chemin il y aura un excellent chemin d'hiver. Le nombre des pontages que j'ai fait faire dans les quatre milles de chemin où j'ai fait travailler cet été peut former, réunis, une longueur de trois arpents et demi à quatre arpents, lesquels ont coûté environ dix piastres par arpent; et si c'est l'intention du gouvernement de faire exécuter le pontage de cette savane plus haut mentionnée, il ne devra pas baser ses calculs, quant à la dépense que nécessitera ce pontage, sur un prix moindre de huit à dix piastres par arpent."

“ Les avantages que retirerait la colonisation du parachèvement du chemin de Windsor et Wotton seraient très grands, en ce qu'ils empêcheraient tous les gens qui viennent ici et désireux de s'établir de s'en retourner découragés à l'aspect de nos chemins et par le manque total de chemins ; et aussi en ce qu'ils faciliteraient l'établissement de chemins nouveaux là où se portent tous les nouveaux colons et surtout là où il y a d'excellents terrains à défricher, c'est-à-dire au sud du chemin de Windsor et Wotton.

“ C'est avec un grand plaisir que je puis noter l'établissement, depuis le mois de décembre dernier, de vingt-quatre nouvelles familles qui sont venues s'établir dans notre township et dont les trois-quarts se sont portées dans les environs du chemin de Windsor et Wotton.

J'ai encore eu le plaisir de voir, dans le cours de l'été dernier, quelques familles canadiennes revenues des Etats-Unis se fixer au milieu de nous.

“ La colonisation de nos beaux townships a enfin pris son élan, et dans peu d'années nous verrons surgir de grandes et belles paroisses du milieu de nos forêts. Je regrette sincèrement de ne pouvoir dire que tous ceux qui sont venus visiter notre township s'y soient tous établis, car alors au lieu de vingt-quatre familles, j'en aurais cité plus de cinquante qui se seraient établies dans notre localité pendant les onze derniers mois seulement.

“ Je suis informé par des personnes très recommandables, que tous les townships environnants s'établissent dans une grande proportion autour des chemins qui ont été ouverts par le gouvernement.

“ La valeur de la propriété foncière a triplé depuis quelques années seulement, et c'est dans cette proportion qu'ont été faites les évaluations municipales dans notre township, et il en est à peu près de même dans les townships environnants.”

Quoique ce chemin, long de 15 milles, soit maintenant à peu près praticable dans toute son étendue, néanmoins, M. Benoit pense qu'il ne faudra pas moins de \$100 par mille pour le parachever, non comprise la savane qu'il mentionne, et qui coûtera le double.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE RICHMOND.

Chemin nouveau dans Westbury.

Conducteur—FRANCIS LOOMIS.

Montant approprié.....	\$500 00
Do payé.....	500 00

Ce chemin part de Sherbrooke, passe par Westbury et se termine à Dudswell. La longueur projetée de ce chemin est de 11½ milles, savoir : cinq milles dans Ascot et 6½ dans Westbury.

L'étendue ouverte cette année est de 3½ milles dont deux milles, sont praticables pour les voitures à roues, et le reste ne peut servir que pour les voitures d'hiver ; cette partie du chemin est dans le township d'Ascot.

Plusieurs petits ponts ont été construits et un demi mille de chemin a été fasciné.

Le sol dans les environs de ce chemin est bon et propre à former des établissements agricoles. Les bois sont beaux et de diverses espèces.

Ce chemin conduit à Stoke, Westbury, Dudswell, Weedon et Ham, où l'on trouve quantité d'excellentes terres, et il serait très important que ce chemin fut terminé le plus tôt possible. C'est aussi la voie la plus directe pour communiquer de ces townships au chemin de fer.

L'on trouve dans Westbury, sur la Rivière-St-François et ses tributaires, d'excellents pouvoirs d'eau qui ne peuvent être utilisés à cause du manque de chemins.

Dans Westbury et Dudswell il y a de la pierre à chaux et de belles carrières de marbre qui, pour la même raison, ne peuvent être exploitées.

M. Loomis estime qu'il faudrait une somme de \$3500 pour compléter ce chemin.

Chemin de Melbourne.

Conducteur—LOUIS DESAULNIERS.

Montant approprié.....	\$800 00
Do payé.....	300 00

Ce chemin a son point de départ au No. 19 du 5e rang de Melbourne, et se termine à la ligne du *Gore* de Brompton.

Il a été ouvert 3½ milles de ce chemin, dont un demi mille seulement a été complété; le reste n'est praticable que pour les voitures d'hiver. La partie parachevée a coûté à peu près \$200 par mille.

Un pont de 50 pieds de pontage a été construit et a coûté \$30.

Les terres le long du chemin sont de bonne qualité, et propres à former des établissements agricoles. Le bois y est mêlé.

Il existe dans les environs un pouvoir d'eau sur lequel un moulin a été construit.

La somme de \$900 à \$1000 serait nécessaire pour compléter ce chemin.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE COMPTON.

Chemin de Hereford et Auckland.

Conducteur—F. B. McNAMEE.

Montant payé à même la somme appropriée pour les townships de l'Est.....	\$2587 25
--	-----------

Ce chemin commence du chemin de la rivière Connecticut, sur le 6e rang de Hereford, court au nord à travers le *Gore* de ce township, et est tracé jusqu'au sixième rang de Auckland, entre les rangs A et B. Onze milles ont été donnés à faire par contrat à M. F. B. McNamee, au prix de \$488 par mille; de cette étendue 5½ milles sont parachevés.

Deux ponts ont été construits sur le ruisseau de Hall, de 35 pieds de longueur chaque. Il a aussi été fait six arpents de pontage sur terre (*causeway*.)

Le chemin n'est ouvert que jusqu'au lot No. 18 dans le *Gore* de Hereford, et cependant des colons se sont rendus à travers la forêt sur le lot No. 23, dans le rang B de Auckland.

Pour se rendre de Coaticook au chemin de Hereford et Auckland, il faut parcourir un espace de 25 milles par un chemin pour la plus grande partie en très mauvais état, et traverser deux fois la ligne provinciale.

Il est donc de nécessité urgente de continuer l'ouverture du chemin déjà commencée entre les 8e et 9e rangs de Hereford pour rejoindre le chemin de Hereford et Auckland.

En parlant du chemin entre les 8e et 9e rangs de Hereford, voici ce que dit le révérend M. J. B. Champeaux, cet ami zélé de la colonisation, dans une lettre qu'il m'a adressée le 26 janvier dernier.

“ On voit qu'il reste à faire 16 milles de chemin dans cette direction pour arriver à nos colons les plus éloignés dans la forêt. J'ai demandé, le printemps dernier, le chemin de Hereford et Auckland pour faire prendre les terres de chaque côté du dit chemin, et cela a fort bien réussi. Mais aujourd'hui je demande humblement, et avec grand désir de l'obtenir, les 16 milles pour arriver au 6e rang de Auckland, et de plus un chemin partant du 6e rang de Auckland, dans la direction du lac Mégantic, passant à travers les rangs 6, 7, 8, 9, 10 et 11 de Auckland, passant de là à travers Ditton, Chesham, Cleinton, se terminant dans Marston.

“ Si le gouvernement veut m'ouvrir ce chemin, je pourrai faire prendre les terres toujours plusieurs milles en avant des travailleurs. Si ce chemin n'est pas obtenu et fait le printemps prochain, inutile de parler de colonisation dans cette partie de la province. Ce serait nuire à la cause de la colonisation que d'envoyer de pauvres malheureux compatriotes languir au fond de la forêt sans voie de communication.....

“ Sur le chemin que j'appellerais “ chemin du Mégantic,” on trouve, à peu près à 6 ou 7 milles de Coaticook, au sud du susdit chemin, une place d'église, marquée chez un M. Gendron. Tout près de cette place, il y a une mine de cuivre qui paraît promettre beaucoup. A peu près à 16 milles de Coaticook, sur le No. 1 du 9e rang de Hereford, on voit sur le susdit lot 1er, appartenant au révérend messire Eusèbe Durocher, curé de Belœil, qui porte beaucoup d'intérêt à l'établissement de ces townships; une autre place d'église, marquée par une croix, au milieu d'un petit cimetière, et tout vis-à-vis, sur le lot 11e du Gore de Hereford, se trouvent plusieurs maisons bâties l'été dernier, ainsi qu'un moulin à scie qui appartiennent à Flavien Paquette et Cie. Cette place, qui promet beaucoup, est connue sous le nom de Paquetteville. Il y a un magasin en construction.

“ A peu près 8 milles plus loin, dans le nord, sur le chemin entre les rangs A et B de Auckland, où messire Thomas Dagenais, curé de St. Edouard, et J. O. Bureau, M. P. P., ont des terres, une place d'église sera marquée au printemps dans un lieu appelé Bureauville.”

Dans le cours de 1861, à peu près 254 lots ont été achetés par des colons.

Chemin de Hampden et Ditton.

Conducteur—F. B. McNAMEE.

Ce chemin a son point de départ au chemin Victoria, dans Bury, traverse les 3ème 2ème et 1er rangs de Hampden, et est tracé jusqu'à la ligne qui divise les 1er et 2ème rangs de Ditton, distance de cinq milles.

Je suis informé que les terres le long du tracé sont bonnes, et celles plus en profondeur excellentes.

Cinq milles de ce chemin ont été donnés à faire à l'entreprise, l'automne dernier, à M. F. B. McNamee, pour le prix de \$510 par mille, mais vu la saison avancée, les travaux ont été remis au printemps prochain.

COMTÉ DE BROME.

Chemin de la vallée de Sutton.

Conducteur—HENRY BORIGHT.

Montant approprié.....	\$600.00
Do payé.....	600.00

Ce chemin commence à Sutton Flatt, dans le township de Sutton, et se termine à Brome Corner, distance de 6½ milles.

Toute cette étendue a été ouverte cette année en chemin d'hiver.

Le chemin a été fasciné sur une longueur de douze arpents: ces travaux ont coûté \$120.

Le chemin passe entre deux rangs de collines et à travers des terrains généralement susceptibles de culture, et lorsqu'il sera terminé, il offrira une communication facile entre Richford, dans l'Etat de Vermont, et les townships de Sutton et Brome.

Cette section de pays est remplie de pouvoirs d'eau; l'on trouve de la pierre à chaux et des mines de cuivre et de fer dans Brome et Sutton.

Depuis quelques années, le comté de Brome s'établit graduellement; mais depuis que la guerre est commencée dans les Etats-Unis, grand nombre d'individus ont traversé la ligne provinciale pour venir s'y fixer. Il y a encore beaucoup de terres vacantes dans le comté.

M. Boright estime qu'il faudrait une somme de \$800 pour compléter ce chemin.

Chemin de Potton et Sutton.

Conducteur—Rév. A. B. DUFRESNE.

Montant approprié en 1859.....	\$250.00
do payé en 1861.....	250.00

Ce chemin, qui est la seule voie de communication entre Potton et Sutton, passe entre les 7ème et 8ème rangs de ces townships, depuis le lot No. 19 jusqu'au lot No. 28.

Vu les détours qu'il faudra faire afin d'éviter des côtes considérables, le chemin aura 4½ milles de longueur.

M. Dufresne n'ayant transmis aucun rapport à ce bureau, je ne puis donner de détails sur l'étendue des travaux qui ont été exécutés dans ce chemin.

LISTE des chemins de colonisation faits et en voie de confection, ainsi que des chemins améliorés sous la direction du bureau de l'inspecteur des agences, de 1854 à 1861, inclusivement.

Comté de Chicoutimi.—Chemins Kinogami, Sydenham, Price, Faffard, Anse-St.-Jean Beau-Portage et Rivière-au-Sable.

Comtés de Charlevoix et Chicoutimi.—Chemin de St. Urbain à la Grande-Baie.

Comté de Saguenay.—Chemin de Tadousac et Bergeronnes.

Comtés de Saguenay et Charlevoix.—Chemin de la Rivière-Noire et Saguenay.

Comté de Charlevoix.—Chemins de St. Agnès, Settrington et De Sales.

Comté de Montmorency.—Chemins de St. Ferréol, Laval et Cauchon.

Comté de Québec.—Chemins de Stoneham, Tewkesbury, Béclair et Valcartier.

Comté de Portneuf.—Chemins de Rocmont, Gosford, St. Gabriel, Colbert, Alton et de la Rivière-Batiscan.

Comté de Champlain.—Chemins du Lac Cossette, St. Tite, Grandes-Piles et St. Maurice.

Comté de St. Maurice.—Chemins de Shawinigan, Caxton et Hunterstown.

Comtés de St. Maurice et Maskinongé.—Chemin des Sources de St. Léon.

Comté de Maskinongé.—Chemins de St. Didace, Peterborough, Rivière-aux-Ecorces, Massigosh et Mandeville.

Comté de Berthier.—Chemin de Brandon.

Comtés de Berthier et Joliette.—Chemin de Brandon et Joliette.

Comté de Joliette.—Chemins de Joliette et Matawin, Cathcart, (2 chemins) et Kildare.

Comté de Montcalm.—Chemins de Chertsey, Wexford, Kilkenny et Beauport.

Comté de Terrebonne.—Chemins du Lac à la Truite, Lac rond et Montagne du Sauvage.

Comtés de Terrebonne et Argenteuil.—Chemin de Morin et Howard.

Comté des Deux-Montagnes.—Chemin de St. Colomban.

Comté d'Argenteuil.—Chemins de Chatham et Wentworth, Dalesville et Harrington, Grenville, Beavan Rapids, Montcalm et Arundel, Howard, de la Rivière-du-Nord au Moulin, d'Arnot, Harrington, Wentworth, Crooksmill, West Gore, Mille-Isles, East Outlet, Grenville et Amherst, Chatham et Howard.

Comté de Vaudreuil.—Chemin de Newton et Awkesbury.

Comté d'Ottawa.—Chemins de St. André Avelin, Ripon et Hartwell, Buckingham, Lochaber et Derry, Derry, Templeton, Wakefield et Portland, Rivière-du-Désert, Eardly et Masham.

Comtés d'Ottawa et Pontiac.—Chemin d'Onslow et Masham.

Comté de Pontiac.—Chemins de Bristol et Thorne, Calumet et Rivière-à-la-Loutre, Calumet au Fort William, Portage-du-Fort, Clarendon, Litchfield et Mansfield et Waltham.

Comté de Gaspé.—Chemins dans les Isles de la Magdeleine, Rivière-au-Renard, Anse au-Griffon, Grande-Grève, Anse-à-la-Louise, Chien-blanc, Norvégiens (plusieurs chemins), Percé et Pointe-au-Maquereau.

Comté de Bonaventure.—Chemins de Maria, (2 chemins,) Manns'brook, Pointe-à-la-Garde, Ristigouche et Matapédia, Escuminac, Mann, Paspébiac, Centre Street, Hamilton, Route Moreau, Bujol, New Richmond, Carleton, Cascapédia est et ouest, Cap Noir, Por-

tage, Glen Settlement, Pointe-à-la-Batterie, Rivière-du-Loup, Rivière-Capelan, Sandy Hill à Cross Point Ferry, Malta, Acadiens et McCracken.

Comté de Rimouski.—Chemins de Kempt, Matane et Cap Chat, Sandy Bay, Mont-Commis, Neigette, Macpès, Bic, St. Fabien, St. Simon et Fleuriac.

Comté de Témiscouata.—Chemins Bégon, St. Eloi, Denonville, Isle-Verte, Viger et St. Modeste.

Comté de Kamouraska.—Chemins de St. Alexandre, Ste. Hélène, Pohénégamook, Woolbridge, Mont-Carmel et Chapais.

Comté de l'Islet.—Chemins Arago et Elgin.

Comté de Montmagny.—Chemins de l'Anse-à-Giles, Sirois et Beaubien.

Comté de Bellechasse.—Chemins Armagh, Fortier et Buckland.

Comtés de Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska.—Chemin Taché.

Comté de Lévis.—Chemin de St. Isidore

Comté de Dorchester.—Chemins de Frampton, Buckland, Ware, Frampton et Ste. Claire, grand chemin de Frampton, Buckland et Standon, grande ligne Ste. Marguerite, Ste. Marguerite et St. Edouard, central de Cranbourne, Etchemin, Baleyporeen, St. Edouard à Cranbourne.

Comté de Beauce.—Chemins de Lambton, Shenley, Dorset et Gayhurst.

Comté de Lotbinière.—Chemins de Ste. Croix, Craig et Gosford.

Comté de Nicolet.—Chemins d'Aston et St. Grégoire, Missouri, Maddington et Aston, grande ligne d'Aston

Comté de Mégantic.—Chemins de Glenoyd, Ste. Julie, (8me rang, Ste. Sophie, Somerset et Halifax, Grosse-Ile et station de la Rivière-Noire.

Comté d'Arthabaska.—Chemins de Maddington, Aston, Bulstrode, Arthabaska et Stanfold, Chester est et ouest, Pacaud, Ham et Tingwick, Tingwick et Warwick, Warwick et Bulstrode, Arthabaska et Aston, et Craig.

Comté de Wolfe.—Chemins de Wotton et Wolfestown, Gosford, Mégantic, Weedon et Garthby, Weedon et Lingwick.

Comté de Drummond.—Chemins de Kingsey, Drummondville et Arthabaska, Drummondville et Upton, St. Guillaume et St. Bonaventure, Ely et Durham, station de Durham au chemin de Hughes, Acton et Wickham.

Comté de Richmond.—Chemins de Windsor et Wotton, Melbourne et Westbury (nouveau.)

Comté de Compton.—Chemins Mégantic, Otterbrook, Hereford, Westbury, Main Eastern Township, St. François, Hereford et Auckland, Hampden et Ditton, Otterbrook et lac Mégantic.

Comté de Shefford.—Chemins de Stukeley Nord, Graveline, chemin de Montréal, Ely et Durham et Orford.

Comté de Brome.—Chemin de Potton, Bolton, Potton et Sutton, Sutton Valley et Brome.

LISTE DES CHEMINS NOUVEAUX QUI ONT ÉTÉ DEMANDÉS DANS LE COURS DE L'ANNÉE 1861.

Comté de Chicoutimi.—Un chemin à travers les townships Bagot, Chicoutimi et Laterrière; un chemin dans la ligne de division entre les 7 et 8e rangs de Chicoutimi et Laterrière.

Comté de Saguenay.—Chemin de Ste. Marguerite.

Comté de Charlevoix.—Un chemin dans De Sales.

Comté de Québec.—Un chemin de Stoneham au lac Beauport.

Comté de Portneuf.—Un chemin entre le Petit rang et le 4me Rang de Ste. Catherine de Fossambault.

Comté de Champlain.—Un chemin de St. Stanislas (rang Ste. Anne) à St. Tite.

Comté de St. Maurice.—Un chemin à partir du chemin de la grande rivière Machiche jusqu'au chemin de St. Etienne; un chemin au front des terres du 1er rang de Shawanigan,

Comté de Maskinongé.—Un chemin au côté nord-est de Rivière-du-Loup, vers Matawin.

Comté de Joliette.—Chemins dans Cathcart, et dans Kildare.

Comté de Montcalm.—Chemins de Regimbal dans Wexford, 6me de Chertsey à travers Chilton.

Comté des Deux-Montagnes.—Un chemin de la côte St. Patrice, dans St. Colombar, jusqu'à la borne qui sépare St. Colombar de Mille-Isle; un chemin à partir du pont projeté sur la Rivière-du-Nord, au bout de la côte St. Rémi, dans la paroisse Ste. Scholastique.

Comté de Pontiac.—Un chemin dans l'Isle des Allumettes; un chemin dans l'Isle de Calumet.

Comté de Bonaventure.—Plusieurs chemins dans Hope.

Comté de Rimouski.—Un chemin le long de la Rivière-Matane; un chemin du Bic gagnant en profondeur au chemin Taché, dans le township Duquesne.

Comté de Bellechasse.—Un chemin partant de la chapelle d'Armagh et conduisant au moulin de Frs. Théberge.

Comté de Lévis.—Un chemin de front dans la concession Iberville, paroisse de St. Lambert; un chemin de front dans la concession Belvèze.

Comté de Dorchester.—Un chemin entre Buckland et St. Malachie; et un autre de Frampton au lac Etchemin.

Comté de Beauce.—Un chemin partant des derniers établissements situés sur les bords du Lac-St.-François, dans Lambton, traversant Adstock et Colrairie, jusqu'aux premiers établissements de Ireland; un chemin partant du chemin Lambton, dans Forsyth, à Adstock; un chemin à travers Aubert-Gallion et Shenley.

Comté de Nicolet.—Un chemin entre Ste. Gertrude et Gentilly.

Comté de Mégantic.—Un chemin entre la paroisse de Ste. Sophie et celle de St. Ferdinand; un chemin de Somerset, passant à travers Halifax, Ireland, Colrairie, Adstock jusqu'aux établissements de Lambton.

Comté de Drummond.—Un chemin de St. Guillaume, passant par St. Germain jusqu'à la profondeur de Durham.

Comté d'Arthabaska.—Un chemin dans Aston pour joindre celui de la grande ligne; un chemin pour unir le chemin de Maddington à celui qui va aux Trois-Rivières, à ou près de l'église de Bulstrode; un chemin de Chester Est à Wolfestown.

Comté de Wolfe.—Un chemin du chemin Gosford dans Ham sud, à Weedon.

Comté de Compton.—Un chemin depuis Eaton, passant à travers Newport et Ditton, où il devra intersecter le chemin de Hampden et Ditton, et ensuite se continuer à travers Chesham et Clinton jusqu'à la ligne provinciale.

Continuation du chemin de Hereford et Auckland, pour joindre celui de Hampden et Ditton.

Un chemin partant du 6me rang de Auckland, dans la direction du lac Mégantic, passant à travers les rangs 6, 7, 8, 9, 10 et 11 de Auckland; de là à travers Ditton, Chesham, Clinton et se terminant dans Marston.

BOUCHER DE LABRÈRE,

Chargé des chemins de colonisation du Bas-Canada.

CHEMINS DE COLONISATION D'OTTAWA ET PONTIAC.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
Ottawa, 27 mars 1862.

MONSIEUR,—Bien avant aujourd'hui, j'aurais eu l'honneur de faire rapport du progrès des travaux confiés à ma surveillance sur les chemins d'Ottawa et Pontiac, s'il eût été possible d'en commencer quelques-uns d'eux plutôt, et si, contre mon attente, je n'avais éprouvé des difficultés et autres retards dans la confection de la carte du territoire au nord de la Rivière des Outaouais, carte qui a paru nécessaire pour faire connaître d'une manière satisfaisante les chemins et les townships arpentés auxquels ils conduisent ou qu'ils traversent.

Les travaux dont j'ai à faire rapport se divisent en deux classes : ceux faits dans les comtés d'Ottawa et Pontiac avec la somme votée pour 1861, et ceux faits avec des octrois d'argent antérieurs.

Les travaux faits avec les sommes affectées pour l'année 1861 consistent :

1° Dans la construction de dix milles du chemin Gatineau et Coulonge, dans le township de Low.

2° L'amélioration du chemin Thorne et la construction de trois milles pour le continuer jusqu'au chemin Gatineau et Coulonge, dans le township de Leslie.

3° La construction et réparation de ponts sur le chemin Gatineau et du Désert.

Les travaux exécutés avec les octrois d'argent antérieurs sont :

1° L'ouverture du chemin d'Onslow à Masham.

2° L'amélioration du chemin de front dans la partie inférieure de Pontiac.

3° L'ouverture du chemin d'Eardley à Masham.

4° Des travaux sur le chemin de front dans la partie supérieure du comté de Pontiac.

Le chemin Gatineau et Coulonge a été tracé sur le terrain même par MM. Bouchette et Ayley, depuis les chutes de Puagan, sur la rivière Gatineau—environ 36 milles au-dessus de son embouchure—jusqu'aux établissements sur la Rivière des Outaouais, à l'embouchure de la rivière Coulonge—distance de 49 milles ; il traverse sans interruption la partie centrale du township de Low, le front de Cawood, suit généralement la ligne entre Leslie et Thorne, l'arrière de Litchfield, et traverse l'angle sud-est de Mansfield.

Les dix milles de ce chemin donnés à l'entreprise, et qui sont à la veille d'être terminés, s'étendent depuis le chemin principal, sur le Gatineau, jusque dans le dernier rang du township de Low. De toute la ligne c'est la partie la plus importante, non-seulement parce qu'elle passe sur les meilleures terres, mais aussi parce qu'elle conduit à la ligne de chemin tracée dans la direction nord depuis la Rivière-à-la-Pêche, dans Masham, le long des derniers rangs des townships de Low et Aylwin, jusqu'à la rivière Pickanock, dans le township de Wright, laquelle passe sur la plus grande étendue de la terre arable qu'il y ait dans la partie inférieure de la vallée de la Gatineau.

Au point de l'intersection de ces deux routes pourraient être ouverts très-avantageusement, dans les directions nord, sud et ouest, des chemins de colonisation dont l'utilité sera plus amplement démontrée lorsque je désignerai quels sont les travaux les plus utiles qu'il faudra faire dans la prochaine saison. La première partie du chemin Gatineau et Coulonge étant la plus utile, il a été jugé à propos de la faire d'une manière plus parfaite qu'il ne l'aurait fallu pour une route moins importante.

La partie de ce chemin donnée à l'entreprise, et presque terminée aujourd'hui, a été faite selon la spécification ci-jointe, préparée et jugée par moi, d'après une expérience de bien des années, comme la meilleure possible pour faire un bon chemin avec économie, dans un lieu où l'on ne pouvait en construire un de première classe avec les moyens à notre disposition. Sa largeur est de 24 pieds ; jusqu'à dix pieds du centre, les racines et les pierres ont été enlevées (ce qui lui donne une dimension beaucoup plus grande qu'à l'ordinaire), et elle a été exhaussée sur une largeur de seize pieds, avec une élévation suffisante au centre, et des canaux couverts, rigoles et égoûts là où ils sont nécessaires. Les ponceaux sont de 16 pieds de large, en bois dégrossi ou couverts de terre. Les ponts sont solidement construits, et d'une largeur de dix-huit pieds.

Des soumissions pour ces travaux, après la publication d'annonces à cet effet, ont été

reçues le 26 août, et ils ont été adjugés au plus bas soumissionnaire aux prix suivants, savoir : pour les ponceaux, \$3 chacun ; pour les ponts de 3 à 7 pieds de hauteur, \$10 par perche ; pour ceux de plus de 7 pieds de haut, un-septième en sus pour chaque pied additionnel sur la hauteur ; pour les rigoles, qu'il fallait faire de 3 pieds de large sur deux de profondeur, à part des écharpes ordinaires, 60 centins par perche ; et pour tous les autres travaux, savoir : le déblaiement, l'exhaussement et le drainage, y compris le déblai de chaque côté, mais sans mesurer les ponts et ponceaux, \$1 par perche ; pour les excavations extra, dans la terre, 20 centins, et dans le roc, \$1.10 par verge cube.

Sur les dix milles donnés à l'entreprise, il en reste deux et un-quart dont l'exhaussement, les canaux couverts et un petit ponceau ne sont pas encore faits. A l'exception d'une étendue de 16 perches, tout le déblaiement est fait, et il y a un pont de 104 pieds de long sur 12 dans sa plus grande hauteur, qui n'est pas encore terminé, mais dont la construction se poursuit.

Il y a 58½ perches de pont de terminées, variant de 4 à 14 pieds en hauteur, y compris un pont de 210 pieds de long sur 13½ de haut ; un autre de 117 pieds sur 10½ de haut ; un de 81 pieds sur 9½ de haut, et un quai de 348 pieds, bien rempli et solidement construit dans le lit de la Crique-au-Cerf, et variant de 8 à 10 pieds en hauteur. Il y a 172 perches de ponceaux de faits et 135 perches de creusage extra pour fossés ; et, bien qu'il y ait très-peu de terrain rocheux, dans les côtes il a fallu faire plusieurs déblais de trois à quatre pieds de profondeur.

Mes comptes jusqu'au 31 décembre dernier font voir que j'ai payé à W. A. Richardson, l'entrepreneur, pour travaux faits sur ce chemin, \$3776.08. L'autre paiement, qu'il faudra faire à la fin des travaux entrepris (mais sur lequel il a été fait une avance depuis) s'élèvera à environ \$900, auxquelles il faudra ajouter \$100 pour un-demi mille non encore donné à l'entreprise, mais qu'il est nécessaire de faire. Le coût total sera peu élevé comparativement à la valeur des travaux exécutés.

Le sol étant généralement raboteux sur le territoire de la Gatineau, il est remarquable que cette partie du chemin Gatineau et Coulonge, dont l'étendue est de près de 11 milles depuis la Gatineau, passe par une étendue de pays presque entièrement arable, et tout-à-fait privé de rochers ou cailloux. Le sol de la première partie est ordinairement formé d'une argile marneuse de la plus riche espèce, et celui de la seconde est chaud et fertile, bien qu'en des endroits il soit un peu léger et sablonneux. De chaque côté de cette partie du chemin se trouvent plusieurs étendues irrégulières de terre très-propres à la formation d'établissements.

Les autres onze milles et demi de la ligne du chemin passent sur des terres d'une qualité inférieure, et dont seulement la moitié environ est propre à la colonisation ; mais à un mille et demi au sud de la ligne, les trois-quarts du sol peuvent être considérés comme arables. Sur les quatre milles suivants, jusqu'au centre de la ligne de Thorne, il est aussi d'une qualité inférieure, car sur la ligne environ la moitié, au nord, à peu près un-quart, et au sud les trois-quarts peuvent être considérés comme propres à la colonisation.

Les huit milles suivants, c'est-à-dire jusqu'à trois milles et demi en arrière de Litchfield, passent sur des terres bien propres à la culture et qui conservent cette qualité jusqu'à trois milles au nord et en arrière de Litchfield. Beaucoup de ces terres sont actuellement occupées. C'est la meilleure étendue de la partie ouest de la ligne.

Le sol sur lequel il passe ensuite devient de plus en plus inférieur, pendant trois milles et demi, après lesquels il traverse la rangée de montagnes, car à peine la moitié est-elle propre à la culture ; et sur les autres six milles jusqu'à la moitié de la ligne, près de l'embouchure de la rivière Coulonge, il est généralement aride et formé d'un sable léger.

Les autres parties étant inférieures, l'on a d'abord jugé à propos de n'ouvrir que les huit milles en arrière de Thorne et de Litchfield, lesquels sont très-propres à la colonisation, qui a déjà fait là quelques progrès, et de les relier à l'ancien établissement du township de Clarendon, en améliorant cette partie du chemin de Clarendon-Centre au Lac-à-la-Loutre et qui conduit au nord par le township de Thorne. De cette manière, et en tournant ensuite vers le nord depuis la partie Est en arrière de Litchfield jusqu'entre les rivières Coulonge et Pickanock, où plusieurs explorateurs de forêt avaient dit se trouver de bon bois dur, on a cru que l'on pourrait faire un grand chemin doublement avantageux pour la colonisation et les fabricants de bois sur les rivières Coulonge et Pickanock, lesquels, par les dépenses qu'ils font pour l'achat de produits de ferme et le louage de chevaux, pour

raient aider pour beaucoup au maintien d'un établissement; mais d'après de plus récents renseignements qui démontrent que le sol, malgré sa bonne apparence, est trop peu profond pour assurer la formation d'établissements prospères dans cette distinction, nous avons dû abandonner le projet d'y faire un chemin de colonisation de l'étendue que nous voulions lui donner dans le principe.

Vu qu'il paraissait ne devoir produire aucun résultat important, le projet d'ouvrir les huit milles du chemin Gatineau et Coulonge, en arrière de Thorne et Litchfield, sur la même échelle que les dix milles à son extrémité Est, a été abandonné pour le présent, et là les travaux de la dernière saison ont été limités au chemin qui traverse Thorne, et à la confection d'une partie de cette route.

Pour faciliter l'accès aux terres à l'extrémité Est du chemin Gatineau et Coulonge, ainsi qu'aux établissements qui se formeront graduellement sur les étendues qui l'avoisinent au nord et à l'est, il a fallu améliorer le chemin de Thorne et le prolonger par la confection de trois milles dans une autre localité. Ce chemin est le débouché naturel de ces étendues, auxquelles il communique depuis le débarcadère du vapeur sur l'Ottawa jusqu'au village de Clarendon-Centre, où se trouvent le bureau de l'agent des terres de la couronne et les magasins les plus proches. Il traverse la première rangée de côtes laurentiennes qui bordent les établissements d'Ottawa et qui, ici, se trouvent en arrière de Clarendon. Il communique aussi aux chantiers de MM. Gilmour et Cie., sur la rivière Pickanock, et avec les chemins faits par ces messieurs, il a été la principale cause de l'augmentation des établissements dans cette direction.

Le chemin qui traverse Thorne est d'environ neuf milles, depuis le front jusqu'en arrière du township. Les premiers cinq milles traversent la première rangée de côtes ci-dessus mentionnée. Sur cette partie, les travaux faits sont l'amélioration de côtes longues, rapides et dangereuses, des excavations et constructions en pierre, l'enlèvement des roches, le creusement de fossés, etc., des ponts à trois places, solidement construits, et mesurant ensemble 224 pieds, le déblai, le nivellement de buttes et 300 pieds de ponceaux de bois dégrossi. Des quatre milles restant, trois milles et trois chaînes ont été ouverts sur une largeur de seize à vingt pieds, dont le centre, sur douze pieds de large, a été bien nivelé après avoir été déblayé et labouré. Il a fallu faire des tranchées considérables dans les côtes, un pont solide de 60 pieds de longueur a été construit ainsi que 210 pieds de ponceaux de bois dégrossi.

La dépense totale faite pour le chemin dans Thorne, autrement appelé chemin du Lac-à-la-Loutre, s'élève à \$1,047.20.

Beaucoup de ces travaux étaient si différents de l'ordinaire qu'ils ne pouvaient être donnés à l'entreprise, et leur exécution a exigé de l'habileté et de l'expérience. Ils ont été exécutés par un parti d'hommes bien choisis sous la direction de M. James McLaren, de Portage-du-Fort, lequel s'était déjà acquitté de travaux très-difficiles qu'il avait faits pour moi sur le chemin de Bytown à Pembroke avec habileté et économie, et il en est de même pour ceux dont il s'agit maintenant.

Trouvant que sur la partie supérieure de l'ancienne voie il y avait beaucoup de ponceaux à faire, et des côtes rocheuses qui auraient coûté de grandes dépenses, je passai deux jours en exploration pour localiser les trois milles de nouveau chemin déjà mentionnés. La localité du nouveau chemin est aussi avantageuse que l'autre est mauvaise, car il passe sur un sol propre à la colonisation, avantage que l'autre n'avait pas, sans compter qu'il raccourcit d'un mille le voyage à l'est, et de deux milles le trajet à l'ouest sur la ligne du chemin Gatineau et Coulonge, qu'il traverse en arrière de Thorne. Il mène aussi à plusieurs chantiers et chemins de colonisation dont l'ouverture a été faite à peu de frais, et où le sol est généralement uni, léger, sec et remarquablement bon.

À l'extrémité de ce nouveau chemin et dans un rayon de six milles, il y a beaucoup de bonnes terres propres à la culture, bien qu'elle soient rocheuses par endroit; mais tant que l'on n'aura pas constaté l'existence de quelque étendue considérable autre que celle-ci, et propre à la colonisation, rien d'important ne peut être fait ici. L'achèvement du chemin jusqu'à quelques milles à l'ouest, et sur une petite échelle, paraît être tout ce que l'on peut désirer d'ici à ce que l'on ait d'autres renseignements.

La construction et réparation de ponts sur le chemin Gatineau et du Désert entrent dans la troisième division des travaux pour l'exécution desquels on a fait une petite dépense à compte de la somme votée pour 1861.

Au commencement de novembre dernier, j'ai fait en peu de temps, mais avec soin, une reconnaissance du chemin le long de la Gatineau jusqu'à la Rivière-du-Désert, et j'ai pris note de la condition de cette route, de la qualité du sol, de sa surface et des obstacles qu'on y rencontre, afin de me mettre en mesure de faire une estimation approximative de ce que coûterait, sur une moyenne échelle, l'achèvement de cette route qui serait très-utile au développement du pays.

Comme il avait été proposé d'employer une petite partie de la somme votée pour 1861 à des objets d'utilité sur le chemin du Désert, et vu que quelques-uns des ponts menaçaient de tomber en ruine, et qu'il fallait en construire pour ne pas interrompre la circulation le printemps, je donnai à l'entreprise une partie des travaux à exécuter en revenant de mon expédition.

Ces travaux sont : la réparation, l'exhaussement de 6 pieds et le prolongement, jusqu'à 170 pieds, du pont sur le Ruisseau-Lacroix, situé un peu au-dessus de la Pickanock, pour la somme de \$110. La construction d'un pont, sur le Ruisseau-Lépine, de 75 pieds de long, entreprise pour \$50 ; un de 90 pieds, sur le Ruisseau-Carisse, pour \$50 ; et la construction d'un pont et ponceau, sur le Ruisseau-St.-Amour, de 344 pieds de long, pour \$111.25. Le tout dans le township de Wright.

Les paiements à compte de ces travaux, et portés sur mon compte courant jusqu'au 31 décembre dernier, ne s'élevèrent qu'à \$186 ; mais, à l'exception de petites parties réservées d'ici au printemps, tous ces travaux ont été achevés et payés depuis.

J'ai fait de même pour le pont sur la Bivière-Pickanock, qui a été construit avec l'argent de la colonisation. Après un examen minutieux, j'ai reconnu que, pour éviter sa destruction probable par les grandes eaux du printemps, il fallait l'exhausser de six pieds et l'allonger de 70. Ces ouvrages ont été entrepris pour \$320, terminés et payés depuis, sauf une petite partie.

Le prolongement d'un autre pont, entrepris pour \$40, est le dernier ouvrage actuellement en voie d'exécution sur le chemin du Désert.

De bonne heure en automne, je suis allé voir les agents de la couronne dans la partie supérieure du Comté d'Ottawa, et j'ai obtenu d'eux, ainsi que des fabricants de bois et autres qui connaissent bien l'intérieur de ce territoire, des renseignements qui, joints à ceux que je tiens d'arpenteurs et de rapports d'arpentage déposés dans mon bureau, me confirment dans l'opinion que j'ai déjà exprimée, c'est-à-dire, que la vallée de la rivière Petite-Nation est la localité la plus avantageuse, après celle de la Gatineau, à l'ouverture d'un grand chemin à l'intérieur du pays au nord de l'Ottawa, et que sur le côté Est de la rivière Petite-Nation, ce chemin passerait sur beaucoup de bonnes terres propres à la culture. Ayant obtenu votre consentement à ce sujet, je donnai immédiatement instruction à M. Leduc, de St. André-Avelin, de faire le tracé de cette ligne de chemin en montant par le township de Suffolk, et cela dans le but de le prolonger plus tard. Le résultat de son tracé est très-satisfaisant, mais il n'a encore été fait aucune dépense en travaux sur cette ligne. Dans la dernière partie de ce rapport, je reparlerai de ce chemin et de celui de Gatineau et du Désert, pour recommander l'exécution de nouveaux travaux.

Des travaux de la dernière saison faits avant les sommes votées pour des années précédentes, les premiers commencés ont été l'ouverture du chemin d'Onslow à Masham.

Ce chemin commence à l'église catholique, sur le No. 4 du 8me rang d'Onslow, et va jusqu'au No. 28 du 12me rang de ce township, où il se relie au chemin de Masham à la Rivière-à-la-Pêche.

Il a été ouvert d'un bout à l'autre sur une largeur de douze pieds, et de six dans les endroits difficiles et rocheux ; les côtes ont été applanies et les pierres enlevées pour qu'il puisse être parcouru en voiture. Il y a été fait des ponceaux mesurant ensemble 180 pieds, et à la décharge du Lac-Wolf, un pont solide de 166 pieds de long et de plus de 26 pieds de haut, sur piles en bois et avec tablier en bois dégrossi. Le pont et les ponceaux ont été faits de 18 pieds, afin qu'ils fussent d'égal dimension avec le chemin lorsqu'il sera élargi par la corvée des colons.

La somme affectée à ce chemin était de \$900, et les travaux ont coûté \$785 ; ce qui laisse une balance de \$115 à appliquer à d'autres ouvrages.

Ces travaux ont été faits par un parti d'hommes employés au mois et dirigés par M. Benjamin Moore, d'Onslow, lequel, par son énergie et la grande expérience qu'il avait acquise dans la direction de grands chantiers dans les bois, a su faire produire en ouvrage la valeur de la somme dépensée.

L'amélioration du chemin de front, dans la partie inférieure de Pontiac, a été faite avec la somme de \$1000 affectée à ce chemin, qui part de la ligne de comté, entre Ottawa et Pontiac, et va jusqu'au Portage-du-Fort.

D'après un examen attentif et des renseignements, j'ai constaté la nécessité urgente qu'il y avait d'améliorer certaines parties du chemin dans Clarendon qui sont raboteuses et bourbeuses, et dans le township d'Onslow surtout, en bas de la Rivière-Quio, où il y avait environ quatre milles de chemin extrêmement mauvais, une partie de ces quatre milles passant sur un terrain rocheux et raboteux, et l'autre dans des terres bourbeuses, dont l'égouttement, etc., a nécessité de grands travaux. Cette partie de chemin a été pendant longtemps le principal obstacle à la communication par terre entre le comté de Pontiac et la cité d'Ottawa. La construction de plusieurs ponts sur le chemin de front dans la partie inférieure du township d'Onslow était aussi très-nécessaire.

Ailleurs, et principalement dans le township de Bristol, j'ai trouvé que le chemin était en bon état, sans obstacle pour la circulation, et ne nécessitant par conséquent aucune dépense de la somme qui lui est affectée: mais les autres parties mentionnées étaient loin d'être dans la même condition. J'ai examiné ces chemins à une époque où les routes sont dans leur plus mauvais état.

À l'exception de l'amélioration d'un endroit dangereux, où le roc était à nu sur le chemin dans Clarendon, l'exécution de tous les travaux sur cette route dans ce township a été différée, non-seulement parce que la saison était trop avancée, mais aussi parce que l'on avait proposé de changer la direction d'une partie du chemin—changement qui paraissait judicieux, mais qui demandait à être examiné.

La dépense de la dernière saison s'est en conséquence bornée à l'amélioration de toutes les parties mauvaises du chemin dans Onslow, et à la construction des ponts déjà mentionnés.

Ces travaux ont aussi été faits par M. Benjamin Moore et son parti d'hommes, et il s'en est acquitté assez bien pour mériter les félicitations officielles du conseil municipal.

Les travaux ont été commencés au côté nord du pont de la Rivière-Quio, sur le No. 11 du 3^{me} rang d'Onslow, et ils consistaient dans l'amélioration d'endroits détériorés, en les exhaussant et asséchant, dans l'enlèvement des roches, le déblaiement des côtes, le creusement de près d'un mille de fossés, et d'un bon nombre de canaux couverts. Sur une côte, près de 300 tonnes de pierre ont été enlevées et en partie employées à des murs de soutènement. Il n'a été fait que 136 pieds de ponceaux, mais sur la partie inférieure du chemin l'on a construit sept ponts donnant ensemble une longueur de 464 pieds. Quelques-uns d'eux ont 11 pieds de haut, et tous sont faits très-solidement.

D'après mon compte jusqu'au 31 décembre dernier, la dépense totale faite en travaux sur les \$1000 affectées à chemin est de \$735—ce qui laisse une balance de \$265 pour travaux à faire dans Clarendon. (Voir l'aperçu ci-joint.)

Des personnes de Clarendon m'ont informé que sur environ 7 milles, entre le No. 8 et le No. 24 du dernier rang de ce township, où le chemin de front décrit une grande courbe et où le terrain est mauvais par endroits, la courbe pourrait être évitée en dirigeant le chemin presque en droite ligne entre le point ci-dessus et en le faisant passer sur le premier rang ou en arrière, sur un sol presque entièrement de sable et couvert de pins rouges brûlés,—ce qui le racourcirait d'un mille. Le changement de direction de la ligne à cet endroit est fortement recommandé par quelques-uns des premiers colons, vu qu'en ce faisant le chemin serait toujours sec et n'aurait presque pas besoin d'être réparé, tandis que la ligne actuelle, qui passe sur un terrain argileux, sera toujours en mauvais état durant les temps pluvieux de l'automne. Ceux qui recommandent ce changement de direction disent avec raison qu'il n'y gagneront rien, puisqu'ils n'habitent pas sur la ligne par eux proposée, mais qu'il serait grandement avantageux pour la circulation en général, et surtout pour les habitants du côté haut-canadien de l'Ottawa, lesquels traverseraient le pont qui se construit actuellement à Portage-du-Fort et prendraient le chemin au nord de l'Ottawa, qui, en évitant la grande courbe de la rivière, serait d'environ 10 milles plus court que celui du côté sud, et cela est incontestable.

N'ayant pas le temps d'y aller moi-même, j'ai envoyé deux personnes compétentes examiner la ligne en question, et elles ont reconnu qu'elle était ce qu'on m'avait dit. \$500 en sus de ce qui reste de la somme affectée suffiraient pour ouvrir cette ligne et faire un chemin meilleur et moins long que le présent, car on pourrait y circuler tard en automne

et dans les temps pluvieux ; il serait alors doublement utile, vu que, dans cette saison, l'autre est à peine praticable. Je ne saurais dire si cette ligne doit être faite avec les fonds destinés aux chemins de colonisation ; mais, de même que pour la somme déjà affectée à ce chemin, il serait à propos d'en appliquer une deuxième à ce changement.

Si par chemin de colonisation l'on entend une route traversant ou conduisant à des terres publiques propres à la culture, et auxquelles on ne pourrait parvenir sans elle, le chemin de front dans la partie supérieure de Pontiac est plus que toute autre une de ces voies, car il va plus loin qu'aucune communication continue par bateau à-vapeur, et facilite l'accès aux terres vacantes situées sur le côté nord de sa ligne et au-dessus de Portage-du-Fort.

Le reste des sommes anciennement affectées au chemin de front dans la partie supérieure du comté de Pontiac, avec lequel on a fait des travaux durant la dernière saison, a été ainsi partagé : \$650 pour la partie depuis la Rivière-Noire, dans Waltham, jusqu'à la Rivière Coulonge, dans Mansfield, et \$250 pour le chemin du Calumet à la Rivière-Profonde, qui seront employées pour la partie non terminée dans la partie supérieure de Chichester.

Comme ce n'a été qu'après avoir reçu une communication officielle du 22 octobre que j'ai su quelles sommes, restant des anciens octrois, étaient à ma disposition ; à quels travaux elles devaient servir ; et qu'il fallait visiter des localités éloignées ; s'assurer des travaux à faire ; prendre des arrangements sur les lieux pour leur exécution ; engager les travailleurs ; acheter et faire transporter les outils et provisions, il est facile à comprendre que quelques-uns des travaux n'ont pu être commencés qu'à une époque où d'ordinaire on les interrompe, et c'est pour cela que j'ai l'espoir que l'on ne trouvera pas étonnant que mes travaux ne soient pas tous terminés.

Comme les travaux à faire avec les sommes en dernier lieu mentionnées se bornaient principalement à la construction de plusieurs ponts dont le manque était le principal obstacle à la circulation du chemin entre la Rivière-Coulonge et la Rivière-Noire, l'on a pu s'y mettre, bien que la saison fut beaucoup avancée. J'ai donné instruction à M. Proudfoot, de Mansfield, lequel m'avait été fortement recommandé pour son habileté et son énergie, par M. Bryson et M. Poupore, M. P. P., d'employer à la journée un parti d'hommes capables et de commencer les ponts, et aussi de faire le meilleur arrangement qu'il pourrait pour ouvrir la partie du chemin nécessaire dans le township de Chichester ; mais, à la demande du conseil municipal de ce township, qui voulait soumettre à ma décision un changement de direction à la ligne de chemin, il a dû suspendre ces derniers travaux.

M. Proudfoot a aussi été arrêté par une maladie grave et par le mauvais temps qui l'empêchaient d'avoir le bois pour les ponts en voie de construction. Ces travaux seront terminés durant la saison prochaine.

Malgré ces contre-temps, il a été construit trois ponts solides en bois dégrossi, dont un de 30 et les deux autres de 56 pieds de longueur, et de 9, 7 et 12 pieds de hauteur. Un autre de 180 pieds était en voie de construction lorsqu'il cessa de travailler. Il faisait faire en même temps au ruisseau de Smith, un déblai considérable et d'une longueur de 600 pieds, avec revêtements en troncs d'arbres de chaque côté de la tranchée. Tous ces travaux sont dans le township de Mansfield.

La dépense portée sur mon compte jusqu'au 31 décembre dernier, à compte des travaux faits sous la direction de M. Proudfoot, s'élève à \$535, ce qui laisse une balance de \$365 à employer à ces travaux pendant la saison prochaine. (Voir l'aperçu ci-joint.)

Pendant que j'étais à Mansfield à prendre des arrangements pour l'érection de ces travaux, j'ai fait le mesurage de l'emplacement d'un pont sur ce chemin que coupe la Rivière-Coulonge, afin de pouvoir faire l'estimation du coût d'un pont à cet endroit, en dont le besoin se fait grandement sentir ; car la rivière à 400 pieds de large et près de six pieds de profondeur au milieu, ce qui nuit grandement à la circulation et à l'augmentation des établissements. J'en reparlerai dans mes dernières recommandations à l'égard de nouveaux travaux.

L'ouverture du chemin d'Eardly à Masham est la dernière entreprise, exécutée avec les deniers d'anciens octrois, dont j'ai à faire mention.

Ce chemin s'étend depuis les établissements sur l'Ottawa, dans le township d'Eardley, jusqu'à ceux de la Rivière-à-la-Pêche, dans Masham, et passe, en devenant graduellement à

pic, par le défilé dans les montagnes d'Eardley, en arrière du débarcadère de la Pointe-Roucheuse. C'est la route la plus courte et la plus avantageuse pour arriver aux établissements sur la partie supérieure de la Rivière-à-la-Pêche, et elle fait partie de la ligne nord tracée par MM. Bouchette et Aylen jusqu'à la Rivière-Pickanock.

De son point de départ, dans Eardley, à la Rivière-à-la-Pêche, sa longueur est d'un peu plus de six milles et demi. Les travaux faits sur cette étendue ont été exécutés sous la surveillance de M. Mongins, (qui a, là, un moulin à scies), par un parti d'hommes engagés à la journée. Ces travaux sont l'ouverture dans les bois d'environ trois milles et un quart de ce chemin, et ailleurs l'élargissement d'un ancien chemin de chantier, aux endroits où il correspond avec le premier, pour lui donner la largeur voulue de 16 ou 20 pieds, et aussi, la construction de partie d'un pont sur le Ruisseau-McGee, qui doit être de 83 pieds de long et de 16 de haut, mais qui n'avait pas été fini par rapport aux glaces qui se formaient sur des bords à pic de ce ruisseau.

La somme affectée à ce chemin n'est que \$400, sur laquelle, d'après mon compte jusqu'au 31 décembre dernier, \$373 ont été dépensées, y compris \$150 à compte du chemin de Clarendon à Thorne (voir l'aperçu suivant), ce qui laisse une balance de \$27.

Avec une petite somme que l'on prendra sur le montant affecté pour 1861, cette balance suffira pour terminer le pont du Ruisseau-McGee.

A part de la dépense pour les travaux ci-dessus, mon compte jusqu'au 31 décembre dernier renferme un paiement de \$251.50 fait à William Hodgins, surveillant des travaux du chemin de Clarendon à Thorne. Ce paiement n'est pas pour travaux exécutés sous mon contrôle, mais il a été fait pour acquitter deux bordereaux pour ouvrage fait par lui sur ce chemin, et pour le compte d'anciens octrois dont il restait \$250; et c'est pourquoi, comme je l'ai dit plus haut, la différence de \$1.50 a été portée au compte du chemin d'Eardley à Masham.

Ainsi qu'on le verra par mes comptes, les travaux ont été faits, à l'exception de dix milles, à l'extrémité Est du chemin Gatineau et Coulonge qui furent donnés à l'entreprise par des partis d'hommes employés au mois ou à la journée et dirigés par des surveillants.

Il y avait plusieurs raisons d'en agir ainsi. La variété de ces travaux l'exigeait ainsi que la saison, qui était trop avancée. Il y en avait quelques-uns surtout qui nécessitaient la surveillance d'un homme habile et expérimenté. La moyenne des gages des travailleurs, y compris les provisions et leur transport, a été de 84½ centins par homme et par jour de travail; sur l'Ottawa, ces gages sont considérés comme peu élevés.

APERÇU de la dépense faite à compte de la somme de \$10,000 affectée à des chemins de colonisation dans les comtés d'Ottawa et Pontiac, pour 1861, selon les comptes rendus par A. J. Russell, jusqu'au 31 décembre 1861 :

Payé à W. A. Richardson, à compte du contrat pour le chemin Gatineau at	
Coulonge	\$3,776 08
do à compte de travaux sur le chemin du Lac-à-la-Loutre dans Thorne.....	1,047 10
do à compte de ponts sur le chemin Gatineau et du Désert.....	186 00
do annonces demandant des soumissions pour travaux, par ordre du département, a Québec.....	102 02
do à P. Aylen, écr., pour inspection et mesurage de travaux.....	102 00
Dépenses contingentes et frais de voyage, y compris la reconnaissance faite d'un chemin jusqu'à la Rivière-du-Désert.....	163 34
Rémunération à A. J. Russell, comme surintendant des travaux ci-dessus et autres exécutés avec des octrois d'argent d'années antérieures.....	400 00
	<hr/>
	\$5,776 54
Total reçu par A. J. Russell, à compte des travaux ci-dessus.....	\$6,000 00
Total des dépenses comme ci-dessus.....	5,776 54
	<hr/>
Balance entre ses mains d'après son compte courant, jusqu'au 31 déc. 1861....	\$223 46

APERÇU des dépenses faites par A. J. Russell, dans l'automne de 1861, sur les sommes anciennement affectées aux comtés d'Ottawa et Pontiac.

Chemin d'Onslow à Masham.

Montant.....		\$900 00
Dépense—3 bordereaux.....	\$443 92	
Reste du compte de B. Moore.....	327 08	
Proportion des dépenses contingentes.....	14 00	
		<u>\$785 00</u>
Balance le 1er janvier 1862.....		\$115 00

Chemin de front d'Onslow à Clarendon.

Montant.....		\$1,000 00
B. Moore, 2 bordereaux.....	\$394 96	
Reste du compte de B. Moore.....	290 81	
Compte d'A. Wilson.....	35 65	
Proportion des dépenses contingentes.....	13 58	
		<u>\$735 00</u>
Balance le 1er janvier 1861.....		\$265 00
Moins—\$5.20 payées à J. Gordon, en janvier 1862, et non-portées en compte, pour aide dans l'exploration de l'automne dernier.....		\$259 80

Chemin de front de Pontiac.

Montant pour Mansfield.....	\$650 00
do pour Calumet et Rivière-Profonde.....	250 00
	<u>\$900 00</u>

DÉPENSE.

Montant du compte de S. Proudfoot.....	\$513 83
Coût du transport des provisions par A. J. Russell.....	8 80
Proportion des dépenses contingentes.....	12 37
	<u>535 00</u>
Balance restant le 31 janvier 1862.....	\$365 00

Chemin d'Eardley à Masham.

Montant.....	\$400 00
--------------	----------

DÉPENSE.

Montant du compte de F. Morgan	\$366 60	
Proportion des dépenses contingentes	4 90	
	<u>\$371 50</u>	
Somme restant après avoir payé les bordereaux d'Hodgins pour travaux sur le chemin de Clarendon à Thorne.....	1 50	\$373 00
Balance restant le 1er janvier 1862.....		\$27 00

Chemin de Clarendon à Thorne.

Montant.....	\$250 00
--------------	----------

DÉPENSE.

Payé à Wm. Hodgins, le montant de ses bordereaux.....	\$251 50
Dépense en plus et portée au compte du chemin d'Eardley à Masham.....	1 50

RÉCAPITULATION DE LA DÉPENSE.

Chemin d'Onslow à Masham.....	\$785 00
Do de front d'Onslow à Clarendon.....	735 00
Do de front de Pontiac.....	535 00
Do d'Eardley à Masham.....	371 50
Do de Clarendon à Thorne.....	251 50
Total.....	<u>\$2,678 00</u>

RÉCAPITULATION des balances en main le 1er janvier 1862 :

Chemin d'Onslow à Masham	\$115 00
Do de front d'Onslow à Clarendon.....	265 00
Do de front de Pontiac.....	365 00
Do d'Eardley à Masham.....	27 00
Total, selon compte courant.....	<u>\$772 00</u>

Payé à John Gordon, en janvier 1862, \$5.20 à compte du chemin d'Onslow à Clarendon.

TRAVAUX RECOMMANDÉS.

D'après d'anciens renseignements et un minutieux examen que j'ai fait depuis peu, je recommande l'exécution des travaux suivants comme des plus utiles pour l'avancement de la colonisation dans les comtés d'Ottawa et Pontiac :

1o. L'ouverture du chemin nord, tracé par MM. Bouchette et Aylen, sur et près de la ligne des comtés d'Ottawa et Pontiac, dans les directions nord et sud, à partir du point où

elle traverse l'extrémité Est des dix milles presque terminés aujourd'hui du chemin Gatineau et Coulouge.

Le pont construit sur le Ruisseau-au-Cerf, qu'ils traversent, pourra servir à ces deux chemins. Cette ligne de chemin nord est divisée en lots, et selon le rapport de M. Ayles, les cinq-huitièmes ou quatre-cinquièmes de ces lots sont propres à la culture sur les 13½ milles qui, à partir du Ruisseau-au-Cerf et en gagnant le nord jusqu'à la Rivière-Pickanock, donnent au-delà de 16 milles de chemin en comptant les sinuosités. Elle passe le long du front du township de Stanhope, maintenant appelé Alleyn, qui a été récemment subdivisé en lots par l'arpenteur-provincial Holmes, lequel le désigne comme renfermant beaucoup de bonnes terres, surtout au sud de la Pickanock, ce qui est d'accord avec ce que l'on savait déjà quant à cette partie. Suivant les données de M. Holmes et le rapport de l'exploration de ce township et autres, faite par l'arpenteur O'Flanley, il appert qu'en tournant vers l'ouest, cette ligne de chemin pourrait être prolongée d'au moins douze milles dans les terres généralement propres à la culture. Au sud du Ruisseau-au-Cerf, sur cette ligne, et jusqu'au 8me rang de Masham, les terres sont toutes bonnes. En comptant les sinuosités, ces douze milles donneraient probablement une ligne de chemin de 15 milles.

Cela donnerait au-delà de 30 milles de chemin de colonisation dans la plus belle partie de la vallée de la Gatineau, sans compter son extension probable à l'extrémité nord et son prolongement à l'ouest du chemin Gatineau et Coulouge, qui viendraient se relier à la partie de ce chemin faite durant la saison dernière. Toute cette étendue est encore inoccupée, mais de tout le territoire sous mon contrôle, je la crois la plus avantageuse et la plus propre à l'industrie agricole. Comme agent des bois, je recommande l'ouverture de ce chemin comme objet de première utilité, et que l'on applique à sa confection le reste de la somme affectée pour la dernière saison, avec autant qu'il sera possible de prendre sur la somme affectée pour l'année prochaine.

Pour faire ce chemin aussi bon que les chemins de colonisation de première classe du Haut-Canada, il coûterait environ \$500 par mille. Quelques-uns d'eux ont coûté \$700 par mille, d'abord parce que les premières spécifications étaient défectueuses, ensuite parce qu'on en a permis la circulation avant qu'ils fussent complètement terminés. La spécification ci-jointe assure la confection d'un chemin bien meilleur que l'on n'en pourrait faire pour le même prix. Elle exige que le travail soit concentré à la confection d'un lit étroit mais solide sur les côtés où les roues passent. Sans cela, la terre rapportée est inutile, soit sur un sol raboteux ou sablonneux; et même sur un sol argileux, une plus grande largeur de surface vaseuse est un mauvais substitut à l'exhaussement et au drainage. Sur un chemin, le déblaiement d'une largeur plus grande que celle qui doit servir est tout simplement un gaspillage d'argent, qui devrait plutôt être employé à la construction d'un chemin solide, et même carrossable; car sur les côtés ainsi déblayés, il vient bientôt du bois de seconde venue. Si, dans la confection d'un chemin, on ne fait que couper les racines et les souches au ras de la surface du sol au lieu de les enlever entièrement, ainsi que les pierres, sur une largeur d'au moins neuf pieds du centre, le reste des souches finira toujours par se montrer à la surface, et rendra le chemin mauvais et dangereux pour ceux qui le parcoureront avec vitesse. De plus, dans le cas où il faudrait refaire ce chemin, le déblai de ces racines, etc., coûtera beaucoup plus que si les arbres étaient encore là. Il en sera de même pour l'ouverture d'un chemin, si d'étroits ponceaux sont faits avec de petites pièces de bois, car à part le risque qu'ils soient enlevés au passage de lourdes charges, et de l'impossibilité pour deux attelages de s'y rencontrer, ils deviennent une nuisance ou sont mis de côté comme inutiles, et remplacés à nouveaux frais quand vient le temps de refaire ce chemin.

Pour les raisons qui précèdent, et pour que nul ouvrage ne devienne inutile plus tard, il sera à propos, en ouvrant des chemins, que neuf ou dix pieds de leur centre soient complètement déblayés et solidifiés, et que les ponceaux et ponts soient faits assez larges pour que deux voitures s'y rencontrent, surtout sur les chemins de colonisation de première classe, conduisant à de grandes étendues de terres arables, et qui, naturellement, devront être beaucoup fréquentés.

Dans les cas où, pour des raisons d'économie, il serait nécessaire d'opter pour un chemin d'une qualité inférieure à celui désigné par la spécification ci-jointe, ou qu'il s'agirait d'ouvrir des voies d'embranchement de moindre importance, l'exhaussement et le nivellement, en faisant le chemin selon la spécification, pourraient être laissés aux colons

ainsi que la plus grande partie du déblaiement des côtés, et les neuf pieds déblayés à partir du centre seulement nivelés d'une manière assez solide pour rendre la voie praticable pour une voiture chargée. C'est là le moins d'ouvrage qu'on peut faire si on ne veut rien perdre plus tard ; mais ainsi fait, un chemin serait praticable, quoique raboteux. Il aurait de mauvais endroits, mais il serait aussi bon que bien d'autres dans les localités habitées. Il y aurait encore des travaux à y faire ; mais rien de ce qu'il y aurait de fait ne serait perdu. Ces travaux pourraient faire pour un chemin de seconde classe.

On en pourrait faire aussi un de troisième classe, dont la largeur et les ponceaux seraient au plus de quatorze pieds. Il n'y serait pas fait de déblai ; les souches seraient coupées au ras du sol, et l'on pourrait faire ainsi une voie praticable pour les voitures légèrement chargées. Dans ce cas, les ponceaux et les ponts seraient la seule partie des travaux qui conserverait sa valeur lorsqu'on achèverait cette voie ; car tant que les racines et les souches ne seraient pas complètement pourries, il faudrait faire le déblai et le nivellement tout comme si les arbres étaient encore debouts.

Le coût de la confection de l'une ou l'autre de ces espèces de chemins dépendrait entièrement de la qualité du sol et des bois où ils doivent passer, ainsi que du prix des provisions et de la main-d'œuvre dans la localité. Le pin (dont la souche est difficile à enlever) est en abondance sur le territoire de l'Ottawa ; le sol est rocheux, inégal et parsemé de cailloux, et le commerce de bois maintient plus élevé que nulle autre part en cette province le prix des produits et de la main-d'œuvre, si bien que les frais de confection d'aucune sorte de chemin seraient ici beaucoup plus considérables, que, d'ordinaire, il ne le sont ailleurs.

Sur un sol d'une inégalité ordinaire, un chemin de la première classe mentionnée coûterait, construit selon la spécification ci-jointe, \$500 par mille, les ponceaux et les ponts compris.

Un de la deuxième classe décrite coûterait \$380 par mille.

Celui de la troisième, \$300 par mille.

Pour les deux derniers, les ponts et ponceaux seraient presque égaux en qualité à ceux de la première classe, et pourraient continuer à servir, une fois les chemins terminés et élargis dans la mesure ordinaire.

En ayant fini avec cette longue digression, qui m'a paru nécessaire pour bien faire connaître les travaux dont je recommande pour plus tard l'exécution, je prends la liberté de parler de nouveau du chemin du nord tracé depuis le township de Masham jusqu'à la Pickanock, et qui traverse l'extrémité de la partie du chemin Gatineau et Coulonge qui a été faite dans la dernière saison. Se trouvant dans la localité la plus immédiatement avantageuse aux établissements sur la Gatineau, il est le premier que l'on doit ouvrir comme voie de colonisation ; mais il suffira de le faire faire de la deuxième classe mentionnée, c'est-à-dire pour environ \$380 par mille, et remettre à plus tard son complet achèvement, ainsi que cela pourra se faire sans perdre aucun des travaux exécutés, s'il augmente en importance ou s'il devient à propos de le prolonger comme chemin de colonisation.

L'ouverture du chemin Gatineau et Coulonge, dans la direction ouest, et à partir de la partie faite cette saison, pourrait aussi être continuée, sur l'échelle ci-dessus, jusqu'au terminus du chemin fait cette saison dans Thorne, distance de 15 milles, et ensuite jusqu'à 12 milles au-delà. Mais, comme le sol des premiers 15 milles n'est pas aussi propre à la culture que sur le chemin nord (bien que plus de la moitié sera occupée quelque jour,) et que l'on n'est pas certain qu'au-delà des douze milles de la ligne de chemin ouest, qui passent sur des terres arables et en partie établies, il y ait une étendue considérable propre à la culture, ni l'une ni l'autre de ces voies, qui mériteraient cependant d'être ouvertes et qu'une somme leur fut appliquée s'il y avait des fonds de disponibles, ne sont aussi importantes ni aussi immédiatement nécessaires que le chemin nord déjà mentionné, ni que ceux que je vais maintenant désigner.

Bien que secondaire comme grande voie de colonisation, un chemin traversant la vallée de la Rivière-Petite-Nation jusqu'à la route principale en haut de la Gatineau, dont je reparlerai plus loin, est celui qui mérite ensuite d'attirer l'attention comme immédiatement utile et important, vu l'étendue de bonnes terres qu'il ouvrirait à l'industrie agricole.

Cette ligne de chemin part de la route établie dans le township de Ripon, sur le côté

Est de la Rivière-Petite-Nation. Ainsi que je l'ai dit plus haut, et sous ma direction, M. Leduc a marqué, l'automne dernier, 13 milles et demi de cette ligne qui montent dans le township de Suffolk jusqu'à sa ligne nord extérieure, et je recommande qu'elle soit continuée 30 ou 35 milles plus loin au nord, jusqu'au lac Monaming, tribulaire de la Rivière-Rouge, et où, d'après des renseignements certains et des documents d'exploration que je possède, elle traverserait une grande étendue de terres arables de qualité supérieure.

Sur la partie qu'il a tracée, M. Leduc dit que le "sol, bien que raboteux généralement, est très-avantageux à la colonisation, car il est riche et propre à toute espèce de culture; le bois qui le couvre est l'érable, le hêtre, le hemelock (*pruche*), le tilleul et le sapin de haute venue; mais le pin y est très-rare." Dans une exploration qu'il a faite en gagnant le nord, à partir de l'extrémité de la ligne par lui tracée, il a constaté que le sol était partout propre à la culture. Sur 35 milles de cette ligne, mes renseignements sont dus à des explorations faites à ses deux extrémités, et pour la partie du milieu, ils me viennent d'hommes employés à la recherche de bois de construction, qui l'ont traversée et qui ont trouvé que le sol était de la même qualité que celui de Suffolk.

Ainsi, nous voyons que cette ligne ferait un grand chemin de 40 à 50 milles, le long et de chaque côté duquel pourraient être ouverts, comme dans Suffolk, des chemins de concession conduisant aux chantiers sur la Rivière-Petite-Nation et la Rivière-Rouge, où sont en grande demande les produits de ferme. Et comme il se trouverait le plus proche et une des plus grandes routes d'Ottawa, il ouvrirait un vaste champ à la colonisation, surtout au surplus de la population des seigneuries et paroisses avoisinantes.

C'est pourquoi je suggère qu'il soit fait comme chemin de la première classe désignée dans la spécification ci-jointe. La main-d'œuvre étant à meilleur marché dans cette localité que dans quelques autres sur la Rivière-des-Outaouais, il coûterait probablement un peu moins que \$500 par mille, tous frais compris, vu qu'en des endroits le sol est surtout composé de marne.

Pour ouvrir les 13½ milles tracés au prix ci-dessus, le coût serait de \$6,750. En réduisant les travaux au nivellement solide à tous les endroits très-secs et sablonneux, \$6,000 suffiraient peut-être.

Les travaux que je recommande en troisième lieu comme très-urgents, sont ceux du chemin depuis en arrière du township de Hull jusqu'au Ruisseau-des-Prêtres, dans le township de Bowman, sur la Rivière-aux-Lièvres.

Cette ligne de chemin passe près de l'angle nord-ouest de Templeton, et continue, en longeant de près la ligne entre Wakefield et Portland, jusqu'à Bowman. Une petite somme prise sur l'argent des chemins de colonisation y a été avantageusement appliquée pendant la saison dernière par Wm. Hamilton et Cie., de Cantly, en commençant l'ouverture de son extrémité inférieure. Elle devrait être continuée au moins 16 milles plus loin. Elle traverse une grande étendue de bonne terre, située partie dans Wakefield, Portland et Denholm, qui sont maintenant en voie de se coloniser, et auxquels elle mènerait directement à partir de la cité d'Ottawa. Elle donnerait ainsi accès aux terres arables entre la Gatineau et la Rivière-aux-Lièvres, et sur le côté ouest de cette rivière qui, dans cette partie de son cours, ne va pas au-delà du township de Bowman. Le township de Bigelow, situé au-dessus, offre un sol inférieur et plus élevé que la haute montagne entre ces rivières.

Ce chemin est essentiel pour communiquer aux établissements norvégiens et allemands qui se forment aujourd'hui dans Bowman. S'il est à propos d'encourager ces immigrants, il doit l'être aussi d'ouvrir un chemin aux premiers colons de cette classe dans cette partie de la province; car, par le fait qu'ils ignorent les langues française et anglaise, ils éprouvent au début de bien plus grands inconvénients que les autres.

Comme il ne serait pas avantageux de lui donner une bien grande étendue, une dépense de \$300 par mille serait probablement suffisante, et pour ce, il faudrait lui affecter une somme de \$4,800. Mais, comme l'avance de \$500 faite pour achat de provisions aux colons norvégiens et allemands pauvres de Bowman,—et pour laquelle j'ai en main leurs billets, payables en travail si on l'exige—doit entrer en compte pour ce chemin, il sera tout de même nécessaire que la somme qu'on lui destinera soit au moins de \$5,000, vu la possibilité où tout le montant de l'avance ne pourrait être recouvré.

On peut communiquer par eau, depuis au-dessus des chutes, au village de Buckingham, jusqu'au township de Bowman, par la Rivière-aux-Lièvres; mais en la remontant il y

à plusieurs portages, sans compter les rapides, où il faut haler ou pousser l'embarcation avec des perches. Un chemin suivant la vallée de la Rivière-aux-Lièvres serait très-nécessaire, tant pour les fins de la colonisation que pour le commerce de bois. Des deux côtés le chemin est praticable pour une voiture, à l'exception de quelques milles au-dessus du village de Buckingham. Je ne saurais dire jusqu'où ce chemin devrait aller. Là où la Rivière-aux-Lièvres traverse le sommet des Laurentides, près des Grandes-Chutes, le terrain est beaucoup accidenté, et au-dessus, encore plus désavantageux, si bien que pour pouvoir en juger il faudrait faire un long examen des lieux.

Une bonne partie du township de Villeneuve est montagneuse et aride. Le township de Wells, situé plus haut, est plus avantageux et renferme beaucoup de bonnes terres à surface unie jusqu'à la Rivière-des-Sourds.

De l'endroit où la Kiamaka joint la Rivière-aux-Lièvres, c'est-à-dire à environ 85 milles au nord de son embouchure, le sol, comme sur le côté nord de la Rivière-des-Outaouais, et à cette distance, cesse d'être accidenté par des côtes élevées et est beaucoup plus propre à la culture. Sur la partie supérieure de la Rivière-aux-Lièvres, les bonnes terres seront très-probablement occupées en même temps que celles situées sur la Gatineau.

La partie inférieure de la vallée de la Rivière-aux-Lièvres, excepté près de son embouchure, semble être moins propre à la culture que celle qui se trouve à l'est et qui est égouttée par les rivières Blanches et Petite-Nation, dont le niveau est moins élevé.

Je suggère qu'une ligne de chemin de colonisation soit tracée et ouverte en divergeant depuis le chemin de débarcadère, dans le village de Thurso, jusqu'à la Rivière-St-Sève, et passant à travers le township de Derry Est, sur le côté nord de la Rivière-Blanche, où elle couperait une grande étendue de bonnes terres, ainsi qu'au nord, dans le township de Luthbury, que l'on dit être avantageux à la colonisation.

Je ne suis pas assez bien renseigné pour dire jusqu'où il serait avantageux de diriger cette ligne de chemin; mais les terres qu'elle ouvrirait à l'industrie agricole sont si près de la Rivière-des-Outaouais, de son embouchure et du port de Montréal, qu'il semble très à propos d'en faire le tracé et l'ouverture après complète exploration.

Il serait également désirable qu'une voie de colonisation fut explorée et ouverte, depuis l'extrémité ouest du lac de la Rivière-Blanche, en arrière et au nord de Lochaber, presque en longeant la ligne de Derry Est et Derry Ouest, où il y a de bonnes terres vacantes, de qualité supérieure à celles déjà occupées jusqu'au sud-ouest. Cette ligne pourrait, après examen, être dirigée le long des côtés Est ou ouest du bras ouest de la Rivière-Blanche, et de là suivant la ligne entre Villeneuve et Luthbury ou dans les environs, jusqu'en arrière du township de Wells, où le sol est propre à la culture. Ce chemin donnerait accès à la vallée de la Rivière-des-Sourds, où se trouvent de grandes étendues de terres arables à surface unie, que l'on dit être bonnes, et où l'on pourrait faire passer un chemin d'embranchement qui irait jusqu'à la Rivière-aux-Lièvres.

Les townships de Derry sont désignés comme contenant beaucoup de côtes, mais le sol n'est pas rocheux: il est, au contraire, fertile et profond. Plus loin que le 4^{me} rang de Derry Ouest, aucune terre n'avait été prise encore l'automne dernier, ni dans Derry Est non plus, excepté en haut de la Rivière-Blanche, où quelques squatters s'établissaient.

Les deux chemins en dernier lieu mentionnés donneraient accès aux terres arables les plus proches dans le comté d'Ottawa.

Les établissements qui se forment sur la Rivière-aux-Lièvres, et la grande somme de revenu que le gouvernement a retiré des chantiers ouverts depuis des années, ainsi que des scieries du village prospère de Buckingham, sont de puissantes raisons en faveur de l'ouverture d'un chemin dans la vallée de cette rivière; mais, comme sur une grande étendue de ses bords il se rencontre des obstacles qu'il serait nécessaire de bien examiner, je ne suis pas en mesure de dire avec certitude où ce chemin devrait être localisé.

J'ai fait ces recommandations et observations avec l'espérance qu'elles seront prises en considération, et qu'elles contribueront au développement de la partie inférieure du comté d'Ottawa.

Il va s'agir maintenant d'une partie plus reculée du territoire de l'Ottawa, et je recommande qu'une part des fonds de colonisation soit affectée à l'ouverture d'un chemin sur le côté ouest de la Rivière-Coulonge, ainsi qu'à la construction d'un pont sur cette rivière, afin de donner accès à une étendue de bonnes terres dans la partie ouest du township de Pontefract, et entre ce township et la Rivière-Noire.

Le township de Pontefract a été arpenté récemment par M. J. Robertson, de Fitzroy qui est très-bon juge de la qualité des terres ; et quand il dit qu'elles sont bonnes, on peut s'y fier. Il désigne comme impropre à la culture cette partie du township située à l'est de la Rivière-Coulonge, même aux endroits où les terres ont une belle apparence par le fait qu'elles sont couvertes de beau bois dur ; généralement, le sol n'est pas assez profond pour être bien cultivé ni pour assurer une récolte dans les temps de sécheresse ; mais la demande des produits de ferme est si grande, qu'il n'y a aucun doute que les colons finiront par en exploiter la meilleure partie.

Cependant, le côté ouest du township renferme beaucoup de terres propres à la culture sur environ onze rangs de profondeur, et aussi en gagnant l'ouest vers la Rivière-Noire.

Le peu de bonnes terres sur cette partie du territoire de l'Ottawa, comparée à la grande étendue seulement utile à l'exploitation des bois, se trouvent avoir beaucoup de valeur. Étant près de l'Ottawa et dans le voisinage des grands chantiers sur la Rivière-Coulonge et la Rivière-Noire, les colons seraient dans la position la plus avantageuse pour obtenir de bons prix de leurs produits, et le chemin, sur n'importe qu'elle étendue il serait ouvert, aurait le double avantage d'être utile aux fabricants de bois sur ces rivières autant qu'aux colons.

Je recommande que ce chemin soit ouvert à partir du chemin de front de Pontiac, dans Mansfield, et traverse sur une étendue de 4 milles dans ce township jusqu'à Pontefract, et gagne ensuite à environ 12 milles au-delà jusqu'à la ligne ouest de ce township—sa localisation devant être mieux déterminée lors du tracé de la ligne—en tout disons 16 milles, qui, à \$300 par mille, et fait comme chemin de troisième classe, coûteraient \$4,800.

La Rivière-Coulonge est la première qui n'ait pas de pont sur le chemin de front principal au côté nord de la Rivière-des-Outaouais, au-dessus de la cité ; et comme c'est une grande rivière, elle est le principal obstacle à la circulation et au progrès de la colonisation.

La Rivière-Coulonge débouche dans celle des Outaouais environ 100 milles au-dessus de la cité, et comme, à cette distance, le pays n'est que partiellement habité et sur le front seulement, le chemin principal à cet endroit est réellement une voie de colonisation essentielle, et le besoin d'un pont sur la Rivière-Coulonge se fait grandement sentir, non seulement pour faciliter le trajet en amont de la Rivière-des-Outaouais et l'accès aux établissements de l'est, mais aussi le progrès de la colonisation dans les townships de la Grande-Rivière et en arrière de ces townships.

Ainsi que je l'ai déjà dit, j'ai mesuré la largeur de la rivière afin de pouvoir faire le devis estimatif du pont projeté. A cet endroit la rivière est large de 400 pieds et profonde de six au milieu. Le courant est fort, et les bords élevés et à pic, ce qui la rend par conséquent inguécable. Ce pont devra être de 510 pieds de long et de 24 de haut à partir du chenal ; il devra avoir six débouchés larges de 60 pieds chacun, avec piles surmontées de palées, ou cinq de 72 pieds avec piles surmontées de poinçons ; mais le coût sera le même dans l'un ou l'autre cas. Pour qu'elles soient solides, et vu que le fond est de sable mouvant, les piles devront être plus larges à leur base et descendues sur un bon lit de fascinages, ce qui empêchera le reflux des eaux en arrière et les remous en avant de miner leurs fondations pendant les crues.

Y compris cent piastres pour la confection du chemin conduisant à l'extrémité du pont, il faudrait affecter à cette construction une somme de \$3,232. Avec les \$4,800 pour le chemin de Pontefract, le coût total de ces travaux serait de \$8,032.

Sur la Rivière-Noire, il faudrait aussi un pont, à une distance de treize milles sur le chemin au-dessus de la Rivière-Coulonge. La Rivière-Noire est la dernière grande rivière sur le chemin de Pontiac, et le terminus de ce chemin est de 20 milles au-delà, au bas de la Rivière-Profonde, et au bord de laquelle viennent finir des montagnes à pentes précipitées, qui rendent impossible sa continuation le long de cette rivière. Il faudra le faire passer par la vallée en arrière.

Bien que, dans cette direction, l'étendue de terres propres à la culture soit comparative-ment petite, ce serait faire erreur de supposer que le domaine public ne mérite pas que l'on fasse pour lui d'aussi considérables dépenses. Là où la terre est bonne, son rendement est plus qu'ordinaire, mais les autres parties donnent et continueront à donner par les

produits forestiers un plus fort revenu à la couronne que la vente des terres, sans compter les milliers de bras employés et le commerce créé par cette exploitation.

La confection et l'amélioration du chemin principal en haut de la Gatineau sont les travaux suivants que je recommande comme dignes d'attirer l'attention, non pas comme étant de moindre importance que ceux précédemment mentionnés, mais parce que cette route, à part de son utilité comme chemin de colonisation, sera assez nécessaire pour avoir droit à un octroi spécial de la législature.

A part de l'accès qu'il donne aux terres propres à la culture sur les bords de la Gatineau, il est aujourd'hui la route principale d'une population éparsée mais nombreuse, et que, sans aide, l'on sait incapable de faire et entretenir 90 milles d'un chemin qui passe souvent sur un sol raboteux et inhabité, et qui est beaucoup utilisé pour une branche de commerce qui rapporte un grand profit au gouvernement.

Sans compter le prix des terres vendues, le gouvernement doit avoir déjà reçu au-delà d'un million de piastres en impôts sur les bois coupés sur la Gatineau. Il y a plus de 30 ans que sur cette rivière il se fait du bois de construction sur une grande échelle, et pendant les neuf dernières années, j'ai perçu, là, en rentes de terres et en droits sur les billots de sciage, \$221,909 ; et, bien loin de diminuer, le revenu annuel a augmenté graduellement de \$18,453 en 1853, à \$33,264 en 1861.

On ne saurait trouver déraisonnable que les habitants de cette section du pays demandent, sur trente, une année de revenu du domaine public, d'autant plus que ce serait pour les aider à le rendre accessible afin de favoriser le commerce et le progrès de sa colonisation.

Le chemin Gatineau est naturellement divisé en deux. Sa partie inférieure, depuis le village de Hull, vis-à-vis la cité d'Ottawa, au haut du côté ouest de la Gatineau, jusqu'à Brooks, aux chutes de Puagan, dans le township de Low, est de 35½ milles. Sur cette étendue, le chemin passe généralement sur un riche sol d'argile, et dans les plaines d'alluvion de la rivière. Les côtes qui viennent finir près de la rivière et qui affectent de temps en temps la forme de caps à pics, empiètent parfois sur le chemin et ne lui laissent que juste l'espace pour y circuler.

Une diligence fait régulièrement le trajet entre la Rivière-des-Outaouais et les chutes de Puagan. A cette distance, toutes les terres sont prises et occupées. Dans les temps secs, le chemin est bon,—les habitants ont beaucoup travaillé à l'améliorer en certains endroits,—mais lorsqu'il pleut longtemps, il devient très-mauvais, rempli d'ornières profondes par suite de la richesse du sol et de sa grande fréquentation. En bien des endroits, il a besoin de rigoles et de canaux couverts. Il a aussi de vieux ponts dangereux à passer et des côtes rocheuses qui nécessiteraient une grande dépense pour les abattre.

Une compagnie s'est formée, je crois, pour le macadamisage de 24½ milles de ce chemin, et un tracé de la ligne et une estimation de ce qu'il en coûterait pour en faire une route empierrée ont été faits par George H. Perry, éc., ingénieur civil, mais rien de plus n'a été fait, que je sache.

Dans une région comme celle au nord de la Rivière-des-Outaouais, où les terres propres à la culture sont en bien moins grand nombre que celles qui ne le sont pas, et où elles sont éparsées et en trop petites étendues pour qu'il s'y forme de longues lignes d'établissements, ou pour que l'on ouvre à chacune d'elles un chemin de colonisation, l'amélioration de grandes routes comme celle-ci, qui est absolument nécessaire pour communiquer à l'intérieur des terres généralement, est un moyen très-certain de faciliter l'établissement de ces terres publiques qui sont propres à la culture, surtout dans un cas comme celui-ci, où le chemin est la grande voie du commerce des bois, commerce qui crée un marché avantageux pour les colons, tout en contribuant au progrès et à la prospérité des établissements qui, sans lui, n'existeraient pas encore.

Ce serait là un bon argument en faveur d'une aide à la compagnie du chemin macadamisé de la Gatineau, si toutefois elle mettait son projet à exécution ; car il n'y a pas à en douter, cette entreprise contribuerait puissamment à faire avancer la colonisation de cette partie du pays. Ne sachant pas au juste quelle étendue de chemin cette compagnie pourrait ainsi améliorer, je ne puis faire une estimation définitive du coût de la partie qui resterait à faire jusqu'aux chutes de Puagan, partie qui a certainement besoin d'être améliorée et qui devrait être comprise dans une estimation générale pour ce chemin, au cas où un octroi

serait pour lui accordé. En sus de ce que la compagnie pourrait faire, il est probable qu'il faudrait appliquer au moins \$4,000 à l'amélioration de la partie en question.

La partie supérieure du chemin de Gatineau, depuis les chutes de Puagan jusqu'à la Rivière-du-Désert, est celle qui a le plus besoin d'être terminée et améliorée, non pas seulement pour donner accès à divers townships qui renferment de bonnes terres, mais aussi pour l'avantage des établissements existants et de l'important commerce de cette localité. Cette distance est désignée comme étant de 55 milles. Une bonne partie n'est faite que comme chemin d'hiver, et en plusieurs endroits, les colons ainsi que les fabricants de bois ont travaillé à le réparer. Pour d'autres parties, l'on a employé des fonds affectés à la colonisation. Sa plus mauvaise partie se trouve sur les premiers 12 milles en haut des chutes de Puagan. C'est avec beaucoup de difficulté et quelque danger qu'une voiture vide peut y passer depuis les chutes de Puagan jusqu'à la Mission des Sauvages à la Rivière-du-Désert, dans le township de Maniwaki.

Des chutes de Puagan à la rivière Kazabazza, les premiers 12 milles passent sur un terrain comme il est impossible d'en trouver un plus mauvais pour un chemin. Là, il a été ouvert sur une largeur de 12 à 20 pieds. En des endroits, le terrain est sec et uni, mais ailleurs se trouvent des côtes à pic, des terrains très-rocheux et de longues étendues boueuses et profondes où se trouvent les restes de nombreuses souches de pin, qui n'ont été coupées qu'au ras du sol, et qui seront plus difficiles à enlever que si les arbres étaient encore après. L'ouverture du chemin d'une manière imparfaite, la confection de quelques bons ponceaux, et peu de déblai et quelques ponts, a été tout ce que l'on a pu faire sur certaines parties de la ligne avec les fonds qui lui étaient affectés. A part des abattis, le déblaieinent, la confection du chemin, y compris les rigoles, le nivellement et l'abaissement, les canaux couverts, la construction et la reconstruction de bien des ponts : tout cela est à faire.

Sur la Rivière-Kazabazza, il faut un nouveau pont de 363 pieds de long et de 4 plus haut que la passerelle qu'il y a à présent.

Jusqu'à la Rivière-Pickanock, dans le township de Wright, les treize autres milles passent sur un terrain beaucoup plus avantageux ; et le coût par mille pour en faire un bon chemin ne sera guère plus que la moitié de ce que coûtera la partie précédente.

De la Rivière-Pickanock à la ferme Leamy, sur la ligne de la partie supérieure de Wright, les neuf milles suivants coûteraient encore moins, si ce n'étaient deux ponts considérables qu'il faudra construire sur cette partie, et pour lesquels j'ai fait le mesurage nécessaire. A part de cela, nuls travaux n'ont été faits avec les deniers de colonisation.

Les six milles suivants qui atteignent le milieu du township de Bouchette, coûteront à peu près deux fois autant que les derniers, parce qu'ils passent sur un sol très-rocheux et qu'il faudra construire deux grands ponts.

Bien qu'ils ne soient aujourd'hui qu'un étroit chemin d'hiver, les derniers 15 milles, qui vont jusqu'à la Rivière-du-Désert, coûteraient beaucoup moins que les précédents, car ils passent sur un terrain très-avantageux, mais ils passent dans les bois jusqu'à environ un mille de la Rivière-du-Désert.

Pour faire un bon chemin à barrières de ces derniers 15 milles, et selon la spécification ci-annexée, mais d'un-tiers plus large, le coût serait probablement de \$35,772, vu les parties de terrain extrêmement désavantageux où ils passent ; mais en concentrant le travail sur les parties mauvaises et impraticables, et en faisant les derniers 15 milles sur la plus petite échelle, le tout pourrait être fait pour que des voitures chargées y circulent, pour environ \$19,448.

Cette somme représente la plus petite quantité d'ouvrage que le gouvernement pourrait faire exécuter sans courir le risque de perdre beaucoup de travaux ; et il serait nécessaire que cette somme fut ainsi dépensée si on désire l'établissement du township de Maniwaki, et de ceux vis-à-vis et au-dessus, sur le côté Est, qui renferment beaucoup de bonnes terres. Une grande partie de la ligne est inhabitée, surtout là où le sol est rocheux et accidenté, et il est probable qu'elle le sera toujours. La partie supérieure de Bouchette est inoccupée, ainsi que Maniwaki—la Rivière-du-Désert fait exception, et il en sera de même encore longtemps si on ne prend des mesures pour leur arpentage et la vente de leurs terres : deux choses qui sont beaucoup à désirer.

Les bonnes terres étant si rares ailleurs, il serait malheureux que Maniwaki, le town-

ship le plus avantageux aux établissements sur la Gatineau, fut non seulement inoccupé, mais un obstacle au progrès de la colonisation dans cette direction.

Depuis le haut de la Rivière-du-Désert, et pour les fins de la colonisation, le chemin Gatineau devrait être continué,—en amont et sur la côte Est de la rivière,—à travers les townships de Kensington, Aumond et Sicotte, jusqu'au lac Baskatong, dans le township de ce nom. Au-dessus de la Rivière-du-Désert, le côté ouest de la Gatineau devient moins avantageux à la colonisation que son côté Est. Au-dessus du lac Baskatong, en haut de la Rivière-Baskatooshia, la pierre calcaire abonde, dit-on.

La Rivière-Gatineau égoutte une étendue d'environ 10,000 milles carrés, et sa longueur est à peu près de 400 milles. Un quart des terres dans les parties connues de la vallée de la Gatineau peut être considéré comme propre à la culture, mais il est possible que la quantité en soit plus grande.

Quant à la description des terres arables, je ne crois pouvoir mieux faire que de répéter celle déjà faite par Peter Aylen, écr., qui connaît le territoire de la Gatineau depuis 28 ans, pour l'avoir exploré, plus qu'aucun autre en allant à la recherche de coupes de bois. Selon lui, les terres propres à la culture " sont généralement d'un sol riche et profond qui, bien que rocheux par places, est composé de marne sur le sommet des côtes et d'argile dans les vallées. Ces deux espèces sont recouvertes d'une épaisse couche de terre noire. Rarement on trouve le sol aride et sablonneux."

Le long de la Gatineau, et sur au-delà de 60 milles, j'ai constaté que la pierre la plus commune était la pierre calcaire, et c'est là une des preuves de la fertilité du sol. Sur la Gatineau, il y a des fermes de plus de 200 acres dont le front est formé de la plus riche terre d'alluvion, et en arrière se trouvent des éminences formées de pierre calcaire—laquelle peut être utilisée aussi bien à des constructions que comme engrais—et couvertes de beau bois de pin propre aux constructions, et de bois dur pour le chauffage. Il est rare de trouver, même dans les plus belles parties du pays, autant d'avantages réunis.

Mais, de même que sur le côté nord de la Rivière-des-Outaouais, la plus grande partie du territoire de la Gatineau consiste généralement en un sol raboteux, montueux et de sable dans les plaines. Les bonnes terres sont peu étendues, irrégulières, isolées les unes des autres.

Il serait donc de la plus haute importance que l'étendue et la position de ces terres avantageuses, ainsi que les meilleurs moyens pour y parvenir, fussent constatés—si toutefois ils ne l'ont pas été déjà—par une exploration, afin de pouvoir tracer ensuite les lignes de chemin dans leur direction ; car, sans cela, toute entreprise de ce genre ne pourrait que manquer son but.

Comme les terres de qualité inférieure sont généralement couvertes de bois d'une bonne venue, et que l'établissement de chantiers sur ces terres aurait l'effet de créer un marché où s'écouleraient très-facilement les produits de ferme, il est évident que la valeur de la partie propre à la culture se trouverait ainsi augmentée de beaucoup. Les grandes régions forestières impropres à la culture pourraient être laissées intactes, tandis que des lignes continues d'établissements pourraient se former sur les étendues de terres arables, et les colons ainsi placés profiteraient grandement du commerce de bois. De cette manière, les régions de l'Ottawa qui sont impropres à la culture resteraient toujours les plus grandes forêts du monde pour l'exploitation des bois.

Le grain, les pommes de terre et autres végétaux sont cultivés avec succès sur de grandes fermes de chantier à 30 et 40 milles au nord de la Rivière-du-Désert. Sur les établissements le long de cette rivière, la culture du blé d'automne réussit bien.

Quoique la chose ne se rattache que de loin au sujet de ce rapport, je dois dire qu'il a été bien constaté qu'en arrière des hautes terres des Laurentides, c'est-à-dire sur une étendue variant d'un à deux cents milles au nord de la Rivière-des-Outaouais, le sol devient plus bas, et que dans cette grande dépression, qui est large d'environ 100 milles, d'une longueur inconnue de l'est à l'ouest, et que parcourt pendant 350 milles la partie supérieure de la Rivière-des-Outaouais, il y a beaucoup de terres propres à la culture, désignées par ceux qui ont visité cette région comme étant moins accidentées et moins rocheuses que dans les nouveaux townships sur les rivières Madawaska et Gatineau. On trouve de la pierre calcaire stratifiée à la tête du lac Temiscaming et au Grand-Lac, à cent milles plus à l'est. Comme ces deux points, et une plus grande partie de cette vallée, sont à un degré

sud de la latitude du lac St. Jean, sur le Saguenay—territoire connu pour avoir un climat plus doux que Québec,—il est très-probable qu'ils possèdent jusqu'à un certain point le même avantage; et comme des milliers de colons vivent aisément sur le Haut-Saguenay, il serait absurde de supposer qu'il n'en serait pas de même sur le territoire beaucoup plus considérable du Haut-Ottawa, facilité comme il le sera par ses grandes voies de navigation intérieure.

La Rivière-du-Désert, ou plutôt les établissements à son embouchure, sont à environ trois milles au nord de la latitude de Trois-Rivières, et la rive sud du lac Baskatong est à peu près à 4 milles au sud de la latitude de Québec.

Je vais faire maintenant la récapitulation des travaux dont j'ai recommandé l'exécution, dans l'ordre qu'ils m'ont paru être le plus immédiatement utiles, tout en mettant en regard la somme qu'il faudra leur affecter. En ce faisant, mon but est de soumettre un système de travaux qui me paraîtront nécessaires pour rendre accessibles les localités les plus propres à la colonisation,—et dont les dépenses seraient beaucoup moindres que celles qui ont été faites pour de semblables travaux de colonisation dans le Haut-Canada,—mais dont l'exécution demanderait peut-être plusieurs années, et cela sans indiquer quelle somme des fonds de la colonisation devra leur être maintenant appliquée, mon seul objet étant de mettre à votre disposition les meilleurs renseignements que j'ai pu recueillir, ainsi que l'expérience que j'ai autrefois acquise en dirigeant de pareils travaux.

Récapitulation des travaux recommandés.

1°	Pour la confection du chemin nord, depuis la Rivière-à-la Pêche jusqu'à la Pickanock, 31 milles, à \$380—moins ce qui reste de la somme affectée pour 1861.....	\$8,780
2°	do do do de 13½ milles du chemin de Suffolk.....	6,000
3°	do do do de 16 milles du chemin de Hull à Bowman.....	5,000
4°	do do do de 16 milles du chemin de Pontefract.....	4,800
	Et un pont sur la Rivière-Coulonge.....	3,232
5°	do do du chemin principal en amont de la Gatineau jusqu'à la Rivière-du-Désert, 55 milles depuis les chutes de Puagan.....	19,448

(Si la législature faisait un octroi spécial pour les chemins Gatineau, il devrait être d'au moins \$35,772 pour la partie en amont des chutes de Puagan; de \$4000 pour la partie en aval, et de \$4800 pour un pont sur la Gatineau, qui est très-nécessaire, à environ six milles au-dessus de l'embouchure de cette rivière.)

Autres travaux recommandés, et devant être exécutés subséquemment.

Le chemin ouest ou le chemin Est dans Derry, ou les deux ensemble.

Le prolongement du chemin de Suffolk jusqu'au lac Monoming.

La construction d'un pont sur la Rivière-Noire, dans Waltham.

Le prolongement du chemin Gatineau vers le lac Baskatong.

Mais avant tout, la continuation du chemin Gatineau et Coulonge.

Pour la situation des chemins et travaux mentionnés dans ce rapport, je prends la liberté de vous renvoyer à la carte ci-jointe des comtés d'Ottawa et Pontiac. Sur cette carte, les chemins projetés dont le tracé n'est pas encore fait, figurent seulement pour indiquer leur localité et direction; leur situation sera mieux déterminée après l'exploration et le tracé.

Une supercherie à laquelle il ne serait que juste de mettre fin, c'est celle qu'exercent des personnes égoïstes qui ont déjà des terres ailleurs et qui, au détriment des colons qui en auraient besoin, vont en prendre d'autres sur les chemins de colonisation dès qu'il est

connu qu'on va les ouvrir. Pour empêcher cet abus, les conditions de l'occupation réelle devraient être promptement et rigoureusement mises en force, en faisant suivre de la confiscation immédiate tout manquement de s'y conformer, de même que cela se fait depuis plusieurs années à l'égard des permis de coupe de bois dans les limites de cette agence, et cela toutes les fois qu'on ne s'est pas conformé à leurs conditions, quand même le fabricant de bois avait fait plusieurs paiements sur son permis, et qu'il perdait milles piastres par la confiscation.

Il serait certainement aussi facile et au moins aussi juste d'en agir de même avec les faux colons.

Pour mettre fin à l'obstacle apporté à la colonisation par ceux qui prennent ainsi les terres pour en obtenir ensuite de haut prix des véritables colons, je prends la liberté de vous renvoyer à mon rapport sur le territoire du St. Maurice, lequel a été transmis en mars 1859, et renferme des recommandations pratiques quant à la vente et à la colonisation des terres incultes de la province, et quant à la régularisation des droits des colons et fabricants de bois. Il fait aussi l'exposé d'un système d'après lequel les terres peuvent être vendues à un prix purement nominal, sans qu'il en résulte aucune perte pour la couronne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. J. RUSSELL.

SPÉCIFICATION

De la manière dont doit être fait le chemin de colonisation depuis les chutes de Puagan, Gatineau, jusqu'à la Rivière-Coulouge.

1. Il devra être confectionné sur le site qui lui a été tracé sur les lieux, excepté le cas où le surintendant ou la personne en charge en déciderait autrement.

2. Sa largeur devra être de 16 pieds; toutes les racines, souches et pierres devront être enlevées sur dix pieds de largeur au centre, qui devra être solidement nivelé, et sur un sol sec, exhaussé avec de la terre dure au centre—de (*) pouces au-dessus des côtés de la voie. Toutes les racines, souches, matières végétales, pierres, bois ou autres déblais devront être jetés à 4 pieds des bords du chemin. Toutes les souches sur les côtés du chemin, c'est-à-dire à trois pieds de chaque côté de l'espace déblayé, devront être coupées au ras du sol une fois le chemin fait. Il ne sera pas fait d'exhaussement avant que tout le déblaiement ne soit fini et inspecté.

3. Sur un terrain humide ou loammeux, et ainsi que l'indiquera le surintendant ou la personne en charge, le centre du chemin devra être exhaussé de 18 pouces au-dessus des côtés, qui devront être formés en écharpes continues de manière à recevoir toute l'eau. Pour éviter les souches et autres obstacles, les écharpes pourront être contournées en dehors de 16 pieds. A l'endroit où le voudra la personne en charge, un fossé de trois pieds de large sur 2 de profondeur devra être creusé le long du côté supérieur, en dehors des 16 pieds et en sus de l'exhaussement mentionné dans la seconde clause,—la terre du fossé devant servir à exhausser le centre si elle n'est pas noire ou de matière végétale.

4. Des canaux couverts et des rigoles de décharges suffisants devront être faits dans tous les bas-fonds ou l'eau pourrait se tenir, ou aux endroits indiqués par le surintendant; en-dedans, ces canaux devront être d'au moins 15 pouces de large et de 10 de haut, et davantage si cela est nécessaire. Ils devront être faits de cèdre, s'il est possible d'avoir de ce bois; sinon, de frêne ou de pain dégrossi sur deux faces, et dont les pièces devront avoir au moins 5 pouces d'épaisseur et 16 pieds de long. Leur couverture sera supportée sur quatre traverses en queue d'aronde emmenchées et chevillées solidement aux pièces laté-

(*) NOTE.—On fait une économie en ne faisant que de 6 pouces l'exhaussement sur un terrain sec, lors que la nature du sol ou autres circonstances permettent de stipuler sur cela en donnant les travaux à l'entreprise, ou lorsqu'ils sont exécutés sous la direction d'un surveillant habile avec un parti d'hommes choisis, et lorsque le sol est désavantageux; c'est le meilleur moyen d'obtenir le meilleur résultat avec peu d'argent.

rales. La surface de la couverture devant être moins élevée que la voie et bien solidée à ses extrémités au moyen de traverses chevillées.

5. Les ponceaux, là où il en faudra, devront être construits avec la même espèce de bois que pour les canaux couverts ; leur couverture sera de mêmes dimensions et appuyée sur des traverses d'au moins un pied de diamètre, chevillées aux pièces latérales qui doivent être d'une hauteur suffisante pour que l'eau y passe librement, ou sur des culées formées de quatre longrines de la même espèce de bois, d'au moins 10 pouces de diamètre, légèrement entaillées et solidement chevillées à leurs extrémités. Les ponts devront être construits de la même manière, avoir les mêmes dimensions et faits avec la même espèce de bois, excepté les longrines, pour les débouchés de 20 pieds, qui seront au moins de 9 pouces de largeur sur 14 d'épaisseur, ou en bois de cèdre rond et écorcé, de pas moins de 13 pouces d'épaisseur. Les gardes-fou seront de 4 pieds de haut, et leurs montants et chapeaux de 6 pouces carrés, avec bandages de 4 pouces carrés et de 3 pieds de long placés et chevillés de dix pieds en dix pieds aux montants et pièces en saillie du tablier, qui sera en madriers de pin de 4 pouces d'épaisseur, ou en bois de cèdre dégrossi de 5 pouces d'épaisseur et de 18 pieds de long—les pièces faisant saillie devant être de 6 pouces d'épaisseur, de 23 pieds de long, et liées aux longrines. Des chevêtres de 8 pouces sur quatre seront chevillées de chaque côté pour maintenir le tablier. Les montants et la barre d'appui du garde-fou, ainsi que les chapeaux, devront être liés ensemble au moyen de tenons et de mortaises, et bien chevillés ensuite. Les culées et les piles seront chargés de pierre à une profondeur de 2 pieds, et leur fond sera de pièces de bois rond et sain, et d'une épaisseur d'au moins 8 pouces. Les sabords des ponts devront être exhaussés afin qu'ils ne soient pas inondés par les hautes eaux, et les matériaux seront en tout temps assujétis à l'inspection et à l'acceptation du surintendant ou de la personne par lui autorisée. Les copeaux, pièces de bois, etc., qui pourraient communiquer le feu, devront être enlevés et portés à une perche de distance des ponts, ponceaux et revêtements de pièces de bois faits au tranchées des côtes.

6. L'eau devra complètement disparaître des écharpes ou fossés latéraux, au moyen de rigoles de décharge de 3 pieds de large et de 2 de profondeur, ou davantage si cela est nécessaire.

7. Tous les endroits marécageux devront être drainés au moyen de ponceaux ou de fascinaes. Ils devront être au niveau du sol et solidement encaissés—les souches devant être d'abord coupées plus bas que la surface, excepté là où des traverses sont nécessaires pour élever le terrain au-dessus de l'eau. Les traverses devant être d'au moins un pied et au nombre de quatre sur la largeur du chemin. Elles devront être de bois sain, de 16 pieds de long et d'au moins 8 pouces de diamètre, et de cèdre là où on peut avoir de ce bois. Au moins neuf pieds de largeur au centre devront être recouverts d'une couche de terre de trois pouces, sur les pièces les plus élevées, avec de la terre tirée des fossés latéraux, lesquels devront être de trois pieds de large sur 2 de profondeur, et sur un ou sur les deux côtés de la voie, si cela est nécessaire pour retirer l'eau ; autrement, il faudra que l'on prenne la terre ailleurs. Sur un sol marécageux, et lorsqu'on le jugera avantageux ou que la chose sera spécialement exigée lors de l'adjudication des travaux, les souches seront coupées au ras de la surface sur 16 pieds de largeur ; le centre sera exhaussé de 6 pouces et le tout recouvert de broussailles et de petits arbres de bois mou dont les cimes seront dirigées vers le milieu—de manière à ce qu'après avoir été pressés sur le sol ils donnent une épaisseur d'un pied au centre et de 6 pouces sur les côtés. La surface sera terminée par une couche de 3 pouces de terre marécageuse et par une autre de 8 pouces de terre dure sur 9 pouces de large à partir du centre et en diminuant jusqu'à 4 pouces sur les côtés du chemin, lesquels pourront être faits avec n'importe quelle terre. Les ponceaux, les fascinaes et le déblaiement qui précède l'exhaussement, ne devront pas être recouverts avant d'avoir été examinés et acceptés.

8. Le long de côtes rapides, le chemin devra être ouvert sur une plus grande profondeur, et sur une largeur de 12 pieds, à part d'un fossé de 18 pouces de large et d'un pied de profondeur. La face de toutes les tranchées devra pencher de 12 pouces en arrière par pied de hauteur. L'extérieur devra être soutenu solidement avec des pierres ou du bois sain d'une épaisseur d'au moins dix pouces au plus petit bout, avec traverse à tous les sept pieds ; ou bien le côté pourra être fait avec une couche de broussailles de bois mou—la cime dirigée vers la chaussée—pour chaque six pouces de terre.

9 En donnant la forme au chemin, la terre devra être jetée des hauteurs dans les bas-fonds ; les pentes et sommets—là où plus d'excavation n'est pas spécifiée—devront être abattues de deux pieds si cela est nécessaire pour égaliser le chemin. Dans les tranchées plus profondes, la chaussée devra être seulement de 12 pieds de large. Sur un terrain couvert de cailloux ou très-rocheux, un passage de dix pieds de large sera suffisant, mais il faudra que les aspérités du roc soient abattues, les espaces entre elles solidement remplies de pierre, et le tout exhausé avec de la terre dure.

10. Dans la descente des côtes, l'eau devra être détournée toutes les 50 ou 150 verges, —selon la rapidité de la pente—à la tête de toutes les tranchées.

11. Nuls travaux en terre faits après le 31 octobre ne seront acceptés ni payés pour cette saison.

12. Tous les arbres tombés sur le chemin avant que les travaux soient acceptés, ou qui pencheront ou qui devront probablement tomber sur la voie, devront être enlevés.

13. Si les travaux ne sont pas commencés dans les dix jours qui suivront leur adjudication, ou s'ils sont interrompus pendant dix jours sans raisons satisfaisantes pour le surveillant, ou si l'entrepreneur ou toute personne employée par lui refuse de se conformer aux instructions du surveillant ou de la personne employée par lui pour surveiller les travaux, le surintendant pourra annuler le contrat ou employer des hommes pour faire l'ouvrage aux frais de l'entrepreneur ; et si moins de six travailleurs étaient employés par mille donné à l'entreprise, le surintendant pourra, s'il le juge à propos, compléter ce nombre en employant des hommes aux frais de l'entrepreneur.

14. Aucun contrat ne pourra être cédé sans le consentement du surveillant.

15. Les travaux devront être terminés avant le 1er novembre 1861 ; mais si, le 10 octobre 1861, il en restait plus de la moitié à faire, le surintendant pourra alors employer des hommes pour les achever aux frais de l'entrepreneur.

16. Ceux qui abandonneront leur entreprise le feront à forfait des travaux qu'ils auront exécutés.

17. Un tiers du prix sera payé lorsque la moitié des travaux sera faite, et le reste quand ils seront finis et acceptés ; mais les cautions de l'entrepreneur auront droit à la balance due ou à toute partie à laquelle le surveillant pourra trouver qu'ils ont droit, s'ils sont obligés de terminer les travaux ou aucune partie d'iceux.

18. L'entrepreneur est tenu de donner le meilleur logement qu'il pourra se procurer au surveillant ou à la personne nommée pour surveiller les travaux, et pour lequel il sera raisonnablement payé.

Le commissaire des terres de la couronne ne considérera pas comme nécessaire d'accepter la soumission la moins élevée, ni de donner à l'entreprise tous les travaux pour lesquels il a été demandé des soumissions, s'il trouvait les prix trop hauts.

No. 26.

REMARQUES SUR LES ARPENTAGES DU HAUT-CANADA, ETC.,

Les arpentages faits l'année dernière dans le Haut-Canada, ont été limités principalement à cette partie du pays comprise entre la rivière des Outaouais et la Baie Gorgienne, et entre la rivière aux Espagnols, sur la rive nord du lac Huron, et la Baie Goulais, sur le lac Supérieur. Le rapide établissement des terres situées le long des chemins de colonisation ou d'octroi gratuits, a induit le gouvernement à subdiviser en lots de ferme quelques uns des nouveaux townships adjacents, et à explorer le pays afin d'y établir des voies de communication entre ces chemins, et avec les meilleurs havres sur les rives des lacs Huron et Supérieur.

Les townships arpentés l'année dernière dans le territoire du lac Huron à l'Outaouais, ainsi que ceux énumérés dans le rapport de l'année dernière, sont exactement indiqués sur la carte ci-jointe. Le système de subdivision est le même à peu près pour tout le territoire, et les arpentages ont été conduits de manière à concorder autant que possible avec ceux des townships plus anciens situés au sud, et consistant en concessions, lots, et réserves de chemin. Dans le but de faciliter l'octroi de permis de coupes de bois, les townships de la rive nord du lac Huron ont été divisés en sections et quarts de section, chaque section régulière contenant 640 acres de terre, sans aucune réserve de chemin.

Afin de mieux expliquer le système de l'arpentage qui a été suivi, et les subdivisions représentées sur les cartes ci-jointes, l'on peut utilement donner un résumé des instructions générales données par le département aux arpenteurs provinciaux pour leur servir de guide dans les arpentages qu'ils avaient à faire du territoire de l'Outaouais au lac Huron, et sur la rive nord du lac Huron.

INSTRUCTIONS POUR L'ARPENTAGE DU TERRITOIRE DE L'OUTAOUAIS AU LAC HURON.

“ 1° Constatez les directions de toutes lignes que vous explorez ou vérifiez-les par des observations astronomiques, et notez la variation de l'aiguille magnétique aux lieux d'observation et partout où un changement remarquable se manifesterait. Inscrivez les détails de toutes observations astronomiques dans votre cahier de campagne.

“ 2° Déblayez bien vos lignes et plaquez distinctement les arbres adjacents sur trois faces, c'est-à-dire : une marque de chaque côté dans la direction de la ligne et une de face.

“ 3° Faites une observation rétrospective à chaque étape.

“ 4° Vérifiez la longueur de votre chaîne avant de commencer vos opérations, et ensuite fréquemment, à mesure que l'exploration progresse. Soyez particulièrement attentif quant à l'exactitude des mesurages et à l'indication des bornes, et pour cela, assurez-vous les services de porte-chaîne de bonne conduite et propre à cette occupation; en un mot, n'employez que ceux sur l'honnêteté et la capacité desquels vous pouvez compter. Dans tous les mesurages vous ferez rapport des distances horizontales.

“ 5° Examinez souvent votre théodolite, afin de prévenir les erreurs auxquelles pourrait donner lieu le dérangement de cet instrument.

“ 6° Tracez toutes les lignes au milieu des réserves de chemin; plantez les poteaux à la distance de cinquante chaînons des lignes et de chaque côté; faites que les poteaux soient de bois aussi durable que vous pourrez en trouver, et équarris sur une espace de deux pieds environ vers le haut; marquez ensuite le nombre de lots, de concessions, etc.; avec l'outil servant à cet usage; aux angles du township, les poteaux doivent être d'au moins six pouces carrés; aux extrémités des concessions, de cinq pouces, et ceux des lots de quatre pouces. Tous doivent être plantés en terre solidement. Du poteau que vous plantez, prenez la direction et la distance jusqu'à l'arbre le plus proche; que vous plaquez et marquez des lettres B. T. Vous inscrirez dans votre cahier de campagne les directions et distances de ces arbres depuis les poteaux, avec l'indication de leur espèce et diamètre apparent. Là où un arbre occupe la place voulue pour un poteau, plaquez-le sur les quatre faces et marquez-le comme pour un poteau. Quand cela se peut, placez des pierres autour des poteaux aux angles du township.

“ 7° Les lots de ferme réguliers doivent être de 20 chaînes de largeur sur 50 de profondeur et de la contenance de 100 acres chacun. Il doit y avoir une réserve de chemin d'une chaîne de largeur entre chaque concession et tous les cinquième et sixième lots.

“ 8° Si dans le domaine de votre exploration se trouve un site propre à un lot de ville, indiquez-le sur votre plan et faites rapport de son étendue.

“ 9° Recherchez, pour vous y conformer, les lignes de division tirées et les poteaux plantés lors de l'arpentage primitif du township adjacent, et cela afin d'empêcher les empiètements.

“ 10° Traversez tous les lacs que vous pourrez rencontrer dans les limites de votre exploration, et cela pour constater l'étendue des lots qui les adjoignent. Tracez des réserves de chemin autour des lacs que vos lignes de chemin traversent, ainsi que le long des bords des rivières où cela est nécessaire.

“ 11° Nulle ligne comprise dans votre exploration ne devra, en aucun cas, être tracée ou tirée par une autre personne que par vous, à moins que ce ne soit par quelque autre arpenteur, dûment commissionné, que ce département vous aura permis d'employer.

“ 12°. Constatez les noms de tous les squatters établis sur les terres que vous arpentez, de même que la position, l'étendue et la valeur des améliorations faites par eux, et cela tout en recueillant tels autres détails qui vous mettront en mesures de faire un rapport d'inspection de tous les lots, conformément à la formule ci-jointe, rapport que vous transmettez à part de votre cahier de campagne.

“ 13°. Dès que vous aurez terminé votre exploration, vous en donnerez le plan au département sur une échelle de 40 chaînes au pouce, lequel devra indiquer l'aspect de la contrée, savoir : les côtes, savannes, marais, prairies, lacs, ruisseaux, chutes, les défrichements et bâtisses des colons, ainsi que les emplacements de moulin, lots de ville, havres et autres améliorations publiques. Marquez sur votre plan les longueurs et directions des profils de tous les lots irréguliers, le nombre d'acres qu'ils renferment et l'étendue collective de votre arpentage. Vous transmettez aussi un plan du township par sections coloriées, selon les diverses espèces de bois que vous aurez vues dans le cours de votre arpentage, et sur chacune de ces sections vous indiquerez les différentes espèces de bois d'après l'ordre de leur quantité. Collez votre papier à dessein sur de la toile fine ou du coton ; étendez-le bien sur votre table avant de dessiner votre plan, et lorsque vous l'enverrez à ce département, ne le pliez pas, mais roulez-le.

“ 14°. Vous tiendrez un journal, conforme à la formule ci-jointe, de tous vos travaux ; du nombre de chaînes explorées chaque jour ; de la date où vous avez engagé et déchargé vos hommes, de la température, etc.

“ 15°. Votre cahier de campagne devra être conforme à la formule ci-jointe et indiquer les directions astronomiques de toutes les lignes que vous aurez tracées ou vérifiées, les variations magnétiques, les distances en chaînes et chaînons depuis les points de départ sur le lot, la concession, etc., jusqu'à chaque objet noté ; la qualité et l'espace de sol et de bois,—chaque espèce de bois d'après l'ordre de sa quantité—la conformation générale de la surface de la contrée ; si elle est plane, onduluse, accidentée, montagneuse—les marais, savanes et prairies—tous les lacs et étangs, avec une description de leurs bords, si leurs eaux sont ou ne sont pas profondes, pures ou stagnantes ; toutes les sources, ruisseaux et rivières, leur largeur, profondeur et direction ; les rapides et chutes, leur élévation en pieds et s'ils conviennent comme sites de moulin ; toutes les mines et minerais ; tous les chemins exploités, les traces d'ouragans ; toutes les ordonnées ou observations trigonométriques d'après lesquelles vous avez fait le mesurage ou constaté la distance d'une ligne ou de partie d'une ligne qui ne pourrait pas être mesurée, ou la distance de quelque objet d'une ligne ; à quelles distances vous avez rencontré et quitté un lac, une baie, un étang, un marais, une prairie, un ruisseau, du bois-châblis, un précipice, une côte ou montagne, si les pentes de ces deux dernières sont précipitées ou graduelles, et leur inclinaison ; tous les poteaux plantés, de quelle espèce de bois ils sont, leurs dimensions et marques, ainsi que les directions et distances des arbres indicateurs ; les détails de vos observations astronomiques, c'est-à-dire le lieu, le jour, l'heure, l'altitude, l'azimut ; vos méthodes et leurs résultats.

“ 16°. Votre rapport d'arpentage devra renfermer un sommaire concis de vos travaux et quelques observations générales sur la géographie physique du pays, son étendue et sur le meilleur mode de le développer. Ecrivez ce rapport sur du papier de la même grandeur que celui des formules de notes et du journal d'arpentage, afin que ces trois choses puissent être reliées ensemble.”

INSTRUCTIONS POUR LES ARPENTAGES DE LA RIVE NORD DU LAC HURON.

“ 1°. Lorsque vous aurez constaté, par une suite d'observations de la hauteur méridienne du soleil et de plusieurs étoiles, la latitude et la variation de l'aiguille, au point de départ, vous commencerez par arpenter la principale méridienne en partant de l'encoignure sud-ouest de _____ marquée A sur la carte ci-jointe, dans une direction sud, astronomiquement. A 40 chaînes du point de départ de votre ligne, vous planterez un poteau marqué “ quart de section,” et à 80 chaînes, ou un mille, plantez un autre poteau, marqué coin des sections Nos. _____ à droite, et Nos. _____ à gauche, et continuez ainsi votre ligne jusqu'à ce que vous arriviez au 6e mille, ou à l'angle sud-est du township No. 1 à l'ouest de la principale méridienne, marqué B sur le plan ci-joint, et procédez de la même manière pour les autres limites ou lignes de division de tout le township. Les angles des townships, sections, quarts et fractions de section devront être établies et marquées de la manière suivante :—Sur les lignes du township extérieur, il faut mettre des poteaux à la distance de chaque mille et demi-mille de l'angle du township. Les poteaux des milles sont pour les angles des sections, et ceux des demi-milles pour celles des quarts de sections. Ces poteaux devront toujours être faits du bois le plus durable que l'on pourra trouver, et devront être bien solidement plantés ou enfoncés dans la terre, et les côtés des poteaux devront être proprement équarris par le haut—les angles du carré devant correspondre aux points cardinaux de la boussole. Tous les poteaux milliaires devront avoir autant d'entailles sur l'un des angles qu'il y aura de milles de distance entre eux et l'angle du township où la ligne aura été commencée. Mais les poteaux de township devront être entaillés de six entailles sur les quatre angles des parties équarries. Les poteaux milliaires sur les lignes de section, seront entaillés, sur les angles sud et est du carré respectivement, d'autant d'entailles qu'il y aura de milles entre ces poteaux et les limites sud et est du township.

“ 2°. Lorsqu'un arbre sera situé de manière à pouvoir remplacer un poteau, il faudra enlever l'écorce sur les quatre faces correspondant aux sections dont il formera l'angle, et l'entailler comme les poteaux, et il faudra prendre de plus au moins un arbre indicateur et le marquer comme à l'ordinaire.

“ 3°. A chaque poteau, ainsi établi pour les angles de section ou de township sinueux, l'on tracera avec un fer à marquer, sur un arbre indicateur ou quelque autre arbre dans chaque section, et aussi près que possible de l'angle, le numéro de cette section, et au-dessus la lettre T avec le numéro du township, en y joignant la lettre N ou S suivant que le township sera au nord ou au sud de la ligne de base ; et au-dessus de cela la lettre R avec le numéro du rang en y joignant la lettre E ou W, suivant que le rang sera à l'est ou à l'ouest de la principale méridienne, comme ceci :

R 15 W

T 53 N

36

“ 4°. Les lettres et chiffres ainsi marqués devront être proprement et très distinctement coupés dans le bois de l'arbre avec un bon outil à marquer, l'écorce en ayant d'abord été enlevée à un endroit faisant face à l'angle, sur un assez large espace pour cette fin, à moins que l'arbre ne soit un hêtre, dans lequel cas on pourra laisser l'écorce si elle est unie. Mais aux angles des quarts de section, il n'y aura pas de numéros à marquer ; le poteau sera équarri sur deux faces opposées, et marqué comme ceci,—“ 1-4 S,” pour indiquer que c'est un poteau de quart de section ; et l'arbre le plus rapproché de chaque côté de la ligne de section sera marqué de même.

“ 5°. Vous inscrirez dans votre cahier de campagne les notes descriptives de chaque section sur la ligne, outre les suivantes.

“ 6°. Vous décrirez la nature du terrain, s'il est uni, onduleux, accidenté, côtoyé ou montagneux. La qualité et la nature du sol, et s'il est de première, seconde ou troisième qualité. Les différentes espèces de bois ou de broussailles dont le terrain est couvert, nommant chaque espèce de bois dans l'ordre de sa quantité, et dans les prairies ou vallées, les espèces d'herbes ou d'herbages qu'il produit. Toutes les rivières, ruisseaux et coulées, avec leur profondeur et largeur, et leur direction à l'endroit où votre ligne d'arpentage

les croise, et si le courant est rapide, dormant ou autrement. Tous les rapides, cataractes, cascades, ou chutes d'eau, et leur chute approximative en pieds. Toutes les sources d'eau, et si elles sont fraîches et pures, ou minérales, et indiquez aussi de quelle côté de la ligne elles sont situées, leur distance de la ligne, et la direction des cours d'eau qu'elles forment. Tous les lacs et étangs, avec la description des berges qui les entourent, et si l'eau est profonde ou basse, pure ou stagnante. La traverse des lacs, rivières navigables, baies, îles, et ruisseaux forment les limites; toutes les prairies, savannes, marais et marécages; toutes les couches de tourbe ou de gazon; tous les précipices, cavernes, carrières de pierre, et chaînes de roches, avec les espèces de pierres que l'on y trouve; tous les villages sauvages et wigwams, cabanes, champs ou autres améliorations, sucreries et bois d'érables à sucre; tous les minéraux et minerais, avec une description particulière de leur qualité et quantité; la position exacte de toutes les mines, sources salines, dépôts salins, et sites de moulins que vous découvrirez, ou dont vous aurez connaissance; tous les fossiles, pétrifications et autres objets de curiosité, avec leur description; tous les chemins pratiqués, et les petits chemins de pied avec leur direction, en indiquant l'endroit d'où ils partent; les traces des tourbillons ou ouragans, communément appelés déserts, en marquant la direction du vent telle qu'indiquée par la chute des arbres; tous les anciens travaux d'art, tels que digues, fortifications, remparts, levées, fossés, ou autres ouvrages de même nature, tous les moyens par lesquels vous aurez obtenu le mesurage ou la distance sur toute ligne qui ne pourra pas être mesurée; à quelle distance vous serez entré ou sorti de tout lac, baie, étang, ruisseau, vallée, désert, bois, prairie, savanne, ravin, marais et marécage, avec leur direction aux deux points d'intersection; aussi la distance à laquelle vous commencerez à monter, vous arriverez au haut, commencerez à descendre, et arriverez au pied de toutes les collines et crêtes, avec leur direction et leur hauteur approximative en pieds au-dessus du niveau du terrain environnant, ou au-dessus des terres des vallées, ravins, ou cours d'eau sur lesquels elles sont situées."

Lorsque l'arpentage d'un township est terminé, et que les rapports, comprenant les plans, cahiers de campagne, journal, rapport et comptes, en ont été transmis au département, ils sont soigneusement examinés; les plans sont comparés avec les notes, et les comptes avec le journal. Si l'on découvre quelques erreurs ou omissions dans ces documents, ils sont renvoyés à l'arpenteur, qui est obligé de faire les corrections requises et de suppléer aux omissions avant que son compte ne soit liquidé.

Les arpenteurs du département préparent ensuite une liste des lots qui se trouvent dans les diverses concessions, ou, si le township est situé sur la rive nord du lac Huron, une liste des sections et quarts des sections, avec la superficie de chacune inscrite en regard, et, si elles sont établies, la quantité de terre défrichée, et sa valeur; ils préparent aussi des copies des plans d'arpentages, pour l'usage de la branche des ventes, des agents locaux, et des régistres des comtés dans lesquels ont eu lieu les arpentages.

Les cartes ci-jointes du territoire de l'Outaouais au lac Huron, et de la rive nord du lac Huron, ont été compilées principalement d'après les plans de township des arpenteurs, et réduites d'après une échelle de cinq milles au pouce pour l'une, et de six milles pour l'autre. La projection est construite d'après les tables du relèvement des côtes des États-Unis, tel que dirigé par le professeur Bache. Ces tables ont été réduites à la mesure de longueur de l'étalon canadien, faite par MM. Troughton et Simms, de Londres, pour ce département en 1850, et qui est maintenant confiée à la garde du secrétaire du bureau des examinateurs d'arpenteurs, à Toronto, pour l'usage spécial des arpenteurs du Haut-Canada. MM. Troughton et Simms disent qu'ils ont comparé l'étalon canadien avec l'échelle tabulaire d'étalon de la société royale d'astronomie, et qu'ils l'ont trouvé de .000008 de pouce plus long que la verge d'étalon de 3 pieds.

L'on espère que ces cartes et extraits seront non seulement utiles aux immigrants et à ceux qui veulent s'établir dans les parties de la province qu'ils décrivent, mais encore qu'ils offriront des renseignements précieux aux fabricants de bois et aux explorateurs. Jusqu'à ce que les territoires soient divisés en lots de ferme, l'on ne peut faire de cartes comparativement exactes d'après les relèvements des rivières; mais en attendant, l'on peut obtenir beaucoup de renseignements qui pourront accroître les données générales, et qui serviront à faire reconnaître les erreurs qui ont pu se glisser dans les arpen-

tages récents. C'est dans ce but que les rapports sont placés devant le public dans leur forme actuelle.

Il est très regrettable que le système des arpentages faits par contrats ait été adopté, pour certaines parties du Haut-Canada, par des gouvernements antérieurs, parce que l'on a vu qu'il produisait des maux sans nombre, à cause de la négligence apportée dans l'accomplissement de ces arpentages. Entre les années 1819 et 1827, environ 50 townships, de 64,000 acres chacun, ont été arpentés d'après ce système, et l'on a découvert, en examinant le terrain, que les lots, dans certains cas, avaient jusqu'à 20 acres de moins que la quantité portée dans les lettres-patentes, tandis que dans d'autres cas il s'y trouvait un surplus de même quantité. En conséquence, les townships d'Olden, Palmerston et Kaladar ont été arpentés de nouveau l'an dernier, et il a été donné des instructions pour faire ré-arrepter Oso. Comme quelques-uns de ces townships sont situés au sud de la lisière représentée sur la carte du territoire de l'Outacuais au lac Huron, leurs subdivisions n'y sont pas portées, mais le rapport contient des extraits des rapports des arpenteurs.

Non seulement le travail était mal fait sur le terrain, mais les rapports font preuve de la plus grossière ignorance de l'ordre et du système à suivre. Les notes, dans beaucoup des anciens cahiers de compagnie, sont commencées au haut de la page, les chaînes et mailles portés à la marge de gauche, et les remarques à celle de droite. Ces cahiers sont de toutes formes et dimensions, depuis 2½ sur 6 pouces, jusqu'à la grandeur du papier ministre, sans information pour diriger le colon ou l'arpenteur à aucune époque ultérieure et lui faire découvrir les lots ou le terrain qu'ils décrivent.

Dans quelques anciens cahiers, il y a un paragraphe pour chaque lot, et la description est écrite en travers de toute la page, les chaînes et mailles sont inscrites au hasard, et les directions ou courses des lignes sont totalement omises; il n'est fait aucune mention ou description des poteaux plantés pour marquer les limites des lots ou des concessions. Il est très probable qu'il faudra faire un nouvel arpentage de ces townships mal arpentés, car l'importance et l'étendue des intérêts qui y sont engagés justifierait le surcroît de dépenses qu'occasionnerait le travail de correction.

Les erreurs des anciens arpenteurs pourraient être beaucoup plus facilement corrigées, lorsque les municipalités ou les particuliers font faire des arpentages, s'ils eussent donné des renseignements détaillés de leurs travaux dans leurs rapports ou leurs cahiers transmis à ce département surtout par rapport à leurs observations célestes. Ils ne donnent aucun détail à part la simple mention que l'aiguille a varié d'une certaine quantité, par le passage du méridien ou une azimuth de l'étoile polaire, sans dire comment a été constaté ce passage du méridien ou la quantité de l'azimuth. Avec de pareilles lacunes dans les rapports, il est impossible de se former aucune idée de l'exactitude des résultats de ces observations. Une autre source d'erreur chez les anciens arpenteurs, est la supposition erronée qu'ils avaient que l'aiguille aimantée ne variait pas plus dans un temps que dans un autre, et à des endroits éloignés les uns des autres; que l'étoile polaire (que l'on prend ordinairement pour établir les lignes méridiennes) passait le méridien en même temps que certaines autres étoiles. En conséquence, si les observations étaient correctement faites, le résultat devait varier de plusieurs minutes de la vérité. Il faut encore ajouter la pratique alors générale d'allouer pour l'azimuth de l'étoile polaire, * c'est-à-dire sans l'adapter ni le calculer de la véritable latitude de l'endroit d'observation, et sans le réduire de la distance polaire réelle de l'étoile. Depuis l'année 1842 jusqu'à ce jour, il a été fait d'importantes améliorations tant dans le système d'arpentage que dans les capacités requises des arpenteurs. En 1851 (14 et 15 Vict. ch. 4.) il fut passé un acte nommant des bureaux d'examineurs pour veiller à ce que personne ne fût admis à la profession sans avoir subi un examen définitif de manière à lui permettre de reconnaître, lorsqu'il les rencontre, les matières économiques sur les six premiers livres d'Euclide, la trigonométrie rectiligne et sphérique, le mesurage des superficies, le tracé et le dessin de plans et de cartes, et à moins de connaître suffisamment l'astronomie pour pouvoir déterminer la latitude et tracer une ligne méridienne exacte. Le candidat doit aussi savoir les rudiments de la géologie

* Pour l'information du lecteur, il n'est peut-être pas inutile d'expliquer que l'azimuth d'un objet céleste est l'arc de l'horizon compris entre le point du midi pris sur l'horizon, et le point où l'horizon est coupé par le cercle vertical qui passe par le centre de l'astre.

ordinaire du pays. L'acte précité contient aussi des dispositions pour l'établissement des lignes frontières et de limites des townships, concessions, etc., qui ont été effacées par le temps, ou qui n'ont pas été tirées lors des arpentages primitifs.

Bien qu'il soit impossible de rédiger un acte qui puisse pourvoir à tous les défauts provenant d'arpentages erronés, la loi qui est maintenant en force a fait beaucoup pour rectifier les bévues des premiers arpenteurs, et en même temps protéger les anciens colons contre les procès ruineux et le trouble qui pouvaient en résulter.

Une autre amélioration spéciale apportée dans les rapports des arpenteurs, est la nouvelle forme des cahiers de campagne récemment adoptée par le département, par lesquels l'on a l'intention de représenter l'aspect du pays à travers lequel passent les lignes arpentées : chaque marais, lac et rivière, et chaque objet remarquable, la rampe et la pente du terrain, y sont dessinées dans la position relative qu'ils occupent sur le terrain relativement à la ligne d'arpentage, aux poteaux et arbres de limites, et à leur direction et distances. L'arpenteur doit porter dans le cahier d'arpentage un petit diagramme du township qui doit servir d'index à ses notes. Dans le but de faciliter l'opération de trouver la description détaillée d'un lot ou d'une ligne qui s'y trouve, observez sur le diagramme le numéro de la page, où l'on trouvera cette description, avec l'espèce et la quantité du bois et du sol écrites dessus.

Les chaînes et mailles sont inscrites de bas en haut de la page, dans une colonne tracée au centre, avec la position des poteaux et lignes de division qui marquent les limites des différents lots de fermes de chaque côté de la ligne arpentée.

À la fin du volume, l'on inscrit les observations faites pour trouver la latitude, l'heure, et la variation de l'aiguille aimantée, ainsi que les calculs nécessaires détaillés ; de plus, le journal des opérations et les plans des lacs, avec les lignes de traverse tirées.

Afin d'obtenir autant d'exactitude que possible dans l'accomplissement des arpentages des nouveaux townships faits l'année dernière, le plus ancien arpenteur fut chargé de se rendre sur les lieux durant les progrès de l'ouvrage, et d'examiner le mode suivi pour ouvrir les lignes d'arpentage, marquer et planter les poteaux, prendre des notes de campagne, les observations, etc., et de voir si les arpenteurs s'acquittaient de leurs devoirs conformément aux ordres et intentions du département. Ci-suit un extrait de son rapport :—

“Après avoir ainsi rendu compte en détail des arpentages que j'ai visités, il doit être évident que le système réformé actuellement adopté par le département, d'exiger des cahiers de campagne topographiques améliorés, des bases astronomiques en campagne, et l'établissement des points par la latitude, etc., a déjà produit un excellent résultat sur les travaux d'arpentage. Les lignes bien ouvertes, les angles d'intersection clairement établis et les limites bien marquées, avec des arbres indicateurs qui indiquent la position de monuments moins durables, sont tous des effets d'un meilleur système d'organisation, provenant des instructions données aux arpenteurs provinciaux. Cela, joint au fait connu qu'un examen sérieux de leur ouvrage doit être régulièrement fait, est une mesure de réforme qui pourra, avec un peu de vigilance, produire chaque année une plus grande perfection dans le travail des arpenteurs.”

Il n'est peut-être pas déplacé de dire, en terminant, que les progrès accomplis dans l'exactitude et la perfection des arpentages du Haut-Canada sont très satisfaisants. L'on donne, dans les pages ci-jointes, des extraits de rapports fournis au département par les arpenteurs employés à ouvrir de nouveaux champs aux colons durant l'année dernière et les années immédiatement précédentes ; et l'on croit qu'un examen de ces rapports servira à prouver le surcroît de surveillance exercée par le département, et le surcroît d'attention des arpenteurs eux-mêmes dans l'accomplissement de leurs devoirs. Nous omettons les détails parce que, bien qu'utiles à la profession, ils ne possèdent aucun intérêt pour le public en général, tandis qu'il grossiraient le volume de la matière publiée d'une manière peu convenable. L'on en a choisi assez pour révéler le progrès général des arpentages du gouvernement dans le Haut-Canada, et pour indiquer la variété et l'étendue du terrain qui a attiré l'attention du département durant la période embrassée par le rapport.

THOMAS DEVINE,

Chef de la division des arpentages, H. C

Extraits des Rapports d'Arpentage du territoire du Lac Huron à l'Outaouais

ANSTRUTHER

Est situé dans le comté de Peterborough, ayant le township de Burleigh au sud, Monmouth au nord, Cavendish à l'ouest, et Chandos à l'est, la sub-division de ces deux derniers townships se poursuit maintenant. Anstruther a été sub-divisé l'année dernière; il contient 68,535 acres de terre.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage de M. Fitzgerald.

“ En partant de la ligne latérale qui divise les lots Nos. 20 et 21, je commençai l'arpentage de la ligne qui divise les concessions Nos. 4 et 5 vers l'ouest, courant nord et sud tous les 100 chaînes pour les lignes latérales. A partir d'environ 110 chaînes du point de départ jusqu'au lac à l'Aigle, le terrain est excessivement rude et accidenté, et couvert d'une variété de bois de très pauvre qualité, savoir: pin nain, pruche, chêne rabougri, bouleau, peuplier, etc.

“ Au-delà du lac à l'Aigle, le pays devient plus uniforme et plus uni, et une belle étendue de terre, située principalement au nord-est, s'étend aussi jusqu'à la limite occidentale. Ici l'on trouve beaucoup de beaux et grands pins épars, dont la circonférence est en moyenne de 10 à 15 pieds sur une hauteur de 50 à 60 pieds. Entre cet endroit et la limite sud du township, il y a bien peu de terrain propre à l'agriculture, excepté une petite lisière sur la rive sud du lac à l'Aigle. Sur le cours d'eau qui coule de ce lac, appelé le ruisseau Mississaga, plus loin, il y a déjà un moulin à scie en opération, et il se trouve des pouvoirs d'eau considérables capables de faire mouvoir un grand nombre de machines; et d'après la nature de ses berges, ils pourraient être exploités très facilement.

“ Le lac à l'Aigle, et les petits lacs qui lui sont tributaires, sont alimentés par des cours d'eau qui prennent leur source dans le township. Les rives du premier, de chaque côté, sont très abruptes et précipitées; dans quelques endroits elles s'élèvent perpendiculairement à une hauteur de 100 pieds, et sont formées de granit solide, en partie stratifié, et plongeant à un angle de huit degrés dans une direction sud-est,—disposition qui est celle de toute la formation géologique de cette section du pays. Comme règle générale, l'épanchement des eaux au sud et à l'ouest des tributaires de l'Outaouais, se fait dans une direction sud-ouest, le long du pied ou plongement de la stratification particulière, l'affleurement de la roche se trouvant sur la rive est, tandis que le terrain s'élève graduellement du bord de l'eau sur le côté ouest, le long de la couche de la stratification, jusqu'au sommet de l'affleurement suivant, ou du précipice qui surplombe un lac ou un cours d'eau. Il y a dans ces lacs une espèce de truite qui ressemble beaucoup à la truite mouchetée ordinaire, aussi grosse, mais pas aussi tachetée sur le dos, et les mouchetures ne sont pas aussi brillantes que celles de la véritable truite mouchetée. Le poisson blanc, l'achigan et la perche y sont aussi très abondants; et dans les lacs plus au nord, comme dans Minden, Dysart, et Stanhope, l'on trouve en quantité la truite saumonée, pesant de 6 à 15 livres chacune. J'ai souvent en quelques heures pris à l'hameçon plus de dix de ces beaux poissons.

“ Le long de la limite ouest, à travers partie de la 4^e concession, toutes les 5^e et 6^e concessions, et partie de la 7^e, la terre peut être profitablement exploitée. Elle est principalement boisée de hêtre, érable et bois blanc, et est assez exempte de roches. Le sol est une marne sablonneuse de couleur foncée et de bonne profondeur. En sortant de la 7^e concession vers la limite nord, le bois est principalement le pin blanc et rouge, qui n'est utile que pour faire des billots de sciage et des petites mûres. Le sol est léger et sablonneux, et la roche nue et plate vient jusqu'à la surface en quelques endroits; à peu près vers le centre de ce que l'on peut regarder comme la moitié occidentale du township se trouve une étroite lisière de bonne terre, couverte de bois franc, s'élargissant vers la limite nord, et s'étendant au nord jusque dans le township de Monmouth. Toute cette lisière est propre à la culture, excepté où elle se trouve en partie coupée par un petit marais ou lac. La même observation, en ce qui a rapport à la terre, s'applique à la partie nord de cette moitié du township, mais le bois franc est remplacé jusqu'à un certain point par le pin, la pruche, le pin résineux, l'épinette, etc. Cependant, la partie sud n'est pas aussi favorable, surtout vers la ligne latérale 20 et 21, qui passe à travers une lisière très aride, qui est le prolongement de la chaîne de roche que l'on rencontre aux chutes de Burleigh. Le bois est principalement le petit pin, pruche, épinette, etc. Le reste du township, depuis le lot

No. 20 jusqu'à 39, que l'on peut regarder comme la moitié orientale du township, est beaucoup meilleure, surtout vers le nord, et autour du lac à l'Anguille dans le coin nord-est. J'ai vu ici des centaines de pins, parfaitement nets, droits et sains, d'un diamètre de 325 pieds sur une hauteur de 40 pieds. La terre est aussi d'une qualité supérieure, consistant en un sol foncé, riche et marneux, presque entièrement exempt de pierre. Le terrain est principalement couvert de hêtre, érable et bois blanc, avec des bosquets de pins comme ceux dont je viens de parler épars ci-et-là. Suivant moi, l'on ne peut trop faire attention à cette partie du pays. Il y a trois townships, savoir : Chaudos, Cardiff, et Monmouth, qui peuvent être favorablement comparés à tout ce qu'il y a dans le comté de Peterboro ; et d'après ce que j'ai vu durant l'hiver de 1857-58, lorsque j'ai arpenté les lignes de division de Minden, Dysart, etc., j'ai raison de croire que cette lisière s'étend au nord jusqu'à Harcourt, le township qui se trouve à l'est de Dysart. Heureusement que le nouveau chemin de Burleigh, auquel je travaille maintenant suivant vos instructions, ouvrira aux colons cette magnifique étendue de pays, qui offrira les moyens de s'établir confortablement à des centaines de jeunes gens courageux et persévérants. Il m'a été fait au moins cinquante demandes par les fils de cultivateurs canadiens, qui ont l'intention de s'établir sur ce chemin aussitôt qu'il aura dépassé Burleigh ; il y a même dans mon parti d'arpentage quatre jeunes gens qui n'attendent que l'ouverture du chemin pour transporter des provisions et commencer des travaux de défrichement."

WICKLOW.

Est situé dans le comté d'Hastings, et est borné à l'ouest par le chemin d'octrois gratuits d'Hastings, et au nord par celui de Peterson, à l'est par le township de Bangor, et au sud par le township de Montagle. La subdivision de tout le township a été terminée l'année dernière ; il contient environ 46,000 acres de terre.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage de M. Kertland :

" D'après l'aspect général du bois et du sol de la partie inférieure de mon arpentage, je pensais trouver une amélioration générale dans la qualité du terrain en avançant vers le nord, et sous ce rapport, dans les townships de Wicklow et Bangor, et surtout dans ce dernier, mes prévisions se sont pleinement réalisées dans Radcliffe, la meilleure partie est certainement dans le sud, en ce qui regarde les fins agricoles, parce qu'il n'y a que très peu de bonnes terres au nord du lac à la Digue et du lac Long, excepté le long de la route des octrois gratuits d'Opéongo, et quelques lots près de la limite nord. Le district situé au nord de ces lacs est exclusivement un district à bois, et est maintenant en pleine exploitation sous les soins de M. D. McLachlin, marchand de bois entreprenant et bien connu, dont les électeurs ont dernièrement mis à profit les services parlementaires. Il avait des chantiers de bois sur les lacs Wadworth, à la Digue, Barry, et Kiminiskeg, en pleine opération l'hiver dernier, et il recueillera probablement la récompense que mérite son esprit d'entreprise et son énergie. Au sud de ces lacs, il y a beaucoup de bons lots, et il n'y a aucun doute que l'esprit d'entreprise de M. Watson, qui a construit des moulins à scie et à farine dans Brudenell, près de la limite du village de Radcliffe, induira beaucoup de colons à s'y aventurer, qui sans cela ne l'auraient pas fait. Il n'y a aucun village sur la route d'Opéongo après qu'on a laissé Renfrew, et comme il faut nécessairement qu'il s'en élève un quelque part dans cette localité, je crois que les lots qui touchent à Dennison, au pont qui traverse la Madawaska, sur le chemin d'embranchement, est l'endroit le plus avantageux. La rivière est traversée ici par un pont solide. Il y a beaucoup de colons qui entrent maintenant par cette route, et il y aura un bon site de moulin à environ un mille du pont, sur le ruisseau de Watson, avant qu'il ne se jette dans la Madawaska. Ce terrain est rude ensuite jusque dans Bangor, au côté est de la rivière Madawaska et du lac Kiminiskeg ; mais entre ce lac et le lac Papineau, l'on trouve les plus belles terres de tout mon arpentage, surtout le long des 8e et 10e concessions. Le sol est une bonne glaise sablonneuse, le terrain est onduleux, et boisé d'érable, hêtre, épinette, etc, avec quelques pins, pruches, bouleaux et autres bois. Le terrain compris entre la baie de Barry, le Kiminiskeg et la Madawaska est rude et accidenté, et est surtout boisé de pin et de pruche ; puis, le terrain situé au nord du lac Papineau et le long de la baie Harris, est élevé, accidenté, rocheux et précipité, mais seulement sur environ un demi-mille des rivages de ces eaux. Les eaux

du lac Papineau sont magnifique, claires et profondes, et elles abondent en truite mouchetée et autres poissons. La ligne de village entre Bangor et Wicklow, au nord de ce lac, marquée sur le plan comme ayant été arpentée, n'a pu être retrouvée, et en conséquence il a fallu la réarpenter complètement depuis la rive sud du lac. Je n'ai aucun doute que les terres qui se trouvent entre les grands lacs Kiminiskeg et Papineau seront rapidement prises, car la plupart des lots propres à la culture, dans les townships voisins, sont déjà occupés, grâce à l'administration judicieuse des agents des terres de la couronne, MM. P. T. French et Martin Hayes. Dans le township de Wicklow, la partie la plus rude est située au sud et à l'est; le terrain dans les 1ère et 2ème concessions est très accidenté et côtoyeux, tandis qu'au nord-est, où aboutissent le lac Papineau et la baie Harris, et aussi le long de cette dernière, le terrain est rocheux et précipité. Le meilleur terrain est au centre et à l'ouest, où il devient moins accidenté et prend un caractère onduleux, le bois étant principalement l'érable, le hêtre et l'épinette."

CASHEL

Est situé dans le comté d'Hastings. Il est borné à l'ouest par le township de Limerick, au nord par Mayo, à l'est par Ashby et Effingham, et au sud par Grimsthorpe. Effingham, Grimsthorpe et Mayo ne sont pas encore arpentés. Ashby est subdivisé, et Limerick est en voie d'être arpenté. Cashel a été arpenté l'année dernière, et contient 48,743 acres de terre.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage de M. H. A. F. McLeod :

"Le sol est généralement bas, et est très bon en quelques endroits, bien qu'à peu de distance du roc, qui se retrouve dans toutes les parties du township. J'ai tiré des lignes sur le plan d'index en trois couleurs, qui montrent qu'environ un quart du township est de bonne terre couverte de bois franc; environ un tiers d'assez bonne terre couverte de bois mêlé, et le reste est de terre pauvre couverte de pruche, cèdre et pin. Les espèces de bois les plus nombreuses sont la pruche, le pin, le cèdre, l'épinette, le hêtre, l'érable, l'épinette blanche, le tamarac, le bois de fer, le bois blanc et l'orme.

"Ce n'est que dans la partie occidentale que l'exploitation du bois peut se faire avantageusement, et une société du nom de Hilliard et Dixon y est maintenant engagée. Le pin dans les autres parties du township est trop épars : il est bon en quelques endroits, et sera très utile aux colons. La pruche et l'épinette dans la partie nord-est du township est presque toute morte sur pied. Le hêtre et l'érable sont bons sur les lignes marquées en rouge sur le plan d'index.

"Le township est bien arrosé de lacs et cours d'eau; 1875 acres sont couverts par des lacs dont les eaux sont pures et profondes. Le sommet d'épanchement du Moira Beaver Creek, de partie des rivières Madawaska et Mississippi paraît être dans ce township. Les lacs à travers lesquels coule le Beaver Creek sont très clairs et purs. Les autres lacs sont foncés et purs.

"L'on trouvera dans les rapports d'inspection une liste des colons établis lorsque j'ai fait l'arpentage. Il vante la richesse du sol sur lequel ils sont établis. Les grains de toutes sortes viennent bien et rendent abondamment. Quelques uns des lacs abondent en poisson. Il y a aussi beaucoup de gibier, ce qui ajoute beaucoup au bien-être des colons. On prend aussi, des animaux à fourrure dans tout le township."

OLDEN

Est situé dans le comté de Frontenac. Il est borné au nord par le township de Clarendon, à l'ouest par Kenebec, au sud par Hinchinbrooke, à l'est par Oso. Ce township a été réarpenté l'année dernière : il contient 65,617 acres de terre.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage de M. Gibb.

"L'inexactitude du premier arpentage, et les dispositions spéciales du statut relative-ment à ces arpentages, ont causé plus de difficultés et d'embarras dans ce travail qu'on ne pouvait s'y attendre; mais j'ai pris toutes les peines possibles pour que le tout fût clair et correct sur le terrain.

“ Les bois du township ont été considérablement exploités depuis dix ans, et en conséquence il en a été enlevé une grande quantité d'excellent pin. Comme il y a beaucoup de terre de peu de valeur sans le bois, je crois devoir informer le gouvernement que beaucoup de lots sont pris, octrois gratuits et autres, dans le seul but apparent de vendre ou couper le bois. Il y a certainement des lots pris de cette manière qui restent en friche, tandis que le bois marchand en disparaît rapidement.

“ La plus grande partie du township est très inégale, et le terrain d'une partie considérable est rocheux et marécageux.

“ Le sol des autres parties est sablonneux et paraît assez fertile, d'excellentes récoltes de blé, avoine, blé-d'inde, patates, navets, etc., ayant été faites l'année dernière; mais je suis d'avis que le terrain en général est mieux adopté au pâturage que la culture.

“ Il y a maintenant 80 ou 90 familles qui ont fait plus ou moins d'améliorations. Il y est établi un bureau de poste, et il y a un magasin et une boutique de forgeron, mais il n'a encore été construit aucun moulin d'aucune sorte, bien que le besoin s'en fasse vivement sentir.”

PALMERSTON

Est situé dans le comté de Frontenac. Il est borné à l'ouest par le township de Clarendon, au nord par Canoto Sud, à l'est par les townships de Lavant et Sherbrooke Nord, et au sud par Oso. Il a été réarpenté l'année dernière, et contient 58,188 acres de terre.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage de M. Snow :

“ Il y a de bonne terre le long de la ligne du sud, sur une longueur moyenne de 7 lots. Le bois est principalement du bois franc, avec du pin blanc, de l'épinette, de la pruche et du cèdre. Une grande partie de cette lisière est déjà établie. Entre cet endroit et la rivière Mississippi, et le lac à la Croix, ce qui forme une superficie d'environ 50 lots, le bois est le pin blanc, épinette, pruche, cèdre, avec un peu de bois franc, et une surface inégale et rocheuse.

“ Cette partie du township est peu propre à la colonisation. Au nord de la rivière Mississippi et du lac à la Croix, de la 3e à la 9e concession inclusivement, sur la rivière, et en arrière du lot No. 13, dans les 10e et 11e concessions, sur une largeur moyenne de 6 lots, le caractère général du terrain est extrêmement variable, et il est boisé de pin blanc d'excellente qualité, pruche, épinette et cèdre, avec de petite touffes de bois franc çà et là. Environ le tiers de cette étendue est propre aux établissements.

“ En arrière, jusqu'à la ligne latérale nord, dans chaque concession, une largeur moyenne de douze lots, comprenant environ 24,000 acres, est boisée de magnifique bois franc, avec des marais de cèdres, et quelques pins blancs ci-et-là. Toute cette étendue est propre à l'agriculture, et est traversée par le chemin du Mississippi, ainsi que par la ligne du chemin de Lavant et Darling. Le long du premier de ces chemins, la colonisation progresse rapidement; environ 30 colons s'y étaient établis à la fin de mon arpentage, et beaucoup d'autres se préparaient à commencer.

“ Bien que la surface de ce township soit inégale, il ne s'y trouve pas de côteaux élevés ni de montagnes.

“ La quantité totale de terre disponible est de 56,488 acres, et sur cela 40,000 sont arables, et le reste, ou 16,488, n'est bon que pour le bois.

“ L'année dernière, la récolte a été excellente dans ce township, tant sous le rapport de la qualité que sous celui de la quantité. Le sol, là où il est arable, est une glaise riche, et est particulièrement favorable à la culture du blé d'automne.

“ La rivière Mississippi, dans ce township, fournit des pouvoirs d'eau incalculables. Entre le lac à la Croix et la ligne est du township, MM. Gilmour et cie. ont construit pas moins de huit digues qui traversent toute la rivière, et cinq glissoires pour leur permettre de descendre le bois équarri par le lac à la Croix. A tous ces endroits l'on pourrait bâtir des moulins de toutes grandeurs mus par l'eau. Au-dessus du lac à la Croix, sur le bras nord, il y a trois rapides qui forment d'excellents sites de moulins. Des tributaires du Mississippi dans le township, il n'y a qu'un ruisseau, appelé le ruisseau à Antoine, qui soit assez grand pour des moulins. L'on peut y établir des moulins à scie en plusieurs endroits, mais il n'y a pas assez d'eau pour des moulins à farine, surtout en hiver, saison durant laquelle ils sont le plus nécessaire. Comme le pied du lac à la Truite, près de la ligne nord, dans

le township de Canonto, est une excellente place pour établir des moulins, situé comme i l'est au milieu d'une grande superficie propre à l'agriculture, M. James Campbell s'y est établi, dans le but de construire des moulins ; mais je crois qu'il n'a pas encore obtenu de titre à la propriété. Tout le township est bien arrosé par des ruisseaux et des sources. Il n'y a presque pas un lot sans que l'on trouve d'excellente eau dessus ou tout auprès."

DALTON

Est situé dans le district de Victoria, ayant le township de Carden au sud, Rama à l'ouest, Ryde au nord, et Digby à l'est, qui sont tous subdivisés. Il contient 40,466 acres de terre, et a été subdivisé l'année dernière par M. Deane. Voici une partie de son rapport d'arpentage :

" Le township, à l'exception de deux petites portions où la pierre calcaire affleure, est de formation primitive, offrant plusieurs variétés de granit, avec peu d'indices de minéraux.

" L'aspect général du township est onduleux ; le haut des collines et crêtes est plus ou moins rocheux ; les vallées qu'elles forment sont marécageuses ou possèdent un sol profond et fertile.

" Afin de mieux décrire la qualité du sol, j'ai divisé le township en deux sections, comme sur la carte d'index :—

" La section No. 2, qui forme la partie principale du township, bien que variant parfois dans les particularités secondaires, est à peu près de même qualité et description, c'est-à-dire, d'une surface onduleuse, sol de glaise sablonneuse, rocheux en beaucoup d'endroits, et parfois entrecoupé de grandes lisières d'excellente terre ; je classerais le tout comme assez bon et bien adapté à l'agriculture. Le bois de cette section consiste principalement en pruche, érable, pin, hêtre, orme, tamarac, épinette et cèdre, chaque espèce variant en abondance suivant le terrain et la situation. Il y a beaucoup de pin dispersé ci-et-là, surtout dans les environs des rivières Noire et à la Tête. Sous le rapport de l'exploitation du bois, ce township possède de grands avantages, étant bien arrosé par les trois rivières suivantes : la rivière Noire, venant du nord-est ; la rivière à la Tête, de l'est ; et la rivière du lac de Vase, du sud. Il y a plusieurs chutes et rapides propres à l'établissement de moulins. Ceux qui sont dignes de remarque sont marqués sur le plan. Le township est d'un accès facile pour les colons, ayant le chemin Victoria (en construction) le long de la ligne latérale est. La partie occidentale du township peut être atteinte avec beaucoup de facilité par les townships de Mara et Carden, par la ligne des eaux du lac de Vase. Il y a déjà beaucoup de colons dans le township. En février dernier, par les rapports du recensement, il contenait plus de 60 habitans, et il y a plusieurs bons colons qui s'y sont rendus depuis que l'arpentage en est terminé.

RAMA

Est situé dans le comté d'Ontario. Il est borné à l'ouest par le lac Couchiching et la rivière Severn, au nord par le township de Morrison, à l'est par Carden et Dalton, et au sud par Mara. La partie sud du township a été arpentée en 1835, et la subdivision du reste a été terminée l'année dernière. Il contient environ 41,000 acres de terre.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage de M. Dennis, sur la subdivision faite l'année dernière :

" Relativement à la nature du terrain de la partie que je viens d'arpenter, je regrette de dire que généralement elle n'est pas propre à inviter les colons. Le long des différents bras de la rivière Noire, les bas-fonds, qui sont un riche alluvion, sont certainement excellents pour les fins agricoles ; mais en plusieurs endroits, leur largeur est très limitée, et ne forme qu'une étroite ceinture le long du bord de la rivière. Il y a aussi un bloc de terre, contenant environ 1000 acres, situé dans une direction nord et sud à l'ouest du bras principal de la rivière Noire, et s'étendant à travers les concessions K, L, M et N ; mais à ces exceptions près, le sol est généralement très pauvre, en plusieurs endroits rocheux et marécageux, le bois étant surtout la pruche, le cèdre, l'épinette rouge et blanche, le bouleau noir, etc."

HINDON

Est situé dans le comté de Victoria. Il est borné à l'est par le chemin d'octrois gratuits de Bobcaygeon, au nord par celui de Peterson, à l'ouest par le township d'Oakley, et au sud par celui d'Anson, qui sont tous deux subdivisés. Ce township a été subdivisé l'année dernière. Il contient 40,000 acres de terre.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage de M. Bradey :

“ Hindon est très propre à la colonisation ; des chemins de colonisation maintenant en construction sur des limites sud et est,—et une communication par eau, pour les petites embarcations, presque ininterrompue depuis Lindsay, jusqu'à un demi mille de sa limite orientale,—offrent aux colons des facilités d'accès que l'on rencontre rarement dans les nouveaux townships. L'on trouve une grande proportion de bonne terre dans les parties sud-est, centrale et occidentale. La partie nord-est plus accidentée, mais contient une quantité considérable de bon pin, et quelques lisières de bois franc ci et là. Pour des renseignements sur la distribution générale du bois, je vous renvoie au tracé, et pour de plus amples détails, au plan et au cahier de campagne ci-joints.

“ Je n'ai vu aucun site de moulin important dans les environs de nos lignes, mais il est probable, d'après le nombre de ruisseaux que nous avons traversé, et la nature côtoyee du terrain par places, qu'il s'y en trouve que nous n'avons pas remarqués. Nous n'avons pas traversé la rivière Noire, parce que je n'ai pas cru qu'elle fût assez importante pour autoriser la dépense de temps qu'il aurait fallu pour cela, ses bords étant couverts de fortes broussailles et submergés en plusieurs endroits. Sa position sur la carte n'est pas, grâce à une exploration soigneuse, loin d'être correcte.”

OAKLEY

Est situé dans le comté de Victoria. Il est borné au nord par le township de McLean, à l'ouest par Draper, au sud par Longford, et à l'est par Hindon. (Draper et Hindon sont déjà subdivisés, et Longford est en voie d'arpentage.) Il a été arpenté l'année dernière, et contient 54,975 acres de terre, dont 34,509 acres sont subdivisés.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage de M. Murdoch :

“ J'ai divisé le township en trois sections, afin de pouvoir faire une classification du bois aussi exacte que possible.

“ La SECTION No. 1, formant la partie sud du township, est composée d'une glaise sablonneuse légère, coupée par des crêtes de gneiss, et boisée principalement de pruche et de pin.

“ La SECTION No. 2, formant la partie centrale, est une bonne argile sablonneuse et foncée, noire en beaucoup d'endroits ; bon sol. Le long des rives de la rivière Noire, il y a de bonne glaise pour faire de la brique. En beaucoup d'endroits, le long de la rivière, il y a des bas-fonds de terrain riche. Cette section est bien boisée d'érable, hêtre, bois blanc, bois de fer, orme, etc., et est propre à l'agriculture ; il y a de bons sites pour des moulins et manufactures.

“ La SECTION No. 3, formant la partie nord du township, est très accidentée et rocheuse, et là où il n'y a pas de roche, le sol est de sable pur, boisé de pruche, bouleau, pin, peuplier et broussailles, qui le rend impropre aux établissements.

“ Les lacs sont très pittoresques, et la plupart abonde en truite mouchetée. Le lac au Bois particulièrement, et aussi le lac Clair,—ce dernier étant ainsi nommé à cause de la pureté de ses eaux. La rivière Muskoka abonde en grosse truite mouchetée ; ses bords sont plats et formé de sable pur.

“ Les avantages offerts aux colons sont bons, parce que le chemin Peterson passe à travers le township, et à l'endroit où il traverse la rivière Noire, il y a un bon site de ville, ayant l'avantage de pouvoirs d'eau inépuisables, et de bonne terre aux alentours, outre que c'est une place centrale entre le pont de la Muskoka et la jonction des chemins de Bobcaygeon et de Peterson.

“ Les espérances de colonisation sont bonnes, car déjà de futures colons choisissent des lots, et un grand nombre recherchent cette section du pays de toutes les parties de la province et d'ailleurs. Somme toute, le township a une bonne moyenne d'excellente terre, pour cette partie du pays.”

RYDE

Est situé dans le comté de Victoria. Il est borné par le township de Dalton au sud, Rama et Morrison à l'ouest, Draper au nord, et Longford à l'est, qui sont tous subdivisés, excepté le dernier, qui est en voie d'arpentage. Il a été arpenté l'année dernière, et contient 39,934 acres de terre.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage de M. Burns :—

“ Relativement à l'uniformité du terrain, ce township paraît être naturellement divisé en deux sections, par un cours d'eau qui le traverse, et qui, venant de la partie sud-est de Draper, passe à travers le lac Kah-shah-a-mog, sur la limite occidentale, et se jette dans la rivière Severn. Au sud et à l'est de ce cours d'eau, le terrain est onduleux et coteux, contenant beaucoup de vallées d'excellent bois franc, de plus ou moins d'étendue. Dans les quatre premières concessions, à l'exception d'environ 2,000 acres à l'angle sud-est, le granit qui approche de la surface empêche cette partie d'être favorable à l'agriculture. Au nord de la quatrième concession, la roche est moins abondante, et le caractère du terrain est bien meilleur. Toute la partie sud et est du township est entrecoupée de marais, marécages, savanes et étangs, qui tous contiennent un sol excellent, résultant des débris de matières qui y sont déposés chaque année, et avec un drainage convenable, on pourrait en obtenir un terrain qui produirait d'abondantes récoltes. Au nord et à l'ouest du cours d'eau que je viens de mentionner, il y a une belle lisière de terrain uni, bien boisée d'érable et de hêtre. Le sol est en plus grande partie une glaise sablonneuse; mais en beaucoup d'endroits, on trouve une terre végétale noire et riche, et fréquemment un sous-sol d'argile. Le bois consiste en érable, hêtre, pruche, pin, épinette, tamarac, bouleau, bois de fer, bois blanc et épinette blanche, tandis que le cèdre est abondant dans les petits marécages. On peut trouver de petits peupliers dans l'extrême partie sud-ouest. En général, le pin n'est pas propre au commerce, bien qu'il s'en trouve une assez bonne proportion en certains endroits.

“ Le rapprochement du chemin Victoria offrira, cet hiver, un moyen d'accès facile, et produira, je pense, un rapide établissement. L'endroit le plus avantageux pour un emplacement de village serait, je pense, à la jonction des townships de Dalton, Digby, Ryde et Longford. La rivière Noire offre beaucoup de pouvoirs d'eau.”

GLAMORGAN

Est situé dans le comté de Peterborough, et est formé au nord par le township Dysart, à l'est par Monmouth, au sud par Cavendish, et à l'ouest par Snowdon. Il a été arpenté l'année dernière par M. E. R. Usher, et contient 61,600 acres de terre, y compris l'eau et les chemins.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage :—

“ Le terrain dans Glamorgan est généralement onduleux, et entrecoupé de nombreux petits lacs, étangs, etc., tel qu'indiqué sur le plan. Le bras principal de la rivière Brûlée passe aussi à travers de ce township, traverse la limite est, en arrière de la 5^{ème} concession, et suit une direction sud-est à travers le township, jusqu'à ce qu'il traverse la limite ouest, vers le milieu de la 6^{ème} concession. L'eau de la rivière est d'une couleur foncée, et, chose étrange, on n'y trouve pas de poisson. La rivière est large d'une chaîne, en moyenne, dans tout le township, et profonde de quatre pieds; les bords en sont bas, mais ils s'élèvent à peu de distance de chaque côté. On y rencontre de nombreuses chutes et rapides, dont beaucoup, avec un peu de travail, pourraient faire d'excellents sites de moulins. Il y a sur le lot 26, dans la 6^{ème} concession, un beau site pour un moulin, ayant une hauteur d'eau d'environ quinze pieds. Ce ruisseau sortant d'un grand lac, dans la même concession, pour se jeter dans la rivière Brûlée. J'ai aussi trouvé un beau site, sur les lots 5 et 6, 15^{ème} concession; j'ai marqué ces deux sites sur mes plans. Les lacs sont profonds et se relient les uns aux autres par de petits ruisseaux; les bords des lacs sont élevés, abruptes et rocheux, la plupart frangés de pin et de pruche. Les roches sont principalement du granit ou du gneiss, et l'on rencontre souvent des cailloux de même espèce sur la surface. Le terrain du centre du township, au sud de la rivière Brûlée est d'une qualité supérieure, étant une glaise légère sablonneuse, boisée surtout de pin nain.

Dans les encoignures sud-est et sud-ouest du township, le terrain est meilleur, étant une bonne glaise sablonneuse, boisée d'érable, hêtre, bouleau, pruche, orme, bois blanc, et quelque gros pin épars ci et là. La partie du township située au nord de la rivière Brûlée, depuis le lot No. 26, 3ème concession, jusqu'au lot No. 3, limite nord, abonde en pin, la plupart de pauvre qualité; le sol est léger et impropre à l'agriculture. Le terrain à l'est de cette lisière, jusqu'à la limite est, est une glaise sablonneuse profonde, boisée de bois franc, et bien adapté à un grand établissement, contenant quelques-uns des plus grands lacs, et étant bien arrosé.

“Le pin est partout impropre au commerce.”

LYNDOCH

Est situé dans le comté de Renfrew. Il est formé au nord par le township de Brudenel, à l'est par Sébastopol et Griffith, au sud par Denbigh, et à l'ouest par Raglan; ce dernier township n'est pas encore subdivisé. L'arpentage de Lyndoch a été terminé dernièrement par M. H. O. Wood, et contient environ 55,000 acres de terre.

Ci-suit un extrait du rapport d'arpentage de M. Wood :—

“Le sol est en général une glaise sablonneuse, dont partie est mélangée de gravier, et rocheuse, il y a de petites étendues de sol d'argile, dont la plupart est dans les terres basses le long des cours d'eau. Sur le côté sud-est de la rivière Madawaska, il y a de petites superficies de bois franc mélangé de grande venue; le reste est en général du pin, mélangé d'un peu de bois franc de petite venue, bouleau, érable, bois blanc, etc. Les 6ème, 7ème et 8ème concessions, depuis le No. 26 jusqu'à la ligne de limite, sont principalement des marais de tamarac et d'épinette. Le long du côté nord-est de la rivière, sur un mille ou deux en arrière, le bois est principalement du pin, mélangé en quelques endroits d'érable, bouleau, cèdre, etc.; le reste du township, ou la partie nord-est, est en général couvert d'une forte venue d'érable, bouleau, hêtre, bois blanc, etc., (mélangé en quelques endroits de pin, cèdre et épinette), avec de petites lisières de tamarac et des marais d'épinette blanche. La plus grande partie du pin de service le long de la rive nord de la rivière a été détruite par le feu, et partout où le feu n'a pas passé, les fabricants de bois ont tout choisi le bon pin.

“L'eau des ruisseaux, lacs, etc., est pure, et claire en générale; la rivière Madawaska est profonde, assez rapide, coupée en beaucoup d'endroits par des rapides, dont le premier se trouve dans la 11ème concession, lots 33 et 34, où il y a environ 40 chaînes appelées le Petit-Rapide; puis dans la 5ème concession, lot 29, il y a une chaîne de rapides de 2½ milles de longueur, appelés les Rapides du Serpent; plus bas, au lot 11, 2ème concession, il y a une chute de 25 pieds, appelée la chute aux Ardoises, et depuis la chute jusqu'à la limite est, il y a trois petits rapides. Le ruisseau Hyland a une petite chute d'environ 5½ pieds de pente, à l'endroit où traverse le chemin d'Addington; le reste du ruisseau dans le township a un courant facile. Le ruisseau d'Encas a le même courant aisé; les bords du ruisseau du Serpent sont bas, et le courant facile. Le terrain dans tout le township est inégal et côtoyé, sans être montagneux; les collines sont très irrégulières et accidentées, et leurs versants sont, en beaucoup d'endroits, à pic et rocheux. En beaucoup de places, la roche fixe affleure, et j'en ai choisi des spécimens pour les envoyer à Sir W. E. Logan, géologue provincial, à Montréal. Il y a beaucoup de pierre calcaire cristalline, à l'endroit où le chemin d'Addington traverse le ruisseau Hyland, dont les bords ont 12 pieds de hauteur, et sont formés de calcaires cristallin, dont le grain est grossier, et qui se brise facilement sous le marteau. Les colons en font de la chaux. Sur le 5ème lot, 1ère concession, les bords de la rivière Madawaska sont perpendiculaires et de douze pieds de haut; ils sont formés d'un marbre blanc à gros grain, le même que celui que l'on prend près du Portage du Fort, pour les édifices du parlement à Outaouais.

“Les colons ont toute espèce de facilité de se rendre au township, soit par les chemins d'Opéongo ou par ceux d'Addington: un attelage double peut y trainer 1400 lbs. De la cité d'Outaouais au quai Farrell, il y a 60 milles; de ce dernier endroit à Renfrew 7½ milles; de Renfrew à l'intersection des chemins d'Opéongo et d'Addington, 20 milles; de là à Lyndoch, sur la route d'Addington, 7 milles, ce qui fait en tout 104½ milles de distance de la ville d'Outaouais. Le chemin Addington traverse le township, et passe la

rivière Madawaska à 5½ milles plus haut, on construit ici une route d'embranchement, dont 4 milles sont déjà faits, qui se dirige au nord, et devra se croiser avec le chemin d'Opéongo, à ou près la jonction des deux chemins de Peterson et d'Opéongo. Cette route traverse une étendue considérable de bonnes terres dans le township, et passe à un moulin à farine, dans le township de Brudenel, à 3½ milles de Lyndoch. Le chemin Addington, de l'endroit où il passe la Madawaska, se dirige vers le sud à travers le comté d'Addington et aboutit à Kingston; j'ai vu des wagons chargés venir de cette dernière ville assez tard en automne; on m'a dit que tout le pays se trouve établi depuis la Madawaska jusqu'en arrière de Kingston. Le colon a d'abord besoin d'une paire de bœufs pour commencer, et comme il y a quantité de petites prairies de foin sauvage, il peut même, dès la première année en faucher assez pour nourrir son bétail en hiver; un autre grand avantage pour le colon, c'est d'avoir près qu'à sa porte un marché pour son foin, son avoine, son lard et son bœuf, même pour ses patates, dans les hommes des chantiers qui lui paient ses effets aussi cher qu'il pourrait les vendre à Kingston. Le colon le plus éloigné n'est pas au delà de 10 à 12 milles du marchand, du bureau de poste, du moulin à farine; de plus, le site à l'endroit où le chemin traverse la rivière est très-convenable pour y asseoir un village; on a fait une réserve à cet effet. On y trouve en outre un bon pouvoir d'eau au pied des Rapides-au-Serpent. Je n'ai pas le moindre doute qu'avant longtemps ce ne soit un centre d'affaires. Avec tous ces avantages, de la bonne terre et un climat favorable, un colon travaillant ne peut manquer d'y trouver son affaire. Les cours d'eau et les lacs abondent en truite tachetée. Parmi les animaux sauvages qu'on y trouve en assez grand nombre, il faut compter les castors, les ours, le daim, les loup, la loutre et d'autres appartenant à des espèces plus petites.

Lorsque j'achevai mon arpentage du township, le 8 janvier 1862, la terre était à peine couverte de neige.

CHEMIN BURLEIGH

Ce chemin commence aux rapides du même nom, près de l'angle sud-ouest du township de Burleigh, et le traverse à partir de là dans une direction nord-est, jusqu'à l'angle sud-est d'Ansthruter et à l'angle nord-ouest de Chandos; puis, s'avance au nord et à l'ouest à travers certaines parties de Cardiff, Monmouth et Dudley, jusqu'à son intersection avec le chemin Peterson; sa longueur est de 36 milles. L'année dernière, la division de la terre en lots y a été faite par M. Fitzgerald, arpenteur provincial. Voici une partie du rapport de son arpentage :

“En partant du même point, le chemin s'avance environ un mille au nord-ouest, jusqu'à la tête de la baie de Burleigh; il traverse durant son parcours le Sault Burleigh, qui forme la décharge principale de deux lacs; la moins forte, mais la plus large est celle que traverse le pont dont j'ai parlé, et à 10 chaînes de laquelle se trouve une glissoire pour le bois carré et qui s'approvisionne d'eau au moyen de poutres d'arrêt, placées en travers du Sault; les jetées qui servent à ces poutres d'arrêt ont été mises à profit pour le pont, et je compte qu'en changeant un peu les niveaux, ces jetées rempliront parfaitement le second but auquel on les destine et qu'on épargnera autant pour la construction des culées. Le pont aura 40 pieds et les abords en sont excellents. De cet endroit à la tête des rapides Burleigh, le chemin court sur un banc de granit plat et n'exige par conséquent que peu de travail; dans son parcours il traverse un ruisseau appelé le 'Chenal Perdu,' probablement de ce qu'il est toujours à sec excepté durant les crues. Il faudra un pont d'environ 20 pieds au-dessus de ce ruisseau.

“Par suite du caractère extrêmement tourmenté de ce pays au nord et nord-est de la tête de la baie, je me trouvais obligé de me diriger beaucoup plus à l'est que je ne le désirais de la ligne droite; cependant, j'ai compensé jusqu'à un certain point ce grand détour en faisant passer mes lignes dans un terrain onduleux et assez bon, couvert en grande partie d'érable et de mérisier, et d'autres bois francs de qualités inférieures, ça-et-là, je découvris des bouquets de pins, de pruche, etc.: le pin avait atteint une grosseur suffisante pour en faire du bois de service. Le sol est léger, sablonneux, de couleur rougeâtre en certains endroits et noir au fond des vallées; il est ainsi à une assez bonne profondeur et généralement exempt de pierres. A une petite distance de la borne qui marque 7 milles,

je me dirigeai plus au nord, et touchai la petite rivière Echo à 8 $\frac{1}{2}$ milles du pont Burleigh ; la terre que traverse le chemin jusqu'à cet endroit est la propriété de particuliers.

" Avant de m'arrêter à cet endroit de la petite rivière, j'explorai avec attention les rives jusqu'à 3 milles au nord ; mais je dus me résoudre à la traverser au lieu déjà cité, quoique le second pont qu'on y devra construire n'ait pas moins d'un onzième de mille. Le chemin y arrive en droite ligne après avoir traversé un pays plus uniforme que partout ailleurs, et par conséquent plus avantageux pour la construction d'une bonne route. Les abords de ces ponts sont faciles, et les bords de la rivière sont formés de rocs qui se trouvent, à peu de différence près, au niveau projeté du tablier. La longueur de chaque pont sera d'au moins 50 pieds. Depuis la borne du 11^e mille à l'endroit où le chemin traverse la petite rivière sur le lot No. 38, 1^{re} concession d'Anstruther, il longe la rive ouest à des distances variant de quelques chaînes à un demi mille. On rencontre diverses chutes et quelques rapides le long de cette partie de la rivière ; les premières peuvent donner de bons pouvoirs d'eau qui seront d'autant plus précieux qu'ils se trouvent à proximité du chemin. Le bois qu'on y rencontre est généralement du pin et de l'épinette : on y a fait des billots cette année jusqu'au 14^e mille, que l'on a fait descendre jusqu'au lac à la Pierre. Le sol est léger et sablonneux, d'une couleur noirâtre et assez profond. Le bois franc commence au 18^e mille, le sol devient plus profond, plus marneux et meilleur à tous égards pour l'agriculture. Le chemin traverse la rivière une 3^e fois à environ 22 $\frac{1}{2}$ milles du pont Burleigh : c'est le site le plus avantageux que j'aie trouvé dans les environs. Les bords ont 3 pieds de plus que le niveau le plus élevé des inondations du printemps et consistent en un sol marneux très sablonneux à une grande épaisseur. Le pont n'aura besoin que d'avoir 35 à 40 pieds de long à cet endroit. Je ferai observer qu'on trouve aux environs de ces divers petits ponts du bois de bonne qualité pour les construire sans trop de frais.

" Je considère que pour y faire une réserve pour l'emplacement futur d'une ville, ce site est encore le plus avantageux qui se rencontre sur toute la route. On s'y trouve dans le voisinage des angles des 4 townships de Burleigh, Anstruther, Chandos et Methuen ; les environs offrent un bon sol arable et une assez grande quantité de bois de service, sans compter qu'on ne peut pas y être à une grande distance du point de jonction d'une route reliant cet établissement à celui du chemin Hastings, à quelque distance nord de Belleville. Au nord et au sud, se trouvent de bons sites pour des moulins ; je n'hésite donc pas devant toutes ces considérations à recommander la réserve de cet endroit pour y marquer l'emplacement d'une ville future ou centre quelconque d'affaires.

" De ce pont à la limite est d'Anstruther, le pays est généralement onduleux, renfermant quelques morceaux d'excellente terre, parsemé çà et là de petits marais, et interrompu par fois par quelques légers côteaux dont plusieurs sont couverts d'une terre bonne. Je suivis donc cette limite est sur environ $\frac{2}{3}$ de mille jusqu'à l'endroit où elle se croise avec la limite des concessions Nos. 4 et 5, d'Anstruther, traversant sur ma route un sol onduleux de bonne terre à bois. En atteignant ce point, je suivis cette ligne des concessions sur une petite distance, puis je pris par le nord de manière à m'éloigner du rivage est du lac Echo, et je croisai en chemin la limite nord de Chandos, à environ 2 $\frac{1}{2}$ milles de la limite est d'Anstruther. Tout le pays que je traversai était couvert de grosses érables et de mérisiers, avec quelques bouquets isolés de pin et d'épinette ; les $\frac{2}{3}$ au moins du sol étaient excellents comme terre arable. En poursuivant cette même ligne sur à peu près 3 milles jusqu'à la tête du lac Echo, on trouve un pays très-uni et couvert d'un mélange de bois francs, de pin et d'épinettes ; le pin quoique parsemé est gros et clair ; il est moins abondant à mesure qu'on s'approche du lac. Le sol est léger et sablonneux par endroits, tandis que dans d'autres il est très profond et d'une belle couleur noire. Il y a quelques prairies magnifiques de foin sauvage de chaque côté du chemin, dans cette partie du pays. En laissant cet endroit (près du 14^e mille) je me dirigeai au N. O., vers la limite des townships de Monmouth et de Cardiff que j'atteignis à environ 4 milles de la ligne nord d'Anstruther : le pays que je traversai ressemble à celui dont je viens de parler et qui se trouve dans Chandos. Je suivis quelque peu la ligne de Monmouth et de Cardiff jusqu'à ce que la nature montagnueuse et tourmentée du terrain me rendit impossible de passer outre. Je déviai alors vers l'ouest, et au bout d'une certaine distance, je traversai la branche S. E. de la rivière Brulée, large en cet endroit d'environ 40 pieds, et servant de trait d'union à deux jolis lacs séparés par un terrain superbe qui, en s'élevant un peu à l'ouest du chemin, donne une vue d'où l'on aperçoit les lacs et la contrée environnante. Depuis cet endroit au chemin

Peterson, le pays est très propre à la colonisation et se compose d'un sol onduleux couvert de bois francs et parsemé de quelques bouquets de cèdres, d'épinettes et de petits marais : on y voit aussi de belles prairies sauvages où le colon trouverait en arrivant une abondante provision de foin. Le sol est de marne sablonneuse, atteignant aux endroits que j'ai sondés jusqu'à 4 pieds d'épaisseur. Un petit lac que se trouve à l'ouest du poteau marquant le 46ème mille est le premier et le plus au sud des cours d'eau qui se déchargent dans l'Ontario ; tous ceux que je rencontrais au nord de ce lac vont se perdre dans cette dernière rivière. Je n'ai pas le moindre doute que ces lacs abondent en poisson.

EXPLORATIONS FAITES PAR M. A. P., S. J. S. DENNIS A L'EST DE LA BAIE GEORGIENNE.

I. LIGNE DU PONT DES GRANDES CHUTES AU CHEMIN BOBCAYGEON.

Ce chemin est le prolongement de la ligne Muskoka, depuis les grandes chutes de la rivière Muskoka, et se dirige à l'est jusqu'à son intersection avec le chemin Bobcaygeon. Il a été mis en lots l'année dernière.

Voici une partie du rapport d'exploration de M. Dennis :

" Il fut tracé une ligne de chemin sous ma surveillance jusqu'au haut du 35ème mille, d'où, malgré tous nos efforts, il nous fut impossible de la continuer, même en la faisant serpenter, dans le but de rendre le chemin moins dispendieux.

" Je voulais alors m'éloigner de la ligne arpentée, soit à 33 milles et 10 chaînes, et la continuer au nord-est, de manière à tourner, si c'était possible, le pays accidenté et rocheux dont je viens de parler : dans ce but, je remis d'explorer le pays dans cette direction jusqu'à ce que l'arpentage de la ligne d'exploration de Parry Sound, que je croyais passer à quelques milles au nord, pût me fournir de plus amples connaissances sur le caractère du sol qu'on y rencontre. Je me proposais, en cas de possibilité, de tracer un chemin vers cet endroit, de le prolonger au nord-est du point ci-dessus et de le réunir à l'ouest avec le chemin Bobcaygeon.

" Je dois ajouter que la chose me parut impraticable, car ni le pays que traverse la ligne de Parry Sound, ni celui qui se trouve au milieu, quoiqu'examiné avec soin, n'étaient propres à faire un tel chemin au nord-est, ou à permettre d'y amener un embranchement du chemin Bobcaygeon.

" Le pays me paraît former partie des terres hautes qui s'étendent entre la tête de la rivière Muskoka (fourche nord) et celle de la Maganitawan, et qui, je n'en doute pas, se continuent au nord-est des sources de la Petawawa : le sol y est tellement rocheux, couvert de marais et de montagnes qu'il est impossible d'y faire un chemin sans des frais immenses ; aussi, j'abandonnai cette idée sans hésiter.

" Si mes provisions me l'eussent permis alors (en janvier dernier) j'aurais dirigé mon exploration, en partant du 29ème mille par l'angle du chemin Muskoka, vers l'est, en dehors du chemin Bobcaygeon ; peut-être le pays y aurait-il été plus favorable à l'exécution de mon dessein. Je dus abandonner ce projet pour la raison ci-dessus. Je suis porté à croire, d'après mes remarques, que l'on pourrait continuer le chemin Muskoka dans cette direction ; et avant de clore ce rapport, je reviendrai sur ce sujet en proposant d'y faire quelques explorations.

" Il ne sera besoin d'aucun pont important sur le chemin jusqu'à l'endroit où il se trouve tracé aujourd'hui, excepté sur la rivière Muskoka, entre les lacs Vernon et Fairy : même en cet endroit, la chose sera très facile.

" Cependant, ce pont sera nécessairement plus dispendieux que celui que traverse la rivière aux chutes : l'eau y a près de 100 pieds de large ; d'après ce que j'y pus voir, il n'y a rien à craindre des crues. Le caractère général du sol que traverse la ligne jusqu'au 35ème mille, en particulier cette partie qui se trouve entre le township Macaulay et le lac Vernon, est onduleuse ; on y trouve le bois franc. Le terrain se compose de marne sablonneuse et à gravier ; l'argile s'y montre en différents endroits ; mais en général, le sol offre d'excellents avantages aux colons.

" Je crois que l'on se convaincra que la qualité moyenne des terres comprise dans les tracés des cartes officielles du département, comme les townships de Stephenson et

Brunel, est de beaucoup supérieure pour les fins agricoles à celle des terres de la vallée de l'Outaouais. Des observations que j'ai pu faire au lac Marie, au lac Fairie et au lac Vernon, me confirment dans cette persuasion.

2.—LIGNE D'EXPLORATION DEPUIS L'ANCIENNE LIGNE EXTÉRIEURE DU DISTRICT JUSQU'À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE MUSKOKA, ET RAPPORT SUR LE HAVRE À CET ENDROIT.

“ En revenant de l'arpentage N. E., au chemin Bobcaygeon, chemin de ligne de la Muskoka, je continuai cette exploration après l'avoir commencée le 27 septembre, et la prolongeai jusqu'à l'embouchure de la rivière le 30 octobre suivant.

“ Je puis me convaincre dans le cours de mon arpentage qu'en conséquence de la nature du pays que j'avais traversé, le nombre et la grandeur des ponts à faire sur cette ligne de chemin entraîneraient des frais considérables et que rien, si ce n'est que l'embouchure de la rivière y forme le meilleur (si non le seul) hâvre sur ce rivage, ne pourrait la faire choisir comme chemin conduisant au lac Huron.

“ A mon arrivée, j'examinai le hâvre et je le trouvai rien moins que bon, car les chenaux qui y conduisent sont étroits et tortueux : avec certains vents, il est même impossible de s'y aventurer.

“ J'appris que chaque fois que des navires sont en destination des moulins de la rivière Muskoka, qui fournissent un certain nombre de chargements chaque année, il était presque toujours nécessaire d'avoir un pilote pour les conduire à travers les chenaux qui conduisent à l'embouchure de la rivière. Une fois le chargement pris, ils sont exposés à attendre que le vent soit favorable pour en sortir.

“ Je me procurai les services du pilote pour examiner le hâvre, aussi bien que celui de Parry Sound ; d'après les renseignements que j'en obtins aussi bien que d'après mes propres observations, j'en vins à la conclusion qu'on ne devait plus songer à cette route et à ce hâvre pour y faire les travaux de ce chemin projeté.

3.—HAVRE DE PARRY SOUND ET LIGNE D'EXPLORATION JUSQU'AU CHEMIN BOBCAYGEON.

“ Je suis porté à croire d'après mes remarques, d'après celle du pilote dont je viens de parler et d'après les déclarations de M. Warren, le surintendant des grands moulins de M. Gibson, que cet endroit ferait un havre commode et sûr. Les dessins ci-joints sont une esquisse des chenaux qui sont larges et profonds.

“ Au moyen d'un phare sur l'île du large, tel qu'indiqué, on pourrait rendre l'accès du hâvre passable pendant la nuit. Comme preuve de la sûreté des chenaux, M. Warren me dit que quelques-uns des capitaines de vaisseaux qui avaient coutume de venir prendre des chargements de bois, après avoir pris un pilote une fois, n'en avaient plus besoin par la suite.

“ Le même monsieur m'informa que les grands propulseurs, qui font le trajet entre Collingwood et Chicago, venaient quelquefois aux moulins pour y prendre du bois, et que les officiers du bord n'avaient qu'une voix sur les nombreux avantages qu'offrait Parry Sound comme hâvre : ils s'accordaient tous également sur le besoin pressant d'un phare au point indiqué, non seulement comme important pour le hâvre mais encore pour la navigation de la Baie Georgienne en général.

“ Je concours pleinement dans cette opinion, d'après ma connaissance de la côte, l'une des plus dangereuses qui se puissent imaginer, et les tempêtes violentes qui s'y déchaînent dans la dernière partie de l'année.”

4.—LIGNE D'EXPLORATION AU CHEMIN BOBCAYGEON JUSQU'À PERRY SOUND.

“ Le caractère du pays le long de cette ligne n'est pas aussi favorable que des descriptions antérieures me l'avaient fait espérer.

“ Le plan en indique si bien la nature que toute autre description est inutile.

“ Jusqu'au 34^e et 35^e milles, pays à travers lequel on pourrait construire un chemin sans difficulté, on peut dire qu'il ressemble en moyenne à celui de la vallée de l'Outaouais, au moins à la partie que je connais. De ce point au chemin Bobcaygeon, le sol est

impraticable, soit pour un pont, soit pour former des établissements, et a beaucoup de ressemblance avec le pays situé sur le chemin Muskoka à l'est du 35e mille.

“ Le pays entre cette ligne et celui du chemin Muskoka fut traversé et exploré sans pouvoir offrir une meilleure route. Les choses étant ainsi, je recommanderais de faire partir de ce point le chemin de Parry Sound, qui viendrait rencontrer celui de Muskoka à l'est du lac Vernon, à peu près au 24e mille de ce dernier, et se continuerait sur la route est projetée, comme ci-devant indiquée, jusqu'au chemin Bobcaygeon.”

LIGNE DU CHEMIN MISSISSIPI.

L'extrait suivant est tiré du rapport d'arpentage de M. John A. Snow, sur la ligne du chemin Mississipi, année 1858 :—

“ Du point de départ, sur la rivière Mississipi, la ligne passe au milieu des établissements sur environ deux milles. Elle entre ensuite dans un pays rocheux, accidenté de collines étroites séparées par des vallées marécageuses. Le bois des collines se compose de pin blanc, de pruche, d'épinette, de sapin et ça et là de bois franc : dans les terres basses, il se compose de cèdre, d'épinette et de sapin.

“ Là où la ligne le traverse, ce pays peut avoir 2½ milles de large. Au sud, il borde la rive nord de la Mississipi, à partir du township de Sherbrooke Nord, jusqu'à sa source à l'ouest du chemin Addington, dans le township de Denbigh; cependant, cette largeur varie considérablement. En quelques endroits, par exemple, elle borde à peine la rivière, tandis que plus loin elle s'étend jusqu'à 2 et 3 milles dans l'intérieur des terres. Dans le nord, en passant à un mille est du lac à la Truite, sur la rivière Clyde, cette largeur embrasse une grande partie du township Levant; on rencontre ici et là quelques morceaux de bonne terre : en général, cependant, ce pays n'est bon que pour son pin rouge et blanc, qui est de grosseur et de qualité assez rares. On dit que le pin blanc le plus gros qui ait été fabriqué dans la province vient de cet endroit.

“ En se prolongeant 4½ milles, la ligne longe la vallée d'une petite rivière appelée ruisseau d'Antoine, traversant un sol de bonne qualité, couvert dru de bois francs et de gros pins blancs jusqu'au 8e mille, où l'on cesse de trouver du pin blanc; elle s'avance de là à la ligne ouest du township de Palmerston; à peu près à 16½ milles, le bois franc règne à l'exclusion de tout autre, excepté dans les terrains bas, où dominent le hêtre, l'orme et le cèdre :

“ Ce pays de bois francs comprend environ 12 milles carrés, et est borné au nord par le lac à la Truite, à l'est et au sud par le pays rocheux à pin blanc dont j'ai parlé, et à l'ouest par une chaîne de côtes irrégulières qui sépare les eaux de la Clyde de celle du ruisseau Buckshot, tributaire considérable du Mississipi, et qui s'y décharge dans le township de Clarendon. Le pays est généralement peu uni; les collines se dirigent nord-est et sud-ouest. Sur le versant oriental, les pentes sont douces; sur celui de l'ouest elles sont généralement raides et à pic.

“ Le sol de tout ce pays se compose d'une marne riche et sablonneuse avec une couche de matières végétales de 4 à 10 pouces à sa surface.

“ En partant de la limite ouest du township Palmerston, la ligne traverse une vallée bordée de côtes rocheuses couvertes de bois francs et de bon pin blanc, passe la colline qui sépare les eaux du lac à la Truite de celles du Mississipi, et entre au 19e mille sur une terre de grande étendue et propre à la colonisation.

“ Ce pays est situé principalement au sud du chemin de ligne (qui borde sa frontière nord au 25e mille), comprend une grande partie du township de Clarendon située au nord de la rivière Mississipi, s'étend au nord et à l'est, à travers le lac des Sauvages, dans les townships de Miller et Abinger, traverse le township de Denbigh, et atteint en différents endroits les bords de la rivière Madawaska.

“ A l'est, dans le township de Miller, il est borné par le lac et le ruisseau McKay jusqu'à la Madawaska; au sud et à l'ouest par le sol à pin blanc dont il a déjà été question comme bordant la rive nord de la rivière Mississipi. Au point d'intersection de la ligne et du chemin Addington, la terre à pin blanc se trouve en grande partie resserrée sur le côté ouest de la rivière Mississipi, qui a les proportions en cet endroit d'un ruisseau d'à peu près 15 pieds de large.

“ Une partie de ce pays, qui est tout propice à la colonisation, située dans le township de Clarendon, le long de la vallée de la rivière Buckshot, depuis son confluent avec la

rivière Mississippi, jusqu'au lac Buckshot ou des Sauvages, est unie et légèrement onduleuse, et couverte de magnifiques bois tels que érable, pruche, mérisier, bois blanc, hêtre et sapin. La rivière Buckshot, à son confluent avec la rivière Mississippi, a une chaîne de large et de 6 à 10 pieds de profondeur; sur environ 5 milles, son lit est tortueux et court à travers une vallée de terrains bas d'une richesse extrême, et couverts de bouleau brun, de cèdre, de hêtre et d'ormes sur le bord du ruisseau. Ses rives sont basses; en arrière des dépôts d'alluvion, le niveau s'élève graduellement de 15 20 pieds et s'étend de chaque côté en faisant quelques légères ondulations.

" A 15 milles de son embouchure, la rivière offre son premier rapide. La chute est d'environ 12 pieds par 3 chaînes. En amont se trouvent d'autres rapides assez rapprochés et qui peuvent devenir d'abondants pouvoirs d'eau pour cette partie du pays qui est surtout propre à la colonisation.

" A l'ouest de Buckshot et du lac McKay, le niveau devient plus irréguliers, principalement dans le voisinage du chemin Addington, où le pin blanc de grosseur considérable est mêlé de bois francs.

" Les terres du township Miller qui sont au nord de la ligne de chemin, depuis le township Palmerston au portage du lac Buckshot au lac McKay, et bornées à l'ouest par ce dernier lac, est très accidenté par des côteaux, des vallées et des lacs. Autour des lacs et sur le versant des côteaux, le bois se compose de pin blanc, de pruche, de cèdre, de sapin; le sol est généralement rocheux. Sur les côteaux, le bois consiste en érable, bois blanc, hêtre et pin blanc; le sol est bon, mais bas: on retrouve ce caractère au nord à travers les townships Miller et Canoto jusqu'à la rivière Madawaska; on rencontre ça et là de petits morceaux de terre arable, de trop peu d'étendue pour offrir quelque chance à la colonisation. On y voit aussi une forêt considérable de pin blanc qui, quoiqu'exploitée en grand depuis quelques années, est loin d'être épuisée, et promet par ses chantiers pour longtemps encore, de l'emploi pendant l'hiver et un marché pendant l'année au colon industriel, et cela à des prix plus élevés que ceux de la ville.

A l'ouest du chemin Addington, par le travers du township de Denbigh et du township Ashby, à l'est du bras du Mississippi et de la rivière York, le pays est inégal, rocheux, couvert de marécages et de bouquets épais de cèdre, d'épinette, de pruche et de sapin, de bouleau et de pin.

" Le sol le long de la ligne choisie, quoique sablonneux, et en divers endroits rocheux, et assez bon jusqu'au 27^e mille; le bois se compose de pruche, de bouleau, d'érable et de sapin et de pin blanc; de là au bras de la Mississippi on rencontre du bon pin blanc et rouge: le sol est très sablonneux, rocheux et impropre à la colonisation.

" Par delà le bras de la Mississippi, qui est traversé par la ligne de chemin près du pied du lac Westlemcoon, les terres prennent tout à coup un aspect différent; dans le reste de Ashby et à travers les townships de Mayo et de Dungannon jusqu'au chemin Hastings, distance par la ligne de chemin de 21 milles, le sol, à peu d'exception, est excellent pour les fins agricoles. La terre est généralement riche et sablonneuse, renferme peu de roches et même sur les versants des côteaux n'offre presque pas d'exposition de rocs. Le bois dominant est le bois franc de toute espèce (à l'exception du mérisier qu'on n'y voit presque pas); on y rencontre aussi du pin blanc d'excellente qualité et de dimensions considérables. La même chose se présente sur la rivière York et sur le bas de la Mississippi, la terre sur chaque cours d'eau le long de la rive orientale est élevée, accidentée et couverte surtout de pin blanc, sur la rive occidentale, le sol s'élève graduellement à partir des rivières et se couvre de bois francs.

" En parcourant le côté ouest de la Mississippi sur quelque milles je trouvai la terre bonne, et d'après ce que j'ai appris et ce que je vis moi-même, je suis porté à croire que la plus grande partie de la langue de terre formée par les deux rivières est propre à la colonisation.

" Tout en tenant compte des différentes terres, soit bonnes, soit mauvaises, sur toute la ligne de chemin, distance de 71 $\frac{1}{2}$ milles, environ 60 milles sont tout à fait bons pour la culture, les autres 11 $\frac{1}{2}$ sont en général impropres à la colonisation, quoique offrant ça-et-là quelques morceaux de bonne terre.

" La direction de la ligne de chemin étant en général parallèle aux cours des diverses rivières, celles qu'elle traverse sont tous de peu d'importance à l'exception de celles de Pork et du Mississippi; la première, au pont situé près de l'embouchure avec le ruisseau

Egan, a 2 chaînes de large et 6 à 10 pieds de profondeur, et coule avec peu de rapidité ; la dernière a une chaîne de large, de 4 à 6 pieds de profondeur et coule avec assez de force.

“ La ligne, en traversant ces deux cours d'eau, passe près de pouvoirs d'eau abondants. Quelques petits ruisseaux, que la ligne traverse en d'autres endroits, offrent également des pouvoirs d'eau suffisants pour y construire des usines.

“ En général, tout le pays est magnifiquement arrosé de cours d'eau qui, pour la plupart, sont alimentés par des sources et par conséquent sont peu affectés par les sècheresses. De plus, les lacs sont assez communs. Quelques uns sont grands et, en général, abondent en truite saumonée et autres espèces de poisson. Je citerai entr'autres le lac Westlem-coon, sur le bras de la Mississippi ; le lac McKay près de la naissance du cours d'eau de ce nom ; le lac Buckshot, sur le cours d'eau de ce nom, et le lac à la Truite sur la rivière Clyde, tous ces lacs sont à proximité de la ligne.

“ Cette partie du pays d'Outaouais et Huron offrant des terres mi-partie agricole mi-partie forestières, sont très-avantageuses aux colons, d'autant plus qu'elles ont dans les chantiers un débouché sûr et excellent pour leurs produits ; plus un colon s'éloigne dans l'intérieur, plus il obtient des prix élevés pour ses produits.

“ Si j'en juge d'après la rapidité avec laquelle d'autres lignes de chemin dans cette section de la province se sont établies, je puis dire sans hésiter que lorsque le pays dont je viens de parler sera ouvert par la construction d'un bon chemin, les établissements s'y feront en peu de temps.

“ A part la colonisation, ce chemin sera d'un immense avantage pour les townships de l'est ; car il leur donnera un accès plus facile aux chantiers de bois sur les rivières Madawaska et Bonnechère, où ils pourront envoyer leur produits plus directement qu'ils n'ont pu le faire jusqu'ici ; il permettra aussi aux marchands de bois de se procurer des provisions de bouche en aucune saison et à moins de frais.

LIGNE DE CHEMINS DE BOBCAYGEON A NIPISSING.

Ce qui suit est extrait du rapport d'arpentage de la ligne de chemin de Bobcaygeon à Nipissing, fait par M. C. Brady, arpenteur provincial, en 1860 :—

“ Le pays que j'ai traversé est généralement couvert de bois francs et très-montagneux au 19^e mille. On rencontre néanmoins de l'excellente terre à l'ouest de la ligne et le long de la rive sud du lac des Baies.

“ Du 19^e au 37^e mille, on trouve de bonnes terres que l'on m'a dit s'étendre et devenir meilleures vers la source et le long des rives de la rivière Nahmanitigong.

Du 37^e au 52^e, le sol devient montagneux ; on découvre cependant de temps à autre quelques bons morceaux de terre.

De là au lac Nipissing, le pays est plus uni et on découvre de bonnes terres.

En général, je crois que comme le chemin se fait vers le nord, on peut s'attendre à le voir se coloniser rapidement.

La description géologique que fait M. Murray des bords des rivières Muskoka et Maganetawan peut s'appliquer à tout ce pays. Les expositions de roc sont invariablement du gneiss.

“ On ne trouve pas à la vérité de pinières considérables, cependant, on peut dire qu'il y en a assez pour les besoins du colon ; il y a aussi un grand nombre de pouvoirs d'eau.

CHEMIN VICTORIA.

Ce chemin est situé au nord du comté de Victoria, se dirige au nord et traverse les townships de Fenelon, Eldon, Carden, Laxton, Dalton, Digby, Ryde et Longford, jusqu'à son intersection avec le chemin Peterson.

Les chemins de colonisation ou d'octrois gratuits sont marqués en rouge sur la carte ci-jointe.

Extraits des rapports de l'arpenteur sur l'exploration de la rive Nord du lac Huron.

ESTEN.

Ce township est situé en arrière des townships de Spragge, qui est sur la rive nord du lac Huron, à l'embouchure de la Rivière aux Serpents. Il est borné par ce townsuip au

sud et par des terres non encore arpentées à l'ouest, au nord et à l'est. Il a été subdivisé l'année dernière en lots et en quarts de lots; chaque quart de lot comprend une superficie de 160 acres. Le township entier comprend 20,662 acres de terre. L'extrait suivant est tiré du rapport d'arpentage de M. Unwin, arpenteur provincial :—

“ Les lots 1 jusqu'à 6, dans le township No. 3, rang du sud, 12 ouest (Esten) tous bons; quoique coupés par des collines de rocs, les vallées sont larges et d'une marne sablonneuse très riche; le sol est couvert d'érable, de frêne, de mérisier jaune et d'un pin de bonne qualité. Ces lots sont arrosés suffisamment par les lacs du Nord et à la Loutre qui traversent presque le township. Les bords de ces lacs sont rocheux en plusieurs endroits, dans d'autres, ils sont à pic et sont couverts en grande partie de pin dont le pin augmentera avec la colonisation des environs. Ces lacs sont remplis de truites de diverses espèces et les bois qui les entourent sont fréquentés par les Sauvages qui y tuent tous les ans beaucoup de chevreuils, de loutres et autres animaux à fourrure.

“ Les lots 1 jusqu'à 12 correspondent sous presque tous les rapports avec les lots ci-dessus. Les Nos. 9 et 10 sont les plus rocheux; les Nos. 11 et 12 renferment de la bonne terre. La Rivière au Serpent forme un excellent moyen de communiquer du lac à l'Aigle à la Baie au Serpent. Il n'y a que peu de portages; la rivière est large et coule sans rapidité: la distance est d'environ 30 à 35 milles. Les lots 7, 8, 17 et 18 sont pour la plupart bas et marécageux: le sol est pauvre et couvert principalement d'épinette. Les quelques collines qui les traversent sont couvertes de mérisier blanc, de sapin, de pruche et de quelques pins de qualité inférieure. Les lots 13, 14, 15, 16 et 19 jusqu'à 24, sont peu remarquables et formés pour la plus part de collines rocheuses dépourvues de minéraux. Les vallées sont couvertes de bon bois. Les lacs abondent en poisson blanc et se couvrent d'une immense quantité de canards et autres gibiers d'eau. Les lots 29, 30, 31 et 32 offrent peu d'avantages au colon; les terres sont hautes, rocheuses et en partie détruites par le feu. Les autres lots, 25 à 28 et 33 à 36, sont supérieurs à ces derniers; l'absence de côteaux et de rocs considérables, la qualité supérieure et la plus grande profondeur du sol (marne sablonneuse, fond de roc) en font la plus importante portion de ce township. Les terres à bois francs sont considérables et coupées de cours d'eau abondants même dans les sécheresses de l'été.”

SPRAGGE

Ce township est situé sur la rive Nord du lac Huron, à l'embouchure de la Rivière au Serpent. Il est borné au Sud par les eaux du lac Huron et de la Rivière au Serpent, au Nord par le township Esten, à l'Ouest et à l'Est par des terres non encore arpentées. On l'a divisé l'année dernière en lots et en quarts de lot; les quarts de lot se composent de 160 acres. Le township Spragge renferme 17,882 acres de terre.

Ce qui suit est extrait du rapport d'arpentage de M. C. Unwin, arpenteur provincial :—

“ Spragge, en général, est plus égal qu' Esten. Je n'y ai découvert aucune trace de minéraux. Le sol est de marne sablonneuse, variant en profondeur de 3 à 4 et de 19 à 20 pouces. On trouve au sud-est du lac à la Tortue une prairie sauvage considérable qui donne beaucoup de foin et, pourra être très utile aux premiers colons. Les lots qui font face à la baie au Serpent et à la rivière au Serpent sont assez bien couverts de pin de bonne qualité pouvant faire du bon bois; les rapides sur la rivière au Serpent, lot 25, fournissent un pouvoir d'eau suffisant à proximité. Une chaîne de côteaux bordent la rivière: cependant comme on y trouve de fréquentes gorges, ils ne sont pas un obstacle qui empêcherait le bois de se rendre à la rivière. On trouve aussi un pourvoir d'eau sur le lot No. 28, sur la petite rivière qui sort du lac Wagoosh, et beaucoup de pin sur ses bords. On pourrait y bâtir un moulin et l'approvisionner à peu de frais.”

SALTER

Ce township est situé à environ 6 milles au nord du poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, à la Cloche, sur la rive nord du lac Huron. La rivière aux Espagnols passe par l'angle sud-est du township. Il est borné par des terres non encore subdivisées. On l'a subdivisé en 1860, en lots et en quarts de lot; ceux-ci contiennent 160 acres. Tout le township comprend 22,561 acres de terre.

Ce qui suit est tiré du rapport d'arpentage de M. C. Unwin, arpenteur provincial :—

“ Je crois que ce township deviendra l'un des meilleurs du grand chemin du nord. Il est couvert de beaux bois, plusieurs lots renferment de la grosse érable et du pin de qualité supérieure; l'accès en est aisé, car une grande partie du township fait face à la rivière aux Espagnols, qui est navigable pour les goëlettes et les vapeurs à 15 milles plus haut encore que ce township. La rivière au Sable qui traverse une grande partie du township fait fournir des pouvoirs d'eau à discrétion. La valeur des pêcheries sur ces rivières n'est pas inconnue, car une compagnie a acheté du gouvernement le droit d'y faire la pêche pour plusieurs années. Diverses familles de sauvages se soutiennent le printemps et l'été par la pêche. Le sol est presque partout marneux et sablonneux; en différents endroits on rencontre un bon dépôt d'alluvion supporté par un sous-sol d'argile.

“ Les lots du nord-est sont généralement montagneux et renferment quelques rocs. Ceux du nord-ouest sont presque unis et accidentés par quelques côteaux seulement, la terre est couverte de beau bois et le sol est marneux et sablonneux.

“ Les lots du milieu et du sud sont aussi couverts de beau bois; la surface est peu accidentée par des rocs. Les marais que j'y ai vus étaient assez secs en juin, et je ne doute pas qu'une fois la terre colonisée ils ne sèchent et n'offrent une bonne terre. Le grand marais qui occupe une si grande partie des lots 27, 28, 32 et 33, est de cette catégorie. Le lot 25 renferme une grande plaine de sable, presque dépouillée de toute végétation; on n'y voit que quelques petits pins; cette plaine borde la Rivière au Sable et la longe presque jusqu'à son embouchure. Les lots qui bordent la Rivière aux Espagnols seront, à mes yeux, les meilleurs du township, non seulement à cause de leur voisinage de la rivière, mais à cause de la supériorité et de la profondeur du sol. Le bois, sur les lots du sud, consiste en pin, mérisier noir et jaune, érable, chêne et frêne.

THOMPSON ET PARTIE DE PATTON

Les terres ainsi désignées sont situées en arrière de la rive nord du lac Huron, près de l'embouchure de la rivière Mississagua qui baigne en partie les deux townships. Le township Thompson est bordé au sud par le lac Huron, au nord par Patton, à l'est et à l'ouest par des terres non arpentées. Le township Patton est borné au sud par celui de Thompson, et par des terres non arpentées au nord, à l'est et à l'ouest. Tout le township Thompson, qui comprend 17,766 acres de terres, a été subdivisé l'an dernier en lots et en quarts de lot, ceux-ci de la contenance de 160 acres. On n'a subdivisé que 7,504 acres du township Patton. Ce qui suit est tiré du rapport d'arpentage de M. Gilmour, arpenteur provincial.

“ Durant l'été, la Mississagua est navigable sur tout son parcours pour des bateaux tirant 4 pieds, au moins jusqu'à l'endroit où s'est terminé mon arpentage, au printemps et à l'automne, lorsque la fonte des neiges et les pluies gonflent les tributaires, alors le lit étroit à travers lequel elle passe, à deux milles de son embouchure, devient trop petit, les eaux se précipitent dans cette gorge et changeant en cascades de 2 à 3 pieds le rapide que j'ai souvent remonté en canot, l'été. Sur le reste de sa course, autant que mes explorations me permettent d'en juger, la rivière coule modérément entre deux rives de 10 à 15 pieds de haut, derrière lesquelles la terre est bonne. Cette partie offre donc de grands avantages aux colons. A cet endroit, on a un cours d'eau que les bateaux du tirant susdit peuvent remonter sur 15 à 20 milles, et qui offre aussi aux immigrants qui s'y établiront, des moyens de communications, d'acheter et de vendre leurs produits, que ne possèdent pas plusieurs autres parties de la province. La Mississagua abonde en poissons. L'éturgeon y est gros et se trouve en quantité, on le tue en grand nombre. Les sauvages prennent considérablement de poisson blanc dans des filets (gill nets) jusqu'à 30 milles de son embouchure; ce fait seul, à mon avis, est déjà d'une grande considération pour les colons.

“ Dans les endroits que j'ai décrits dans mon arpentage comme renfermant de bonnes terres, le sol est généralement couvert d'érable, de mérisier brun, de chêne rouge et de pruche. Les marais que l'on y trouve en grand nombre renferment de l'épinette, on rencontre ça-et-là de beaux pins dans toute l'étendue de mon arpentage. Il n'y a pas là de ces terres que l'on pourrait appeler dans les vieux établissements terres de premier choix; cependant, celles que j'ai données comme bonnes le sont généralement pour les fins agricoles. Comme je l'ai dit, la meilleure terre se trouve en général le long de la Mississagua; tout ce qui n'est pas désigné comme marais sur les lots 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13,

14 et 15, dans le township No. 4, rang du sud, 16 ouest, et sur le lot 31, township No. 3, au sud du même rang, appartient à cette catégorie.

“ Les lots 10 et 15, au nord de la rivière Mississagua renferment les plus beaux pins que j'aie vus. On remarquera que je n'ai pas rencontré de hêtre dans le cours de mon arpentage.

“ Une plaine de sable couvre une partie des lots 28, 29, 33 et 34, dans le township No. 3, rang du sud 16 ouest, cette plaine est unie et en plusieurs endroits dépouillée de toute végétation. Le bois qu'on y voit est petit et chétif. La rive du lac est rocheuse, coupée de baies sans fin, remplies de sable et n'offrant de refuge qu'aux petits bateaux et aux canots. L'embouchure est de la Mississagua offre néanmoins un excellent abri aux bâtiments, de même que la baie qui se trouve à l'ouest du moulin Salvaile. Les lots qui bordent le lac sont pauvres. On y rencontre cependant bon nombre de pins. Entre ces lots et la rivière se trouve de grands marais, couverts surtout d'épinette de petite taille, bien que j'en aie rencontré de très grandes en d'autres endroits. Dans cet endroit de mon champ de travail, on voit de la bonne terre le long de la rivière de l'Aveugle, du lac des Montagnes, au lac qui se trouve à l'extrême nord, et en quelques autres endroits. Le sol et le bois sont généralement de la même qualité que ceux dont j'ai parlé avec plus de détails. Cependant la rivière de l'Aveugle mérite une mention spéciale à cause de ses chutes magnifiques des paysages qu'elle offre en quelques endroits. Elle prend naissance dans le lac situé à l'angle nord-est du township No. 3 sud, et entre en premier lieu dans les terres que j'ai explorées au lac au Canot. Avant d'entrer dans le lac à la Cataracte, elle offre un spectacle magnifique, ses eaux se précipitent comme une masse d'écume d'une hauteur de 50 pieds sur un plan incliné de 200 pieds de long; les forêts sombres et le roc fauve, qui font l'ombre de ce tableau et complètent le paysage, rendront, je n'en doute pas, ce lieu familier aux voyageurs et aux artistes. Comme pour faire contraste, la rivière en quittant le lac se précipite à une hauteur de près de 20 pieds et poursuit sa course vers le lac des Montagnes, où elle se trouve un moment arrêtée par la digue des moulins de Salvaile. Elle est navigable pour les canots depuis le lac Huron jusqu'au lac dont j'ai dit qu'il était sa source. Il y a des portages aux chutes. L'eau est profonde du lac des Montagnes jusqu'au moulin. On trouve quantité de bons pins presque tout le long de sa course. Il se fait des affaires considérables en bois aux moulins. Les petites barques peuvent se charger tout auprès de l'embouchure de la rivière. Les grandes prennent en partie leur chargement ici, et en partie dans la baie, à l'ouest, où l'on fait arriver le bois en radeaux, ce qui ne peut avoir lieu que dans le beau temps. Comme la carte l'indique, le caractère général du pays est rude et montagnueux; il est sillonné par des lacs et des cours d'eau. Les côtes y atteignent quelquefois une hauteur considérable, probablement de 400 à 500 pieds, le sommet en est souvent dépouillé d'arbres, aussi la vue du pays que l'on peut y avoir est-elle magnifique. Dans le voisinage de quelques-uns de ces plateaux la beauté du paysage ne saurait être surpassée. Tous les grands lacs, et surtout ceux que traverse la rivière Aveugle abondent en poisson. Les espèces les plus communes sont le brochet et la perche.

ROSE ET LEFROY

Ces deux townships sont situés sur la rive nord du lac Huron et voisins des mines de Bruce. Celui de Lefroy est borné au sud par le lac Huron, à l'est et à l'ouest par des terres non encore subdivisées, et au nord par le township de Rose. Ce dernier est borné au sud par le township de Lefroy, au nord, à l'est et à l'ouest par des terres non arpentées. Tous deux ont été subdivisés en 1860 en lots et en quarts de lots, ces derniers comprenant une surface de 160 acres. Ils contiennent en étendue, celui de Rose, 23,007, et celui de Lefroy 20,742 acres de terre.

L'extrait suivant est tiré du rapport d'arpentage de M. Hanning, arpenteur provincial :—

“ LEFROY.—La terre le long de la rive est, en général, rocheuse et nue; le bois pour la plupart y a été détruit par le feu. Sur la limite ouest du second rang, lots 18 et 19, la terre est basse et unie, le sol sablonneux et le bois consiste surtout en épinette, cèdre et petits pins. À l'est de ce canton, jusqu'à la rivière Thessalon, la terre devient plus ondulée; le bois s'y mêle avec nombre de petits sapins, le sol est marneux, léger et sablonneux: le roc percé çà et là sur les bords de la Thessalon. La surface du pays est coupée de ravins, derrière lesquels des deux côtés de la rivière on rencontre du bois franc;

le sol en général est de bonne qualité. Vers la ligne est du township, le pays est plus accidenté et montagneux avec un sol léger. La partie nord-est est en général de la bonne terre; accidentée en divers endroits par des saillies de rocher, renfermant du bois franc et du bois mêlé: on rencontre sur les bords de la rivière quelques terres riches formées par l'alluvion. Vers la partie nord-ouest, la terre devient unie et le bois s'y mêle de bonnes espèces de pins. La rivière en traversant le township franchit 4 rapides, que l'on peut utiliser en grand pour des usines. Sa largeur moyenne, en bas du rapide le plus à l'ouest, est d'environ 70 pieds: on peut la remonter sur de grands bateaux jusqu'au premier rapide. L'avenir de la colonisation dans ce township me paraît bon, vu que la rivière donne un excellent moyen d'arriver aux bonnes terres qui l'avoisinent. Mon arpentage s'étant fait en hiver, je n'ai pu faire beaucoup de recherches géologiques. On trouve des crêtes de quartz congloméré sur les deux côtés de la rivière: je n'aperçus aucune trace de calcaire. L'espèce rocheuse prédominante me paraît être du trapp.

"ROSE.—Dans ce township, la partie sud-ouest est de la bonne terre; le bois est mêlé et contient du bois franc: en général les arbres y sont très élevés. Le sol est principalement de fond d'argile et marneux sablonneux. La partie sud-est est généralement unie, couverte de bois mêlé de pin blanc et de sapin: le sol est léger et sablonneux. Au milieu du township se trouvent nombres de terres basses et unies: le bois est principalement de l'épinette, le sol est léger et sablonneux, et couvert de marais en différents endroits. Le pays est rude et accidenté sur les deux lignes est et ouest; le sol y est léger et les saillies de rochers assez fréquentes: le bois se compose de bois franc et de bois mêlé; on trouve de beaux pins en ces deux endroits aussi bien que sur de petites collines à l'intérieur du township, mais nulle part cependant en assez grande quantité pour offrir quelque chance d'exploitation. Les deux rangs nord du township sont particulièrement d'un aspect rude et accidenté: le sommet des côteaux en maintes circonstances est un rocher couvert de mousse et de petits arbres rabougris. Quelques-unes des vallées sont couvertes de bois franc; le sol est de bonne qualité, mais repose sur un fond de roc à une petite épaisseur de sa surface. Autant que j'ai pu le voir, le roc dans ce township ne varie pas de celui du township qui se trouve au sud; dans le nord, il me paraît compris entièrement de trapp; vers la rivière, on rencontre du quartz congloméré.

"L'avenir de la colonisation dans ce township ne me paraît pas aussi brillant que dans le townships voisin, car la bonne terre y est plus rare et d'un accès plus difficile.

PENNEFATHER, DENNIS ET KARS.

Ces trois townships, situés sur la Baie de Goulais, lac Supérieur, ont été arpentés en 1859-60, par J. W. Burke, arpenteur provincial. Leur étendue est comme suit: Township de Pennefather, 21,214 acres; de Dennis 5,693; de Kars, 11,283 acres.

Ce qui suit est tiré du rapport d'arpentage de M. Burke:—

"PENNEFATHER.—Ce township est situé dans la partie sud-est de la rive de la Baie à Goulais, et est traversé par le prolongement de cette suite de côteaux qui forment la ligne sud de la vallée de la rivière à Goulais.

Une grande partie de la surface se trouve en conséquence accidentée par des côteaux coupés de profondes vallées et de ravins. Le roc dominant est le granit. Ces côteaux ne s'élèvent pas en pics, mais offrent à distance un aspect assez régulier. Leur plus grande hauteur ne dépasse probablement pas 500 pieds au-dessus du niveau de la Baie. On rencontre des marnes en différents endroits. J'ai rarement vu des traces de cuivre ou de fer, encore ne méritent-elles pas l'attention. Le township est bien arrosé, traversé qu'il est en tout sens par des cours d'eau et des ruisseaux. Au pied des côteaux, se trouve dans une direction nord de 4 à 5 milles, des terres très-unies que traverse la rivière à Goulais. Une grande partie de ces terres est marécageuse; mais ces marécages sont peu profonds; et aussi, je crois que le sol une fois établi s'asséchera rapidement et offrira d'excellents pâturages, tout en étant d'ailleurs très propre aux fins agricoles.

"Sur la ligne nord du township et près de la Baie, on voit plusieurs marais. Je les crois formés à des intervalles assez rapprochés par les eaux de la Baie: et de fait, ils n'en sont séparés que par d'étroites langues de terre et des débris qui y ont accumulé les eaux du large. Certains endroits de ces marais sont couverts de canneberges (*atocas*).

"Le sol dans tout le township se compose de marne sablonneuse en général d'excellente qualité, quoique dans les terres hautes il n'atteigne guère de profondeur. Je n'ai pas de doute que les pommes de terre et les légumes y viendraient très bien: l'avoine de toutes les

céréales donnera également d'abondants rendements. On ne pourrait y semer du blé, dans le moment, par suite du manque de moulins dans le voisinage et d'autres causes; mais comme on peut toujours se procurer de la farine de bonne qualité au Sault Ste. Marie, il est peu probable que la colonisation soit retardée par cette raison; d'ailleurs, la semence des articles ci-dessus énumérés assurera toujours un profit certain et un écoulement prompt. Le blé-d'inde (au moins les espèces les plus dures et les plus tôt mûries) peut venir aussi, mais l'avoine, les légumes et le foin donneront toujours les rendements les plus sûrs et les plus considérables.

“ Le bois, dans ce township et sur les terres hautes, consistent en érable, mérisier et pins clair semés; la pruche est rare; le hêtre de même; il n'y a pas de frêne. Ni ici non plus que dans aucun des townships adjacents j'ai pu en découvrir un seul. L'érable est ondué en grande partie et offre un bois des plus agréablement veinés. Sur les terres basses et unies, on rencontre quantité de pruches et de sapins mêlés ça et là de pin qui devient plus abondant à mesure qu'on approche des rives de la Baie.

“ On rencontre quelques lacs dans les terres montagneuses qui sont à une hauteur considérable au-dessus du niveau de la baie. Cependant, ils ont peu d'étendue et sont peu poissonneux.

“ La surface du township, qui est de 21,214 acres, ne compte que 70 acres en lacs; un tiers ou au moins la moitié de toute cette superficie est bonne pour la semence; il est probable qu'à mesure que le défrichement augmentera, cette proportion de terres arables ne pourra que s'accroître.

“ Le township est d'un accès aisé par eau pendant la plus grande partie de l'année; en hiver, la glace offre une route excellente. Il existe aussi une route de sauvage qui communique avec le Sault Ste. Marie; cependant, toutes ces diverses routes sont inférieures à l'excellente ligne de chemin choisie par M. Salter, arpenteur provincial, dont une grande partie se trouve faite, et qui sera complétée sous peu, je n'en ai aucun doute.

“ DENNIS.—La partie du township qui se trouve au sud de la baie n'offre aucune différence marquée avec le township de Pennefather, à l'exception que la surface n'est pas aussi rude, et qu'on n'y rencontre pas de ces hautes collines et de ces marnes dont j'ai parlé dans mon rapport précédent. Le sol (marne sablonneuse) et le bois sont semblables en tous points.

“ À l'égard de la partie détachée de ce township, qui forme l'extrémité de la pointe à Goulais, j'en dirai peu de chose comme je dois y revenir dans mon rapport sur la pointe à Goulais (Kars).

“ La rive la long du lot No. 3 est formée de bancs de sable de 10 à 15 pieds de hauteur, près desquels se trouve une petite baie appelée Fer-à-Cheval qui, par sa position et ses eaux profondes, est un excellent havre de refuge pour les grands bateaux de Mackinac.

“ Le reste de la côte le long des lots 4 et 5 est bas, mais à une faible distance du rivage la terre s'élève et offre un sol meilleur.

“ Il existe des pêcheries considérables sur les rives de ce township, dans les deux parties nord et sud.

“ KARS.—Ce township qu'on peut appeler une Péninsule qui se dirige vers le sud et sépare la baie à Goulais du lac Supérieur. On y arrive à l'est par la susdite baie, à l'ouest par le lac.

“ On n'aperçoit aucune chaîne de côtes dans ce township; le sol est un plateau presque uni qui s'étend à environ 60 pieds au-dessus du niveau des eaux du lac autour duquel on aperçoit encore bien distinctes les traces de trois anciens rivages.

“ On y rencontre beaucoup de pierre à sablon rouge, ainsi qu'une espèce d'argile forte couleur de rose et dont les sauvages se servent pour enduire leurs maisons.

“ La terre qui fait face au lac est généralement pauvre et très exposée aux tempêtes qui viennent du lac. Sur le côté opposé, à l'est, la terre devient meilleure et, par sa situation à couvert, offre d'excellents lots au colon.

“ Le village des sauvages est bâti principalement sur le lot 34; la meilleure terre se trouve dans le voisinage. L'extrémité sud-ouest de la péninsule est dans le township, 2 nord, 27 ouest.

“ On rencontre des eaux profondes et un abri pour les vaisseaux le long du rivage du lot 34; on fait une pêche abondante le long de cette partie de la baie à Goulais, ce qui donne un moyen de support et de profits abondants durant l'hiver aux sauvages qui y demeurent.

“ L'île à l'érable, vis-à-vis la côte ouest, est comprise dans le township et peut contenir 65 acres; le bois y est beau et la terre assez bonne. Elle pourrait servir avec avantage

de refuge aux vaisseaux que font le trajet entre le Sault Ste. Marie et les mines de Mamaine, Michipicoton, etc.

MACDONALD.

Ce township est situé sur la rivière Ste. Marie, qui unit les lacs Supérieur et Huron. Il est borné au nord-ouest par le lac George et la rivière Echo, au nord-est et au sud par des terres non subdivisées, sa superficie est de 19,083 acres de terre. Il a été subdivisé, en 1861, en lots et en quarts de lots, ces derniers de la contenance de 160 acres.

L'extrait qui suit est tiré du rapport d'arpentage de M. Mile, arpenteur provincial :—

“ A environ 3 milles du lac George, la ligne coupe une petite partie d'une grande prairie sauvage, qui s'étend au sud du rang 23 ouest, de ce township, et paraît ne donner aucune autre végétation, on comprend de quelle valeur cette prairie est pour les colons de la rivière au Jardin et de l'Île au Sucre, qui vont y faire leurs foins et fourrage pour hiverner leur bétail.

“ Au mois d'août, j'eus occasion de remonter la rivière Bar, qui traverse une grande partie du 23e rang, vu que c'était pour moi le meilleur mode de transporter mes provisions à l'intérieur; j'y rencontrai un grand nombre de familles canadiennes et sauvages campées sur les bords de la rivière où ils faisaient leur foin, qu'ils me dirent vendre \$6 à \$8 le tonneau.

“ Le temps ne me permit pas d'examiner plus attentivement ce riche pays; cependant, en conversant avec un vieux colon expérimenté bien au fait de cette partie du pays, je restai convaincu que cette prairie ne couvre pas moins de 20 milles carrés.

“ La partie sud du township Macdonald, 23e rang ouest, est ce qu'on peut voir mieux à l'égard du sol; on ne peut pas en dire autant du bois qui se compose d'épinette, de sapin et de mérisier blanc de qualité inférieure.

“ L'épinette est le bois le plus précieux dans cette partie du pays; quoique de petites dimensions, les fourches fabriquées en genoux et en courbes pour les navires, peuvent donner un bon profit; aussi, ce genre de spéculation est-il mis en œuvre dans les environs.

“ Le long du lac George, la terre est de qualité inférieure, sablonneuse et remplie de roches; une bordure de frêne noir et de cèdre, de 3 à 5 chaînes de profondeur suit le lac en cet endroit.

“ Dans la baie de l'Echo, on a prolongé les lignes dans un marais qui, bien que rempli d'eau à certaines saisons de l'année, pourra être précieux pour le colon à cause du foin qu'il pourra y couper.

“ Un cours d'eau, désigné par les colons comme rivière Bar, traverse les lots 34,35,36, 25, 23 et 22, dans une direction sud; la terre qui l'avoiisine est bonne.

“ La partie nord du 23e rang ouest est rude et rocheuse. On rencontre assez souvent de la bonne terre dans les vallées; le sol est sec ou est formé de marne sablonneuse, couvert de belle érable, de pruche et de mérisier; cependant, comme sol arable, il n'est pas assez étendu.

“ La quantité totale de terre arpentée par moi s'élève à 19,083 acres, sur lesquels 10,000 environ situés dans la partie sud du township sont propres à la culture; cependant, ces terres ainsi que celles du township au sud pourraient former un bon district agricole dont les produits trouveraient un marché aux mines environnantes.

PRINCE ET PARKE.

Ces deux townships sont situés au Gros-Cap et à la Pointe-aux-Pins, sur le lac Supérieur: ils sont voisins et contigus; ils sont bornés au sud et à l'ouest par le lac Supérieur, au nord par le township de Dennis, et à l'est par les townships de Korah et d'Awenge. Ils ont été subdivisés, en 1860, en lots et en quarts de lot, ces derniers de la contenance de 160 acres. Leur superficie est de 28,973 acres de terre.

Ce qui suit est tiré du rapport d'Arpentage de M. Prince, arpenteur provincial :—

“ Du point de départ, je trouvais la terre marécageuse et le bois brûlé, la plupart du cèdre, jusqu'à environ 80 chaînes de ma base, où je me rencontrai avec le banc de granit du gras Cap. Ce banc va presque est et ouest, et aux endroits où mes lignes le croisièrent, il s'élève d'environ 150 à 200 pieds à pic au-dessus du niveau des eaux du lac: sur le côté, sud, le versant était âpre et accidenté. Sur le sommet de ce rocher, je n'aperçus pendant quelque temps que la pierre nue, puis, quelques gros arbres brûlés et tombés; c'était surtout du cèdre et du sapin: au nord, je trouvais du bon sol marneux quoique peu profond, et du gros bois, tel que mérisier, érable entremêlé de marais, de cèdre et de frêne noir; la plupart des terres du township No. 1 nord est couverte de bon bois. Grâce aux nombreux ruisseaux, larges de 10 à 20 chaînes et de 3 à 6 pouces de profondeur qui sillonnent le township, je ne manquai jamais d'eau. Je ne trouvai cependant aucun site propre à y établir des usines.

Il se trouve un lac sur le 20e lot, d'environ 15 pieds de profondeur; le lit est de sable: le rivage est couvert de cèdres. J'y rencontrai également un marais d'environ 5 pieds d'eau stagnante, causé, je crois, par une digue de-castor; je découvris plusieurs de ces digues de-castor, contenant plus ou moins d'eau.

" Dans mon arpentage du township No. 1, je n'aperçus que des marais, du cèdre et de l'épinette; traversés par des bancs de sable sur lesquels on trouve du pin rouge. La partie sud du township est presque toute en savanes; quelques-unes sont dépouillées de bois, d'autres contiennent de l'épinette et du cèdre brûlé.

" La rive est sablonneuse et l'eau est peu profonde, excepté à la Pointe aux Pins où le chenal côtoie presque la rive.

FENWICK.

Ce township est situé en partie sur la baie à Goulais, lac Supérieur, et est borné comme suit;—au nord et à l'est par des terres non arpentées, au sud par le township de Pennefather et à l'ouest par la baie à Goulais et le township de Kars. Il a été subdivisé en 1860 en lots et en quarts de lot, ces derniers de la contenance de 160 acres. La superficie du township est de 18,408 acres de terre.

Ce qui suit est extrait du rapport d'arpentage de M. Burke, arpenteur provincial:—

" La partie nord du township, ainsi que l'indique le plan, est très montagneuse, car les côteaux s'y élèvent plus haut qu'en aucun pays environnant. La formation trapéenne prédomine en cet endroit.

" On aperçoit des traces de cuivre sur les mornes le long de la ligne entre les lots 5 et 8, et sur les côteaux des lots 6 et 7 de ce dernier endroit. Je crois qu'on a fait quelques tentatives pour ouvrir une mine, il y a quelques années, mais sans succès. Sur la ligne est du township, on trouve une belle espèce de roc schisteux; on trouve également sur la même ligne quelques bons échantillons de jaspe, à 1¼ mille à peu près de son extrémité nord. Les côteaux dont je viens de parler forment la limite nord de la vallée de la rivière à Goulais, et font partie de la chaîne de terres hautes qui séparent cette dernière rivière de la baie Batchawaing; de nombreux ruisseaux et cours d'eau descendent des hauteurs et fournissent une eau des plus pures.

" Vers la première de ces collines, on trouve de la bonne terre, principalement sur les lots 8 et 9, et une sucrerie d'érables fréquentée par les sauvages. Entre ces terres et la rivière, on rencontre des parties de marais et quelques lots, surtout ceux qui sont voisins de la baie, contiennent une grande quantité de beaux cèdres. Sur les deux côtés de la rivière à Goulais la terre est excellente et se compose de marne sablonneuse, se posant sur un sous sol sablonneux. Le bois qui y pousse en est une preuve. Quelques unes des plus belles terres que j'aie rencontrées dans tout les environs du Sault Ste. Marie, autant que j'en puis juger, se trouvent sur les bords de la rivière à Goulais; je suis certain qu'elles peuvent être colonisées avec avantage dès maintenant. Sur la ligne sud, on aperçoit des terres basses qui se terminent en marais du côté de la baie à Goulais. Le lot 27 a été mis en réserve comme emplacement d'une ville future suivant mes instructions. La chose la plus remarquable du township est la rivière à Goulais. J'en ai fait un examen soigneux et des sondages de 10 chaînes en 10 chaînes qui me permettent de vous en adresser un plan assez complet, cette rivière décharge dans la baie par 3 embouchures; toutes les terres situées aux environs sont sujettes aux inondations du printemps. Il existe une barre de sable à l'embouchure sur laquelle les glaces viennent l'entasser l'hiver, refoulent le courant et causent une crue rapide des eaux au printemps, cependant, ces inondations durent peu. La rivière est navigable pour les bateaux les plus grands de Mackinac, qui sont de 1 et de 2 tonneaux jusqu'à la ligne est du township.

" Le bois de la partie montagneuse du township se compose principalement d'érable et de mérisier, de cèdre, de sapin, etc., dans les vallées qui les divisent. On rencontre de belles sucreries d'érable en différents endroits du township et le long de la rivière à Goulais, les proportions qu'y atteignent l'érable, le mérisier, l'orme, etc., sont une preuve non équivoque de la qualité du sol. La ligne Salter, qui va au Sault Ste. Marie, traverse le township: j'ai fait correspondre avec ce futur chemin la réserve pour servir d'emplacement à une ville. La nécessité de cette mesure et les avantages qui en découlent seront pleinement appréciés par les colons, surtout en hiver. En terminant, je dirai que ce township est, en général, digne de l'attention de ceux qui se proposent de s'établir en cette partie du pays.

Dép. des Terres de la Couronne,

Québec, mai 1862.

THOMAS DEVINE,

Chef de la division des Arpentages, (H.-C.)

No. 27.

REMARQUES SUR LES ARPENTAGES DU BAS-CANADA.

TOWNSHIP D'ABERFORD.

Ce township est situé sur la rive nord de la Rivière-des-Outaouais, dans le comté de Pontiac, et il est la limite ouest la plus extrême des townships arpentés dans le Bas-Canada.

Il a 9 milles de large sur une profondeur de 13 milles, et borné d'un côté, vers le sud-est, par le township arpenté d'Aberdeen, et de l'autre, par le township projeté de Killaly.

Depuis son angle sud-est et sur toute sa profondeur, il est arrosé par la Rivière-du-Moine, cours d'eau considérable, ainsi nommé parce qu'il était la route ordinairement suivie par les premiers missionnaires pour se rendre au Grand-Lac et au Lac-des-Quinze, lesquels sont les principaux affluents de la Rivière-des-Outaouais, dont les sources se joignent à celles de la Rivière-du-Moine à une distance de 200 milles sur le cours de cette dernière, depuis son embouchure sur la Rivière-des-Outaouais, à l'angle ouest du township d'Aberdeen.

M. l'arpenteur Sinclair a tracé et subdivisé en lots de ferme 32,650 acres, lesquels sont, pour la plupart, situés dans l'angle nord-ouest du township. Il en fait rapport comme suit :

“ Sur le plan ci-joint sont figurés les montagnes, savanes, terres brûlées et bois ; la partie du sol la plus avantageuse se trouve sur le côté sud du bras ouest de la Rivière-du-Moine, et à l'angle nord-ouest du township autour du Lac Sucker, en dehors du township, le sol est préférable, en quelque sorte, à celui de l'intérieur. Depuis le Lac Sucker, vers l'ouest et en traversant la Rivière-de-l'Ours, dans la direction des Deux-Rivières, il y a de belles étendues de terre de bois dur, entremêlé çà et là de pins de grandes dimensions.

“ Les lots que je viens justement de tracer sont d'un accès facile, et les colons qui s'y établiraient trouveraient qu'ils sont avantageux à la culture du foin et de l'avoine—deux choses d'un écoulement facile parmi les fabricants de bois, car la première se vend \$30 le tonneau et la seconde 75 ou 80 centins de la boisseau. Ce serait donc une excellente spéculation pour les jeunes gens qui voudraient aller là et se livrer à cette culture. Il y a beaucoup de terres dont le défrichement ne coûterait pas plus de \$12 l'acre. Des personnes engagées dans le commerce de bois viennent de commencer des exploitations sur une grande échelle, et qui devront être continuées pendant bien des années, non seulement dans le voisinage immédiat de ce township, mais aussi à une distance considérable en amont de la rivière.

“ En haut de la Grande-Chute, cette étendue de pays est sillonnée par plusieurs routes, et la principale, qui a été faite par M. William Moffatt, de Pembroke, s'étend depuis l'embouchure de la Rivière-du-Moine jusqu'au côté ouest de la rivière. Pendant sept milles, c'est une route d'été, mais en hiver c'est un bon chemin jusqu'à la Grande-Chute, où M. Moffatt a une ferme, la seule du township qui soit actuellement occupée par un colon. M. Ryan a une ferme dans le township, sur laquelle il cultive du foin, mais personne ne l'habite. Construit par le gouvernement, le chemin fait par M. Moffatt aurait coûté près de cent louis par mille. A part de cette route principale, il en est d'autres qui mènent à l'ouest, en arrière du township. L'une a son point de départ à l'embouchure du Fils-du-Grand ou bras ouest. Je crois qu'avant longtemps cet endroit deviendra le site d'un village ; car à peu de distance se trouvent d'excellents pouvoirs-d'eau sur la Grande-Rivière et son bras ouest.

“ Il y a du pin de belle qualité dans ce township, et je pense que cette année les plus beaux bois de construction du Haut-Ottawa viendront de cet endroit, où en font faire les syndics de la succession Egan.”

TOWNSHIP DE PONTEFRACT.

Le township de Pontefract est situé en arrière de Mansfield, dans le comté de Pontiac, et à l'est il est contigu au township arpenté d'Huddersfield. Il est de neuf milles de large sur quatorze de profondeur. Il est coupé dans toute son étendue par la Rivière-Coulonge

et son tributaire, qui se déchargent dans la Rivière-des-Outaouais au Fort Coulonge, dans le township de Mansfield.

Le sol de ce township est montueux et couvert de plusieurs grands lacs, surtout dans sa partie ouest. Sur l'étendue de pays explorée en amont de la Coulonge, le bois dur domine. Généralement, le sol est formé d'une riche marne; mais le plus souvent il est rocheux.

TOWNSHIP DE BASKATONGE.

Ce township est situé sur la Rivière-Gatineau. Il est de neuf milles de large et de 14 de profondeur. Des townships arpentés dans le comté d'Ottawa, c'est celui qui est le plus au nord. Il est de figure irrégulière, et borné à l'ouest et au nord-ouest par la Rivière-Gatineau, qui, à cet endroit, bien qu'à une distance de 100 milles—à vol d'oiseau—au nord de son embouchure, est un grand cours d'eau, plus ou moins rapide, mais généralement navigable en canot, et dont la largeur moyenne est de dix chaînes. La Rivière-Baskatonge, dont les eaux arrosent les terres de ce township avant de se jeter dans la Rivière-Coulonge à environ 2½ milles au-dessus de la Rivière-Jean-de-Terre, est la décharge du lac de ce nom : grande nappe d'eau de figure quadrilatérale de 11½ milles de long et de 12½ de large.

L'on trouve, dans le rapport de M. l'arpenteur Bouchette, la description suivante des terres autour de ce lac et de la partie arable arpentée dans le township de Baskatonge :—

“ Quant à la configuration géographique de cette section du pays, elle est généralement avantageuse ; le sol est formé de dépôts d'alluvion qui couvrent une étendue considérable du township. Pendant les crues, la Rivière-Gatineau inonde, sur tout son cours, les terrains plats, et c'est à cela qu'est due la formation de ces dépôts d'alluvion. En bien des endroits, les terres sont hautes et couvertes de bois dur. Le pin blanc ou rouge est rare dans cette partie de la Gatineau ; mais au-dessus et au-dessous des limites de Baskatonge, MM. Gilmour et Hamilton font, tous les ans, de grandes quantités de billots de sciage. Il y a aussi un bon chemin d'hiver qui traverse le township vers le centre. Ce chemin a été fait par les messieurs que je viens de nommer, et à peu de frais on pourrait maintenant le rendre praticable pendant l'été. Cette amélioration seule porterait les colons à venir s'établir le long du chemin et des bords du Lac Baskatonge, où il y a une belle étendue de terre couverte de bois dur.

“ Ce township a un caractère tout particulier. Depuis les bords de la Rivière-Gatineau jusqu'au-delà du Lac Baskatonge, le sol est onduleux et les pentes graduelles, sauf quelques exceptions. Les côtés sud-est et est du lac susdit sont très-montagneux et raboteux, avec çà et là de profondes ravines qui les rendent tout-à-fait impropres à la culture. Ces rangées de montagnes sont celles qui divisent les eaux des rivières du Lièvre et Gatineau, et, s'il faut en croire le rapport des Sauvages, les eaux du Lac-Baskatonge s'écoulent par ces deux rivières. Pour ma part, je suis de cet avis ; car, par le fait que les eaux de la Gatineau refluent dans le lac, l'on doit conclure que son niveau est moins élevé. Il n'y a aucun doute que les terres aux environs d'un grand nombre de lacs dans le township seraient, sans cela, propres à la culture. Il y a aussi des savanes, mais elles pourraient être converties en prairies par le drainage ordinaire. Je pense, néanmoins, que les lacs seront, pour les colons, plus avantageux qu'autrement, car ils abondent en très-beaux poissons, pesant de 5 à 25 livres. Le côté ouest de la Gatineau, depuis la limite du township d'Egan et jusqu'à plusieurs milles au-delà de la ferme de Gilmour (qui est sur une île de la Rivière-Gatineau d'une étendue considérable et qui renferme plusieurs cents acres de belles terres) et de là à l'ouest, 14 ou 15 milles en arrière, est propre à la culture, sa surface étant unie ; en quelques endroits, le sol est pierreux, mais ailleurs il se compose d'argile et de marne jaune, et il est, par conséquent, propre à la culture.”

TOWNSHIPS DE POLETTE ET TURCOTTE.

Ces townships contigus sont situés sur le côté nord de la Rivière-St.-Maurice. Le township de Polette, sis partie dans le comté de Champlain et partie dans le comté de P^{ort} neuf, touche par le sud-ouest la seigneurie de Batiscan, et présente sur la rivière S^{aint}-Mau-

rice un front de 12½ milles, divisé en 62 lots de ferme, plusieurs desquels sont déjà occupés; le grand commerce de bois qui se fait sur cette rivière et ses tributaires, contribuera beaucoup à en augmenter la valeur.

La Rivière-Wissenau ou Wasseneau, qui se décharge dans la Rivière-St.-Maurice à environ un demi-mille plus bas que l'embouchure de la Rivière-aux-Rats, dans le township de Turcotte, traverse ce township du nord-est au sud-ouest; le bras nord de cette rivière entre dans le township dans la direction du nord-ouest; elle offre, ainsi que ses tributaires, d'après ce que l'on en rapporte, de magnifiques étendues de terre très-favorables aux établissements.

Le township de Turcotte, situé dans le comté de Portneuf, est contigu au sud-ouest du township de Polette, et son front sur le St. Maurice est divisé en 60 lots de ferme sur les deux côtés de la Rivière-aux-Rats, à partir de la profondeur du premier rang jusqu'à la limite nord-ouest du township, a été arpenté; ce rang, ainsi que ceux déjà arpentés en arrière du St. Maurice, ouvriront à la colonisation un grand nombre de belles étendues de terre propre à la culture, couvrant plus de 41,042 acres subdivisés en rangs et en lots, comme le fait voir l'arpenteur provincial M. Wallace, dans son rapport adressé au département :

“ Le front du township de Polette offre de belles étendues de terre. La partie adjacente au St. Maurice se compose de dépôts d'alluvion de différents âges, distribués en couches successives, variant en hauteur de quelques pieds à environ cent pieds; le sol du plateau plus élevé ou plus ancien, est toujours le meilleur. Sept de ces couches ou des anciens bords du St. Maurice sont distinctement visibles en plusieurs endroits. Là, le sol est sablonneux, et les parties élevées contiennent plus de matière végétale que les parties basses. Le bois qui s'y trouve est le sapin, l'épinette, le pin, le tremble, le bouleau blanc, jaune et noir, le cèdre, le frêne et à certaines places le tilleul (bois blanc). Au-dessus de la côte ou du bord de la rivière, qui, par endroits, est plein de précipices et de roches, le sol est généralement composé d'une bonne marne brune, et couvert de bouleau noir et jaune, d'érable, de sapin, cèdre, frêne, mérisier, pin, épinette rouge, etc., etc. La contrée est presque toujours ondulante, mais pas si montueuse que dans le township de Turcotte. Il y a deux fermes sur le front de ce township; elles se trouvent indiquées sur le plan; l'une appartient à la succession Hall, et l'autre à M. Baptiste.

“ Le front du township de Turcotte, le premier ainsi que parties des 2e, 3e et 4e rangs, offrent aussi de belles étendues de terre, sur lesquelles on remarque les mêmes plateaux successifs que l'on trouve dans le township de Polette, et qui sont couvertes des mêmes espèces de bois. La côte ou le bord proprement dit, surtout dans le quatrième rang, est plus élevé que dans le township de Polette, rempli de précipices et de roches par endroits, et s'élève à sept ou huit cents pieds; la direction des vallées, cependant, étant presque nord et sud, il est très-facile d'atteindre les terres hautes, vu qu'il s'y trouve un bon nombre de chemins pour le transport du bois.

“ Il y a une ferme considérable à l'embouchure de la Rivière-aux-Rats, sur le premier rang, elle appartient à M. Baptiste, et lui rapporte de grandes quantités de foin, avoine, pommes de terre, etc. Les semences et les récoltes se font en même temps que dans les environs des Trois-Rivières, et le sol y est beaucoup plus fertile.

“ Le reste des rangs 1, 2, 3 et 4 est généralement accidenté et montueux, inégal et rocheux, mais offre de belles vallées et des étendues de terre d'une grande valeur. Le sol est généralement composé d'une riche marne brune ou terreau noir, couvert de grands mérisiers, d'érable, pin, sapin, épinette, tremble, cèdre, hêtre, épinette rouge, et par endroits de chêne rouge et de bois de fer. Cette contrée est traversée d'un grand nombre de chemins propres au transport du bois; quelques-uns de ces chemins n'exigeraient que peu ou point de réparations pour en faire des routes carrossables, sans compter qu'ils traversent les meilleures vallées; de sorte que, bien que ces rangs soient plus accidentés que le sol du côté ouest de la Rivière-aux-Rats, les colons n'auront pas de difficultés à y faire des chemins.

“ Le rang A, qui est divisé en lots sur la Rivière-aux-Rats, jusqu'au 24e lot, offre, à cet instant, le même sol et la même qualité que les premiers rangs, mais est moins accidenté. Au-dessus, jusqu'à la fourche de Cigonique ou Grande Fourche, le front de ce rang est borné par des collines rocheuses remplies de précipices, atteignant par endroits

une hauteur de plus de huit cents pieds et ayant parfois à leurs bases des étendues de terre unie, le long de la Rivière-aux-Rats. Le reste des lots a été divisé le long de la ligne de profondeur de ce rang, ou ligne centrale; c'est la meilleure place pour ouvrir un chemin dans l'intérieur du township, jusqu'au lot 52. A partir des lots 24 à 56, ce rang offre une assez grande étendue de terre montueuse et rocheuse, bien que la moitié au moins soit propre à la culture; le sol et le bois sont les mêmes que dans les premiers rangs; les parties les plus accidentées couvertes de bois franc d'une très grande hauteur et de bois mêlé, pourraient faire de bonnes terres à bois. Il y a de belles étendues de terres unies sur lesquelles se trouve du bois de la plus grande espèce. A partir du lot 56 à aller jusqu'en arrière du township, ce rang, à l'exception du front plein de précipices et de roches sur la Rivière-aux-Rats, offre de très bonnes terres couvertes de beau bois, et de grandes étendues de terre unie ou ondulante.

“ Les rangs B et C offrent généralement de très-belles étendues de terre, si l'on en excepte quelques endroits près de la Rivière-aux-Rats, où l'on trouve beaucoup de pierres et de rochers. Le sol y est aussi composé d'une riche marne brune ou terreau noir, couvert de mérisier, érable, hêtre, sapin, tremble, frêne, cèdre, chêne rouge, etc., etc. Il a plusieurs clairières le long de la Rivière-aux-Rats; quelques-unes appartiennent à M. Baptiste, et d'autres ont été abandonnées par les fabricants de bois, une fois leurs travaux finis.

“ La partie non arpentée de ce township a été explorée à plusieurs endroits et offre, tout le long, de bonnes étendues de terre qui ne sont pas si accidentées que celles situées près du St. Maurice ou sur la Rivière-aux-Rats; le sol y est le même ou peut-être plus profond, le bois y est plus grand, et l'on y trouve des lots considérables de terre presque unie ou ondoiyante; l'épinette rouge et le bouleau noir, surtout, sont d'une grande dimension et de qualité supérieure.

“ Toutes les chaînes de montagnes dans ces townships et généralement sur toute la surface du territoire du St. Maurice, courent presque nord et sud, présentant des vallées formées par les érosions de la période glaciale. Pour cette raison, je désire respectueusement suggérer à votre département que les townships qui seront établis, à l'avenir, dans ce territoire, soient tracés de manière à ce que leurs lignes latérales courent Est et ouest, afin que les lignes de rang et, conséquemment, les chemins de rang, puissent se trouver au nord et au sud, pour l'avantage et la commodité des colons, vu que tous les habitants d'un rang ont, ou devraient avoir, des relations fréquentes entre eux. Il serait aussi à propos de suivre ce plan dans la subdivision de la partie non arpentée du township de Turcotte, chaque fois que la chose sera nécessaire.

“ Les ressources du territoire du St. Maurice sont immenses. A l'heure qu'il est, le seul revenu que l'on en retire est le pin, et la quantité en serait bien plus grande si les fabricants de bois pouvaient poursuivre avec plus de facilité leur commerce toujours praticable.

“ Le moyen le plus simple de développer les ressources de ce territoire est de construire un bon chemin carrossable à partir de l'établissement en arrière des Trois-Rivières jusqu'à la Rivière-aux-Rats; à cette localité, le chemin devrait avoir un embranchement jusqu'à la Rivière-Vermillon, au nord-ouest, le long de la vallée de la Rivière-aux-Rats, ou tout auprès, et aboutir dans les environs de la Tuque, au nord. Ce devrait être un chemin de colonisation semblable à ceux qui, par autorité de votre département, ont ouvert plusieurs autres parties du pays aux colons, surtout dans le Haut-Canada. Ce chemin aurait l'effet de faire établir la contrée des deux côtés du St. Maurice, vu que des passages d'eau pourraient être établis plus bas, et à beaucoup d'endroits plus haut que la Tuque. Les colons, outre qu'ils sont par eux-mêmes d'une grande valeur pour le pays et ses revenus, seraient encore d'une grande utilité aux fabricants de bois, en ce sens qu'ils les approvisionneraient de fourrage pour leurs animaux, qu'il leur faut aujourd'hui faire venir des Trois-Rivières, ainsi que des légumes, tels que pommes de terre, etc. Le chemin serait aussi d'une immense valeur pour le commerce de bois, vu que les fabricants de bois pourraient s'en servir à toute saison de l'année, tandis qu'aujourd'hui ils n'ont que le St. Maurice, chemin d'été et d'hiver uniquement,—chemin d'été pour les canots et les bateaux, et chemin d'hiver pour les attelages. L'automne, avant que la glace soit assez solide pour les attelages, et le printemps quand elle est trop faible pour cette opération, les fabricants de bois n'ont, pendant plusieurs semaines, aucun moyen de transporter leurs provisions à leurs chantiers. La valeur de ce chemin sera justement appréciée si l'on songe que le commerce de bois commence l'automne, vers septembre ou octobre, et que le bois n'arrive

à Québec qu'en juin, juillet ou août de l'année suivante. Grand nombre de fabricants de bois ne peuvent expédier leurs provisions par la rivière tant que la navigation est arrêtée par les glaces flottantes, et il leur faut envoyer leurs "conducteurs" sur la glace le printemps, des semaines avant que leurs services ne soient requis ou qu'ils puissent rendre l'équivalent de leurs gages élevés. Certains fabricants de bois sur le St. Maurice envoient maintenant par le chemin de la rivière pendant l'hiver les provisions nécessaires pour les opérations de l'hiver suivant, courant par là, non seulement le risque de voir se détériorer leurs provisions en les gardant pendant tout l'été, mais encore se voyant obligés de payer une année d'intérêt sur la somme nécessaire pour approvisionner le chantier de rations et de fourrage. Un chemin remédierait à cet état de choses, et serait également avantageux au fabricant de bois, au colon et au pays en général, pour la raison toute simple qu'il augmenterait le revenu dans une proportion beaucoup plus considérable que la somme nécessaire pour le construire.

" Si le territoire du St. Maurice était établi, ses ressources ne consisteraient pas uniquement en pin, mais les colons pourraient encore tirer parti de l'épinette rouge et du bouleau noir, si abondant et d'une qualité si supérieure; et quand le chemin des Piles sera construit, ces bois, de même que le cèdre et l'épinette, et même le bois de corde, pourront facilement s'écouler sur les marchés des Trois-Rivières et Québec.

" Ayant, conformément aux instructions, fait quelques observations générales sur la géographie physique de la contrée, sur ses ressources et la manière la plus avantageuse de les développer, il ne me reste plus qu'à ajouter que le chemin de colonisation dont je viens de parler pourrait être fait sans difficulté, vu que le territoire est très-propre aux chemins courant nord; les vallées, comme je l'ai déjà dit, se trouvant dans cette direction.

" Le chemin pourrait aussi être construit à bien peu de frais, comparativement parlant, vu qu'il n'y a que trois rivières quelque peu considérables, sur lesquelles il faudrait jeter des ponts: la Matawin, la Bête-Puante et la Rivière-aux-Rats.

" L'embranchement à la Rivière Vermillion serait d'une grande utilité aux fabricants de bois sur cette rivière boisée, vu qu'il leur permettrait d'expédier leurs provisions en ligne directe de la Rivière-aux-Rats, l'été, au lieu de faire un grand détour par le St. Maurice par les rapides les plus dangereux de cette rivière, au-dessus de la Tuque. Le chemin traverserait en même temps une contrée bien propre à la colonisation, et qui deviendrait, en toute probabilité, la première partie du Haut St. Maurice habitée par des hommes civilisés."

TOWNSHIP DE SPAULDING.

Ce township est situé sur le côté Est de la rivière Chaudière, à son débouché du lac Mégantic; en profondeur il se prolonge, vers l'est, jusqu'à la ligne provinciale, et est borné d'un côté, vers le nord, par les townships de Marlow et Rixborough, et de l'autre côté, vers le sud, par le township de Ditchfield. Les six premiers rangs de Spaulding, qui ont été divisés en lots de ferme, offrent avec les six rangs arpentés dans Ditchfield, environ 70,000 acres de terre très-propre aux établissements; la plus grande partie est très-propre à la culture, le sol étant en général formé d'une riche marne, et la surface modérément ondulante; les terres sont couvertes de bois franc.

La colonisation de ce township et des townships adjacents va maintenant faire de rapides progrès, grâce au chemin recommandé par M. Duchesnay; ce chemin sera bientôt ouvert à partir de sa jonction avec le chemin Lambton, et traversera les townships d'Aylmer et Gayhurst, et coupant la Chaudière dans ce township; mais cet objet si désirable serait bien plus vite réalisé, si un bon chemin était ouvert sur la rive droite de la Chaudière, à partir du township de Jersey, en front des townships de Marlow, Rixborough, Spaulding et Ditchfield, pour rencontrer le chemin de colonisation projeté de l'intérieur de Lingwick, jusqu'à la rivière Arnold, dans le township de Weburn, qui a été récemment tracé conformément aux instructions de ce bureau; à cet endroit il rencontrerait la ligne de communication que l'on se propose d'établir, de la ligne provinciale au terminus d'un chemin qui devra être ouvert par les autorités américaines, dans l'Etat de Newhampshire et qui se reliera au chemin de fer de Portland et du St. Laurent, par le sud, à Québec par le chemin de Mégantic construit par le gouvernement, et à Sherbrooke et Montréal par les chemins des townships de l'ouest et de l'est.

M. l'arpenteur provincial Duchesnay, qui a exploré le township de Spaulding, en fait le rapport suivant :—

“ Le sol sur toute l'étendue du township de Spaulding est pour la plus grande partie composé de marné d'une bonne qualité ; bien que rocheuse par endroits, la terre est cependant très-propre à la culture, et peut être classée comme terre cultivable de première classe. Le bois y est aussi d'une qualité supérieure et d'une assez belle venue ; il est généralement mêlé, et consiste principalement en mérisier, érable, épinette rouge, cèdre, sapin (*balsam*) et pin.

“ Tout le township est bien sillonné de cours-d'eau dont quelques-uns sont d'une grande étendue et offrent d'excellents emplacements de moulins ainsi que des pouvoirs d'eau ; je puis, entr'autres, mentionner le Nebnellis et Kolomleis (noms que leur ont donné les Sauvages). La rivière Chaudière elle-même est un cours-d'eau très-rapide, n'ayant pas à l'eau basse plus que deux pieds de profondeur ; sa largeur moyenne est d'environ deux chaînes, mais le printemps, les inondations en font une rivière très-large.

“ Les bords sont, en beaucoup d'endroits, plus ou moins accidentés, mais en d'autres endroits l'on rencontre de magnifique plaines de terres arables qui se prolongent jusque sur la rive.

“ Je désire observer ici, au sujet de la colonisation de cette contrée, que la construction d'un chemin à partir d'Aylmer, traversant Gayhurst, jusqu'à la rivière Chaudière, dans les environs de la décharge du lac Drolet, serait d'une très-grande utilité, et qu'elle est demandée par les colons de la localité qui, à l'heure qu'il est, sont occupés à préparer une pétition pour l'obtenir.

“ Il existe actuellement un chemin raboteux pour transporter le bois qui suit le cours de la rivière Chaudière ; ce chemin traverse de Gayhurst à Spaulding, vers le lot 27, et de là continue le long de la rivière jusqu'au lac Mégantic.

TOWNSHIP DE TOURELLE.

Ce township est situé dans le comté de Gaspé, est borné au sud-ouest par le St. Laurent, la seigneurie de Ste.-Anne-des-Monts, et en arrière de cette seigneurie par le township de Cap Chatte, à sa profondeur, et au nord-est par les terres publiques vagues et non arpentées—en en exceptant toutefois le rang de front récemment divisé en lots de ferme, sur le St. Laurent, et le rang du chemin tracé à partir de Ste.-Anne-des-Monts, vers l'est, traversant les townships de Christie et Duchesnay que l'on se propose d'établir, jusqu'à la Rivière-au-Renard, par M. l'arpenteur provincial Baillargé, d'après les instructions du département des travaux publics et de ce département. Les quatre premiers rangs du township de Tourelle ont été divisés en lots de ferme ; la plus grande partie du premier rang est déjà établie et occupée, en partie par des *squatters*, et en partie par des individus qui sont les représentants des propriétaires de réclamations réglées sous l'autorité de l'acte pour venir au secours des habitants de Gaspé (15 Geo. 3) ; les autres rangs arpentés, bien que montagneux et accidentés sur la surface, contiennent de très bonnes terres propres aux établissements, qui ne tarderont pas à être vendues dès que le chemin du golfe aura été construit, comme le fait bien voir M. l'arpenteur provincial Roy, dans son rapport détaillé ;—

“ Toutes les terres sur le premier rang de la seigneurie de Ste. Anne et des Bloes A. et B. sont en état de culture sur une profondeur moyenne d'environ 60 chaînes. Outre la grande rivière Ste. Anne, il se trouve sur ce terrain deux pouvoirs-d'eau considérables : la petite rivière Ste. Anne et le ruisseau Patate. Sur la petite rivière Ste. Anne, à environ 10 chaînes du fleuve, sont deux superbes moulins, propriété de J. B. Sasseville : un moulin à farine et un moulin à scie. Le moulin à scie est surtout d'un fini supérieur. La petite rivière Ste. Anne a été très-longtemps exploitée pour le commerce de bois ; on y faisait autrefois une quantité considérable de madriers, mais depuis 4 ou 5 ans il ne se fait que très-peu de bois dans la localité, et ce genre d'industrie est presque totalement abandonné. On voit encore sur le ruisseau Patate les bâtisses d'un ancien moulin à scie, et celles d'un moulin à farine. Ces établissements, propriété de Jean LeBoutillier, écuyer, sont aujourd'hui abandonnés et à l'état de ruine.”

M. Roy dit aussi du township de Tourelle :

“ Le nom de ce township, qui est aussi celui qui désignait cette localité avant que

l'arpentage en fut ordonné, est dû à l'existence de deux blocs de pierre que l'on rencontre sur le bord de la mer à une distance d'environ trois milles l'un de l'autre. Le premier de ces blocs, qui est aussi le plus considérable, est situé sur le rivage, à cet endroit désigné sur le plan du township Tourelle. C'est un rocher de forme quadrangulaire, ayant une base d'environ 20 pieds de diamètre, et s'élevant ainsi à une hauteur de 40 à 50 pieds. Ce rocher est parfaitement isolé sur un rivage un peu rocailleux et quelquefois même dans les hautes marées il se trouve distancé sur le rivage par une étendue d'eau de plusieurs pieds de largeur.

“ L'autre de ces blocs, connu sous le nom de Petite Tourelle, et situé au nord-est du premier, est de forme triangulaire, et s'élève en se rétrécissant à une hauteur d'environ 30 pieds. Ce dernier fait partie, par sa base, des caps bordant le fleuve, et où, à distance, il fait parfaitement l'effet de la cheminée restée debout après l'incendie d'un bâtiment.

“ Le rivage sur le front du township Tourelle est généralement rocheux. De temps en temps, on rencontre de petites anses de sable qui offrent d'assez bon refuges pour les berges, à haute marée. Dans le cours de l'été dernier, plusieurs de ces anses ont été fréquentées par des pêcheurs venant de Ste. Anne et du Cap Chat, qui s'y sont cantonnés pour faire la pêche, car ces parages sont surtout réputés pour la pêche au maquereau.

“ Dans la partie Est du township Tourelle est le ruisseau Castor, pouvoir d'eau considérable, arrivant à la mer par une chute d'environ 20 pieds de hauteur. Les côtes bordant ce ruisseau sont très-élevées et d'un accès difficile sur les 4 premiers rangs du township, mais elles s'abaissent ensuite très-sensiblement et finissent par disparaître entièrement en avançant vers l'intérieur.

“ Les terres de la partie S. O. du township Tourelle, c'est-à-dire cette partie de terrain s'étendant depuis la ligne centrale jusqu'à la ligne N. E. du township de Cap-Chat, peuvent être considérées comme offrant de grands avantages à la colonisation. Le sol, d'excellente terre jaune, présente partout une culture facile. Il y a peu de ces ruisseaux dont la coupe soit un obstacle réel aux communications et à la culture. De plus, il existe actuellement le long de la rivière Ste. Anne, un chemin qui se prolonge jusqu'à 3 ou 4 lieues dans les terres. Ce chemin n'est encore praticable que l'hiver, mais à très-peu de frais on pourrait le rendre fort praticable en été. Un semblable chemin existe le long du ruisseau Patate, mais celui-ci ne se prolonge qu'à quatorze milles dans les terres. En revanche, près de la moitié est déjà très passable en toute saison. Je me permettrai d'attirer spécialement l'attention des défricheurs sur les quelques lots qui sont encore vacants le long du ruisseau Patate, et aussi sur cette partie du township s'étendant depuis le dit ruisseau Patate jusqu'à la ligne centrale. Plusieurs lots du 2me rang, et un bon nombre sur le 3me, sont en voie de défrichement, car la qualité du sol, la facilité des communications et aussi la proximité d'un centre comme celui de Ste. Anne, où l'on jouit de toutes les améliorations telles qu'église, bureau de poste, bureau d'enregistrement, etc., etc., sont des avantages si réels et qu'il est si rare de rencontrer dans un canton qui commence, qu'il suffit de les noter en passant pour en faire connaître toute l'importance.

“ La partie nord-est du township, c'est-à-dire cette partie s'étendant depuis la ligne centrale jusqu'à la ligne nord-est, présente au regard un aspect un peu différent. Si l'on s'arrête à considérer la hauteur des côtes et à juger l'intérieur d'après les difficultés qui se rencontrent dans la partie voisine de la mer, on est tout naturellement porté à croire que cette localité est destinée à rester longtemps encore sauvage et inculte. Il est vrai que sur les lots du 1er rang, à quelques exceptions près, une profondeur moyenne de 25 à 30 chaînes ne pourra guère être utile qu'aux personnes qui s'y fixeront dans le but de se livrer exclusivement à la pêche, mais ce premier obstacle une fois retranché, le pays change d'aspect, les difficultés s'applanissent. Il se rencontre encore, il est vrai, quelques accidents de terrain formés de loin en loin par le cours de quelques ruisseaux, même parfois des côtes difficiles, mais rien au moins de ces caps ou côtes escarpées, tels qu'on en voit sur le 1er rang dans le voisinage de la mer. J'excepterai cependant la coupe formée par le ruisseau Castor, qui, au fleuve comme dans l'intérieur, jusque vers le milieu du 5e rang, présente des difficultés qui, à mon avis, ne seront que difficilement surmontées. La colonisation progresserait probablement lentement dans cette localité si les gens y étaient laissés à leurs propres ressources. Mais ce chemin que le gouvernement est aujourd'hui en voie de faire construire de Ste. Anne jusqu'à la Rivière-au-Renard, ne manquera pas de

donner un encouragement tel, qu'avant longtemps on recevra, là comme en plusieurs endroits sur la côte de Gaspé, la suite non interrompue de nombreux et bons établissements.

“ Je n'ai pas rencontré dans l'intérieur du township Tourelle une continuité de terrain non accidenté, tel qu'il s'en trouve, par exemple, dans l'intérieur des townships de Charlesbourg et Dalibaire, que je parcourais en 1859 ; mais le terrain, pour n'être pas d'un accès et d'une culture aussi faciles, ne m'en paraît pas moins aussi avantageux. Vers le milieu de ce township, à une distance d'environ 7 milles du fleuve, existe un lac que j'ai cru pouvoir estimer à une cinquantaine d'acres superficiels. Ces données ne sont qu'approximatives, car je n'ai vu ce lac qu'à une distance d'environ 6 milles ; je traçais alors le cordon en profondeur. Dans le milieu du lac est une petite île. Un chasseur, que j'ai rencontré depuis, m'a dit que ce lac se nommait le lac à l'Îlet, et que lui-même y avait pris beaucoup de truites. Dans le tracé du cordon en profondeur du township Tourelle, outre divers petits ruisseaux, je dois noter l'intersection de deux rivières. La plus petite de ces rivières, qui se trouve au milieu du 3e mille, mesure 85 mailles de largeur et cours sur un terrain plat dans la direction du nord au sud. L'autre, mesurant 1 chaîne 5 mailles de largeur, se trouve sur le commencement du 7e mille. Cette rivière, que l'on m'a dit être un bras de la grande rivière Ste. Anne, coule de l'ouest à l'est et se fraye un chemin à travers les monts Chic-Chacks. A un mille environ au nord du cordon en profondeur, cette rivière semble couler sur un terrain plan ; de là les côtes formées par son cours s'élèvent progressivement dans la direction est ; à cet endroit où il y a intersection avec le cordon en profondeur, elles ont déjà atteint une hauteur d'environ 1500 pieds.

“ Les espèces de bois qui dominent dans le township Tourelle, sont : le sapin, le bouleau, le mérisier, l'épinette, le cèdre ; on y rencontre de l'érable, mais en petite quantité. La seule érablière qui se trouve digne de mention se trouve dans les environs de la ligne de du côté nord-est du ruisseau Patate. Nous avons rencontré là 4 ou 5 cabanes, où on fait le sucre au printemps. Les cédrières sont en assez petit nombre, mais le cèdre y est de bonne grosseur et de qualité supérieure. Les plus considérables de ces cédrières sont sur le parcours de la Rivière-Ste.-Anne et du Ruisseau-Patate. Nous avons rencontré un grand nombre de souches de pin dans cette partie du township, s'étendant depuis le Ruisseau-Patate jusqu'à la Rivière-Ste.-Anne ; mais je ne me rappelle pas y avoir vu un seul de ces arbres debout.”

“ Le sol est pour la majeure partie de terre jaune et de terre sablonneuse ; sur le parcours de la petite Rivière-Ste.-Anne, on trouve des terrains argileux et de marne jaune ; mais ces terrains ne sont jamais de grande étendue. Les terrains de même espèce qui se rencontrent dans les autres parties du township occupent toujours si peu d'espace et ont si peu de suite, qu'il est inutile de les mentionner.”

“ En résumé, je me permettrai d'ajouter que, de tous les townships offerts à la colonisation, il en est peu de plus propre à attirer l'attention que le township Tourelle. Ce township a bien, il est vrai, le désavantage d'une culture rendue, en quelques endroits, difficile par l'aspérité des côtes et des coupes de ruisseaux, mais en général le sol y sera fertile. En outre, les colons trouveront ici les ressources d'une pêche inépuisable en poissons de toute espèce, et aussi des communications faciles pour le transport et l'échange de leurs produits : Ste. Anne, d'abord, par l'établissement de premier ordre qu'y maintient Jean LeBoutillier, écuier, offre un marché excellent. De plus, le bassin de la grande rivière Ste. Anne, qui offre un port sûr, est fréquenté pendant toute l'année par des goélettes qui voyagent entre Québec et Gaspé. Il sera peut-être bon d'ajouter que le township de Tourelle forme partie du Port franc de Gaspé, et qu'avec le township de Cap-Chat, il en est la limite sud-ouest.”

TOWNSHIP DE DAAQUAM.

Ce township est situé dans la vallée de la Rivière-St.-Jean, en haut, dans le comté de Bellechasse, et est borné au sud-est par cette rivière, où il forme partie de la frontière sud de la Province en vertu du traité d'Ashburton, et au nord-ouest par la Rivière-Daaquam, ou Mettawaquam ; d'un côté, au nord-est, par le township de Panet, et de l'autre, au nord-ouest, par le township récemment arpenté de Langevin. C'est le township le plus au sud des townships traversés par la ligne projetée de chemin, divergeant d'angles droits du che-

min Taché, dans le township de Mailloux ; ce chemin une fois achevé jusqu'au point indiqué, servira beaucoup à offrir un vaste champ à la colonisation. M. l'arpenteur provincial Casgrain donne un compte-rendu favorable du sol et du bois de ce territoire dans son rapport sur l'arpentage de la partie arable du township :

“ Avant de terminer mon rapport, je dois déclarer qu'en combinant toutes mes observations sur la nature du sol et ses accidents dans le cours de mon exploration du township Daaquam, j'ai trouvé, en somme, les terres de ce township très-favorables à la culture, et offrant aux colons qui voudront les défricher les plus belles garanties de succès. Ce qui contribue le plus à m'inspirer cette confiance, c'est le fait si rare et si remarquable que ce territoire est partout extrêmement plan et généralement peu rocheux, avantage qui assure aux défricheurs les plus grandes facilités pour l'ouverture des voies de communications. Les seules difficultés à surmonter dans la colonisation de ce township consistent dans l'existence de quelques savanes çà et là, mais ces difficultés ne sont rien en comparaison de celles causées par les inégalités du sol, et j'ai le plus ferme espoir que, avant peu, un avenir brillant se prépare pour la vallée située entre la Rivière-Daaquam et la Rivière-St.-Jean.

TOWSHIPS DE ROLETTE ET PANET.

Ces townships, situés dans le comté de Montmagny, sont limitrophes le long de leurs limites sud-est et nord-ouest, et occupent le plateau à l'embouchure du bras nord-ouest de la Rivière-St.-Jean, et ceux de la Rivière-du-Sud. Le premier de ces townships est borné par le township de Montminy, traversé par le chemin Taché ; le second s'étend dans la direction sud-est jusqu'à la frontière de la province ; les limites sud-ouest des deux townships formant partie de la ligne qui sépare les comtés de Montmagny et Bellechasse, et la limite nord-est formant la limite sud-est du township de Talon.

Un chemin praticable, appelé “ chemin des Anglais,” coupe ces townships ; ce chemin fut ouvert par des partis d'explorateurs anglais et américains chargés de vérifier la ligne frontière aux termes du traité de Washington, dans le but unique de transporter par cette ligne de communication les provisions achetées dans les anciennes paroisses sur le St. Laurent ; depuis, il a servi au transport du bois, et en y faisant quelques améliorations, il pourrait devenir très-utile aux premiers colons de ces townships, jusqu'à ce que ce territoire soit entièrement établi.

Le rapport de M. l'arpenteur provincial Têtu fait voir jusqu'à quel point la terre y est propre à la culture :

“ Ce qui frappe au premier abord dans ces townships, c'est la bonne qualité de la terre, qui se trouve partout si uniforme, sur toute la superficie de ces deux townships. A perte de vue se développent de vastes plaines qui sont interrompues de quelques rochers très-rare, et qui ne servent, pour ainsi dire, qu'à relever cette immense plaine. La Rivière-Daaquam, qui traverse le township Panet dans toute sa largeur, arrose les deux rangs les plus fertiles de ce township. En approchant de la frontière, le terrain devient un peu médiocre, ce qui est dû aux savanes, qui, n'étant pas très-étendues, sont cependant assez nombreuses ; encore, quand la colonisation se sera portée vers cette partie du comté, trouvera-t-on des moyens très-faciles d'assécher ces savanes et de les faire produire autant que les meilleures parties du township Panet ; car il faut bien remarquer que le sous-sol de ces savanes étant d'argile, (terre glaise,) surmonté d'une épaisse couche de détritux végétal, cette partie ne manquera pas de devenir très-fertile aussitôt que les travaux d'assolement auront été commencés. Ces travaux seront beaucoup facilités par les ruisseaux qui sillonnent en tous sens cette partie du township et qui se jettent les uns dans la Rivière-Daaquam, les autres au sud de la ligne frontière.

“ En général, le sol de ces deux townships est graveleux et sablonneux, mais on rencontre beaucoup de terrain argileux et très-propre à la culture. On trouve aussi de la terre jaune, grise et noire, mais en moindre quantité, quoique de bonne qualité et toute très-propre à la culture.

“ Le bois est généralement aussi beau qu'on peut s'attendre de le trouver sur une terre aussi fertile, et qui ne demande qu'un peu d'ouvrage pour devenir cultivable, car le bois est généralement assez rare. Celui qui domine est l'érable, l'épinette, le pin, le cèdre et le mérisier, tout bois d'excellente qualité.

“ J’ai la ferme conviction qu’aussitôt la subdivision de ce township terminée, l’on verra les colons s’y jeter en foule ; il y a déjà une bonne route de chantier qui y conduit ; elle est communément connue sous le nom de chemin des Anglais, qui l’avaient assez bien faite pour pouvoir charroyer des provisions durant l’été. Elle traverse une partie de Polette et coupe la ligne provinciale un peu à l’est de la ligne nord-est du township Panet ; ils s’en servirent tout le temps que durèrent les chantiers ; mais depuis que le commerce de bois est fini dans cette partie, la route a été peu fréquentée ; définitivement, elle est abandonnée. Très-peu de frais pourraient la mettre en bon état ; il ne s’agirait que relever les arbres qui sont tombés sur le chemin, et le redresser un peu, quoique généralement il soit assez droit. Très-peu d’argent en ferait un des plus beaux chemins de colonisation et un des plus fréquentés. Cette partie du comté ressemble beaucoup au terrain des townships de l’ouest, et est au moins aussi bonne.”

TOWNSHIPS DE GARNEAU, CASGRAIN ET LAFONTAINE.

Les deux premiers de ces townships sont situés au sud-ouest, et le dernier au nord-est au rang du chemin Elgin, dans le comté de l’Islet.

Le reste des terres non arpentées dans les townships plus haut nommés, a été divisé en lots de ferme dans le but d’élargir le champ de la colonisation, en conséquence de la vente rapide des terres placées des deux côtés du chemin Elgin, achetées par les cultivateurs entreprenants des anciennes paroisses des seigneuries qui bordent le St. Laurent ; l’ouverture du chemin Taché, qui traverse les townships de Garneau et Lafontaine et coupe le chemin Elgin, contribuera beaucoup à activer l’établissement de ces terres publiques.

Description des terres divisées en lots de ferme, dans le township de Garneau :

“ Les cinq derniers rangs du township de Garneau, maintenant arpentés, donnent une superficie de vingt-deux milles acres de terre en partie bien propice à la colonisation, offrant une surface généralement unie et boisée le plus souvent de bois franc mêlé ; on y rencontre plus de roches que dans le township Casgrain.”

Description des terres arpentées dans le township de Casgrain :

“ Les cinq derniers rangs du township Casgrain, qui forment une superficie de 20,226 acres, sont généralement moins rocailleux que ceux du township Garneau ; ils sont en partie boisés en érablière, offrant un sol généralement sablonneux et de bonne qualité. Ce township est sillonné en tous sens par de puissantes et nombreuses rivières, sur lesquelles on pourrait facilement faire de nombreux moulins de toute sorte.”

Description des terres arpentées dans le township de Lafontaine :

“ Il se rencontre, en différents endroits, sur ces terrains, des prairies faites par les castors il y a un bon nombre d’années, qui seront d’un grand avantage pour les colons, par la facilité qu’ils auront de se procurer du foin qui, quoique d’une qualité assez inférieure, n’en sera pas moins utile pour les aider à hiverner leurs bestiaux, les premières années qu’ils occuperont leurs lots, en attendant qu’ils puissent en récolter de meilleur. Il y a aussi, sur quelques lots, des érablières dont plusieurs sont déjà occupées par des personnes qui y ont fait du sucre depuis deux ou trois ans ; les érablières seront un autre avantage pour les colons qui se trouveront à avoir ces lots, leur donnant occasion de gagner quelque argent en les exploitant dans une saison où il ne leur serait pas possible de rien faire pour avancer les travaux de leurs terres.

“ On est surpris en voyant ces belles terres, qui sont pour ainsi dire à la porte de nos cultivateurs établis dans les paroisses situées le long du fleuve St. Laurent, qu’elles ne soient pas établies depuis de longues années, pendant que nos jeunes gens les plus vigoureux de nos campagnes s’éloignaient pour aller vivre au jour le jour chez des étrangers. Une des raisons premières, et qui en a certainement retardé l’ouverture, a été les mauvais rapports que faisaient les chasseurs, pour une raison ou pour une autre, contre ces terres, disant qu’elles n’étaient que des savanes et des rochers entièrement incultes, qu’il ne fallait pas songer à établir ; rapports que confirmait l’apparence par une lisière de un à un mille et demi en arrière des seigneuries, qui est telle que ces chasseurs représentaient le reste ; ensuite le manque complet de chemin pour parvenir à ces terres, et en dernier lieu l’incertitude de savoir où passerait la ligne de séparation entre cette province et les Etats-Unis, ces derniers prétendant, avant qu’elle fut tirée, que toutes les terres arrosées par les cours

d'eau qui se déchargent dans la Rivière-St-Jean leur appartenait, enlevant par là tout le township Dionne, et plus de la moitié de celui de Lafontaine, qui en sont à peu près une des meilleures parties.

“ Mais, à présent que ces terres ont un bon commencement d'établissement, il faut espérer qu'elles vont s'ouvrir promptement, en donnant le moyen à une population industrielle de se pourvoir d'une honnête aisance, tout en empêchant aussi, par la suite, nos jeunes gens d'aller ailleurs pour n'y rencontrer que déception.”

TOWNSHIP D'ARMAND.

Ce township est situé dans le comté de Témiscouata, et comprend, en front, toute la partie de la nouvelle ligne du chemin de Témiscouata, construit sous la surintendance du département des travaux publics, à partir de la profondeur du township de Withworth à aller à la profondeur de la seigneurie du lac Témiscouata et Madawaska.

La ligne du chemin Taché, telle qu'actuellement tracée, traverse diagonalement la partie ouest de ce township jusqu'à sa jonction avec le chemin Témiscouata, aux fourches de la Rivière St. François ; mais une ligne de communication plus centrale et beaucoup plus avantageuse passant de ce township au township de Demers, et de là dans une direction nord-est, coupant le territoire si bien connu sous le nom de “Fond d'Ormes,” baigné avec la Rivière-Rimouski jusqu'à sa jonction avec le chemin Kempt, actuellement exploré par J. B. Lepage, éc., ouvrirait un champ beaucoup plus vaste à la colonisation à l'embouchure des rivières Ristigouche et St. Jean. Cette étendue de terre forme un immense plateau borné au nord par les rivières Métis et Rimouski ; les hauteurs sont couvertes de bois franc.

La ligne actuelle du chemin Taché continuerait toujours d'être utile à l'établissement des terres qui la bordent, sans compter l'avantage de sa proximité du St. Laurent.

Description que donne M. l'arpenteur provincial Doucet des terres dont il est question ci-haut :—

“ Les terres, le long de ce chemin, sont généralement bonnes, bien que rocheuses par endroits, mais il s'y trouve des places où il n'y a pas de roches. Peu de terres ont été achetées ici, mais à partir de la rivière de la Petite-Fourche, elles sont presque toutes vendues ; ces dernières sont aussi d'une bien meilleure qualité.”

TOWNSHIP DE MANN.

Les terres divisées en lots de ferme dans ce township, dans le comté de Bonaventure, comme le fait voir le rapport de 1861, sont situées en arrière du rang de la Pointe-au-Chêne et des terres vendues sur la Rivière du Loup, et à l'est du territoire réservé pour les sauvages Micmacs de Ristigouche. Elles sont bornées à l'est par la seigneurie de Shoolbred et le township de Nouvelle, et au nord par le reste du township.

L'excellente qualité du sol dans ce township, ses bois magnifiques, et la belle apparence des terres, ne sauraient manquer d'attirer les émigrants, surtout les Acadiens de la Nouvelle Ecosse et de l'Isle du Prince Edouard.

Le rapport de M. Legendre donne une description très encourageante de l'étendue de terre arpentée :—

“ Tout le terrain que je rencontre, en prolongeant cette ligne, est tellement bon et si propre à la culture, qu'il a été pris au fur et à mesure que je l'arpentais ; j'étais accompagné par un grand nombre de jeunes forts à bras qui ne se contentaient non seulement de marquer leurs lots, mais qui actuellement abattaient les arbres et défrichaient le terrain pendant que j'ouvrais la ligne.

“ Ce terrain est parfaitement uni et boisé de très-gros mérisiers et érables ; il s'étend vers l'est je ne sais jusqu'où, car la Petite-Rivière, à une distance de 14 à 15 chaînes à l'est de sa jonction avec ma ligne, vient du nord, et c'est du côté Est que ce terrain si uni et si bon m'a paru alors s'étendre.

“ Ayant depuis prolongé l'arrière ligne du rang Est de la Rivière-du-Loup jusqu'au septième rang, j'ai pu me convaincre que le terrain déjà mentionné s'étendait à l'est ; je le

rencontrai sur la partie nord du 5e mille et sur le 6e, et de là, si je puis en juger par l'apparence, je crois qu'il ne se termine qu'à la vallée formée par la rivière Escuminac.

"Tout le terrain qui se trouve compris entre le Ruisseau Busted et l'arrière ligne du rang Est de la Rivière-du-Loup, est de la meilleure qualité, et quoiqu'il se trouve très élevé, il est cependant uni et l'accès en est très-facile; l'abondance relative du bois est le mérisier d'une grosseur énorme et très-sain.

"La grande vallée du Ruisseau Busted est boisée de pins dont le plus grand nombre m'a paru sain. Ce ruisseau ne s'étend, à ce que j'en suis informé, que vers le quatrième rang d'où il origine.

"Je me suis rendu au poteau entre les 4e et 5e rangs, sur le rang Est de la Rivière-du-Loup, et j'ai prolongé cette ligne jusqu'à sa jonction avec la ligne ouest du township Nouvelle; le sol que j'ai rencontré le long de cette ligne est encore préférable à celui des rangs déjà parcourus, et pour en donner une idée, je dirai qu'il est comparable à celui du Matapédia.

"Le bois dominant est le même que plus bas, c'est-à-dire le mérisier et l'érable, et à l'exception de la côte qui se trouve à descendre au point de départ, le terrain jusqu'au ruisseau Harrison est uni. Cette côte est la dernière dans ce rang que je dois rencontrer, vu que la branche Est de la Rivière du Loup et le ruisseau Busted prennent leur origine vers le milieu du dit 4e rang, dans une épinetière, et que de là les montagnes disparaissent.

"L'accès pour se rendre dans aucun des rangs de ce township est d'autant plus facile qu'il se trouve actuellement des chemins à billots le long de ces différentes branches de ruisseaux, qui s'étendent jusqu'à la Rivière Escuminac, et une fois à la tête des ruisseaux susdits, il n'y a pas de choix à faire pour les chemins, vu que le terrain est le même partout.

"La vallée du ruisseau Harrison dans ce rang est plus large et moins profonde qu'elle ne l'est dans les rangs déjà tracés, et la terre dans cette vallée est bonne au suprême degré; le bois qui y croît est d'une grosseur énorme; l'on y rencontre par exemple des frênes égaux en grosseur aux pins; le bois dominant est l'orme, le frêne et le mérisier. Cette vallée m'a paru s'élargir dans l'intérieur, et je ne doute point que dans les rangs adjacents je la trouve encore préférable, non par la qualité du sol—car il est impossible d'en rencontrer de meilleur—mais par sa plus grande étendue sans côtes. Ce ruisseau fournit un volume d'eau considérable, et des moulins peuvent être mis en opération partout le long.

"Plus j'avance dans l'intérieur, plus je trouve le sol préférable, et je suis informé par des gens dignes de foi, qu'il y a de beau terrain et de la même qualité jusqu'à la Rivière Escuminac, dans l'intérieur. J'ai pu d'ailleurs en juger, non seulement par l'apparence de celui que je laissai entre les 6e et 7e rangs, lorsque je prolongeais l'arrière ligne de la Rivière-du-Loup, rang Est, mais encore par l'avantage que j'avais à voir du sommet de la montagne entre les 3e et 4e rangs, dans l'intérieur du township. J'observai alors de cette place qu'il se trouvait une rangée de montagnes qui s'étendaient du sud-est vers le nord-ouest, à plusieurs milles d'où je me trouvais, et que de ces montagnes vers le lieu d'observation, le terrain inclinait graduellement; j'ai par là raison de croire que ces montagnes séparent la rivière Escuminac au nord et laissent une très-grande étendue de terrain propre à des établissements immédiats de ce côté-ci vers le sud-ouest."

Rapport de M. l'arpenteur provincial Duval sur l'exploration du chemin à l'Anse-à-Gilles:

"Quant à la qualité de la terre partant du 5me mille jusqu'au 9me, le long de ce chemin, elle est médiocre. Quant à la partie supérieure, c'est-à-dire celle qui se prolonge jusqu'au chemin Taché, elle est très-propice à la culture; le sol n'est pas pierreux et me paraît très-riche. Les profondeurs sur les 5me et 6me rangs que j'ai tirés, se composent d'une grande et belle érablière, sur laquelle on a établi plusieurs sucreries; le sol sur ces deux concessions est très-riche; on n'y voit point de roches ni de côtes, en sorte que tout est à l'avantage des colons. Je ne crains pas de dire que c'est la plus belle et la plus grande étendue de terrain que j'ai parcourue jusqu'ici; elle est, sous tous les rapports, avantageuse à ouvrir.

"Je n'ai aucun doute qu'une fois ces terrains connus, il ne manqueront point d'être appréciés par une foule de colons qui se livreront avec zèle et empressement à leur défrichement, et en retireront un grand profit. Dès que la route sera ouverte à une assez grande distance, il est certain que la colonisation progressera dans le township Patton.

“ Les moyens de communication sur ce territoire seront des plus faciles, car on n’y aperçoit aucune côte remarquable ; cependant, il y a quelques élévations qui ne sont point désagréables ; car sur le sommet de ces petites éminences, l’œil contemple avec plaisir cette vaste étendue de terrain qui nous enveloppe et qui nous remplit d’admiration envers l’auteur de tant de merveilles. Le bois, en général, est long et gros ; on y remarque quelques cèdrières mêlées de grandes et belles épinettes.”

Rapport de l’arpenteur provincial Têtu sur l’arpentage des terres sur le chemin Arago :

“ Dans les parties des townships Lessard et Beaubien, que j’ai arpentées, on y rencontre quelques endroits d’un sol rocheux, mais cela ne sera pas un obstacle à l’établissement de la presque totalité de ces lots, dont le terrain est, en général, propre à la colonisation. La qualité dominante du bois, dans ces deux townships, est la cèdre, sapin, bouleau, aulne, épinette ; il y a peu de pin de forte dimension dans le voisinage immédiat de la ligne de chemin ; mais la certitude qu’il existe encore du bois de construction dans le township Lessard, c’est que, dans le mois de novembre dernier, on y a établi un chantier pour la coupe de 6,000 billots, que l’on transporte au Bras-d’Apic. Toute la partie d’Arago est propre à la culture ; l’espèce de bois que l’on y voit est l’épinette, le bouleau, le merisier et principalement l’érable ; le fait est que, dans ce seul township, le nombre de sucreries exploitées l’hiver dernier a été de plus de soixante.

“ La ligne de chemin Arago est déjà d’un grand avantage comme chemin de raquette pour les personnes qui font du sucre dans ce township.”

Rapport de M. l’arpenteur provincial Blaiklock sur l’exploration d’un chemin du bassin de Gaspé à Port Daniel, dans le district de Gaspé :—

“ Bien que mes explorations aient manqué d’atteindre le but énoncé dans mes instructions, c’est-à-dire, ouvrir à la colonisation la contrée en arrière des terres arpentées dans cette région, néanmoins, je suis d’avis qu’il pourrait être tracé un bon chemin, qui, passant par les rangs en arrière des townships d’York, Douglass, Malbaie et Percé, atteindrait le bord de la mer près de la seigneurie de la Grande Rivière et offrirait aux colons une vaste étendue des terres vagues de la couronne. Cette route raccourcirait la distance à la Baie-des-Chaleurs d’environ treize milles, et aurait de trente-deux à trente-trois milles de longueur ; il mettrait en même temps un terme aux dangers et aux délais fréquents causés par la traversée du Barachois, de Malbaie et Douglasstown, où après les grandes tempêtes, la mer vient se briser avec grande violence sur les battures à l’embouchure de ces rivières, sans compter que la glace qui flotte le printemps retarde très souvent le transport des malles et des voyageurs.

“ A part cette ligne, grand nombre d’autres embranchements moins considérables pourraient être ouverts avec avantage, et activeraient beaucoup d’établissements de ce territoire. Par exemple, un chemin qui serait établi jusqu’à la rivière St. Jean, et qui se relierait au village de Douglasstown, ouvrirait deux rangs presque tout à travers le township d’York, où la terre est d’excellente qualité ; en continuant le chemin jusqu’au barachois de Malbaie et de là le long de la rivière, l’on ne tarderait pas à voir s’établir cette magnifique étendue de terre qui borde ces cours d’eau. Les rivières York et Dartmouth, dans les vallées desquelles il y a des terres très belles et très propres à l’agriculture, pourraient aussi par ce moyen devenir accessibles au colon. De fait, si l’intérieur des terres se colonise, ce sera par l’établissement progressif de ces cours d’eau.

“ Je ne puis terminer ce rapport sans parler de l’impulsion qu’a reçue l’agriculture dans ce pays, depuis les quelques années que je suis ses progrès avec l’œil de l’observateur, la récolte des céréales et des végétaux devient de plus en plus grande, et le système de culture se perfectionne.

“ L’octroi de patentes et la mise en vente des terres de la couronne a aussi donné un nouvel essor à l’agriculture, d’autant plus grand que les occupants ont déjà obtenu, ou sont sur le point d’obtenir des titres de propriétés qu’ils cultivent, et qu’ils se voient ainsi maintenus dans leur possession, garantie qui leur manquait depuis bien des années. Cela permettra aussi aux personnes qui désirent placer leurs capitaux en biens-fonds dans ce pays, de faire ces opérations avec beaucoup plus de sûreté qu’autrefois.”

Rapport de M. l’arpenteur provincial Blaiklock sur l’exploration d’un chemin à partir de LaTuque, sur le St. Maurice, à aller au lac St. Jean, Saguenay :—

“ La contrée qui se trouve entre la rivière St. Maurice et le lac St. Jean est élevée, accidentée et rocheuse, et baignée par les nombreux tributaires de ces cours d’eau qui vien-

nent y prendre leur source ; la surface est brisée par des montagnes ondulantes comme les vagues, généralement pas très élevées, mais pleines de précipices, sans suite ni régularité. Il y a quelques chaînes de collines ou de grandes vallées, couvertes de bois mêlé épais, mais rabougri, consistant principalement en épinette noire et grise, sapin et merisier blanc ; l'on y trouve ici et là quelques bouleaux, peupliers, épinettes rouges et érables. Le sol de cette vaste région est presque entièrement formé de sable, approchant parfois de la marne légère, mais il est si couvert de pierres et de roches, que l'on peut renoncer à l'idée de le rendre cultivable.

“ La contrée est sillonnée de petits cours d'eau, et de lacs innombrables, petits et grands, mais les vallées sont étroites et de peu d'étendue. Les rochers fixes appartiennent tous à la formation granitique, et nulle part je n'ai rencontré de trace de minéraux ou de stratification.

“ Il n'y a pas de grandes pinières dans cette région, mais l'on trouve de grandes quantités de pin sur les côtes qui bordent les rivières et les lacs, surtout sur les rivières Bostonais et Croche ; une grande partie de ce bois est saine et de bonne qualité, mais, règle générale, j'ai trouvé que le bois était plein de fentes et de nœuds, et plus propre à faire des billots de sciage que du bois équarri. Si les renseignements que j'ai recueillis sont authentiques, les terres à pin du St. Maurice se trouvent à l'ouest de cette rivière.

“ L'idée partagée par certains individus qu'il existait une vallée d'une grande étendue reliant le St. Maurice au lac St. Jean était tout-à-fait erronée ; le fait est que c'est un territoire élevé avec des chaînes de collines qui divisent les différents cours d'eau, diminuent graduellement vers la hauteur des terres, la vallée s'élevant en pente douce jusqu'au point de partage et s'abaissant de la même manière du côté opposé.

“ D'après la description qui précède de la contrée située entre la rivière St. Maurice et les établissements du Haut Saguenay, l'on ne peut manquer d'observer que la nature montagnaise et accidentée du terrain, et l'aridité du sol donnent peu d'espoir de le rendre propre à la culture. Dans le cours de mon exploration j'ai trouvé d'assez bonnes terres, mais d'une étendue bien peu considérable, et si isolées qu'elles sont tout-à-fait impropres à la colonisation. La seule localité où il serait passable de former des établissements, est la vallée de la rivière Croche, où les terres d'alluvion sur les bords de ce cour d'eau offrent des avantages qui pourraient engager le colon à s'y transporter.

“ M. l'arpenteur provincial Arcand, chargé spécialement d'explorer cette rivière, a sans doute fourni au département des renseignements sur ce sujet.

“ En examinant le plan ci-joint, l'on verra que ma ligne d'exploration passe presque le long du point de partage, entre les eaux des rivières Croche et Bostonais, et conséquemment traverse le terrain le plus élevé du rang : il serait, en conséquence, très-difficile d'y construire un chemin, vu que le sol aux environs y est très-accidenté ; mais je pense que la chose serait possible en suivant la vallée de la Croche jusque près de la hauteur des terres, et de là en descendant la vallée de l'Ouiatchouanish qui a été explorée par M. Arcand ; j'ignore si cette vallée est propre à la colonisation, n'ayant pas vu le rapport fait par ce monsieur.

“ Je n'ai pas sur la dernière route, de renseignements bien positifs, n'ayant pas exploré la région située entre l'embouchure de la Croche et le grand lac Ouiatchouan ; mais j'ai lieu de croire qu'elle est semblable à celle traversée par la ligne explorée.

“ En résumant le but de la présente exploration, savoir, l'établissement d'un chemin entre les établissements sur le St. Maurice et ceux du Haut Saguenay, j'arrive à la conclusion que la chose n'est pas possible d'ici à quelques années au moins.”

JOSEPH BOUCHETTE,
Sous-Arp. Gén.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 décembre 1861.

No. 28.

Carte du territoire du St. Maurice. (Non insérée.)

No. 29.

Carte de Gaspé et Bonaventure. (Non insérée.)

No. 30.

Carte du territoire de l'Ottawa et de Huron. (Non insérée.)

No. 31.

Carte de la rive nord du lac Huron. (Non insérée.)

No. 32.

RAPPORT DE M. GIBBARD SUR LES MINIERES, 1861.

COLLINGWOOD, 1er février 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant, année 1861, sur les minières de ma division.

LAC SUPERIEUR.

MM. McIntyre et Rankin ont exploité, sur une grande échelle, les filons de cuivre et de plomb que l'on trouve entre la Baie Punic et le chemin de M. Dawson, au Lac-du-Chien. Ils ont suivi une veine considérable qui se trouve dans cet endroit et qui traverse la rivière Kaministiquia à l'est de la Pointe-des-Meurons. Ils ont creusé des puits çà et là et ont envoyé à Sir William Logan des échantillons de minerai. J'en ai emporté de même à M. Fletcher, ingénieur des mines, et fondeur aux minières de Bruce; M. Fletcher les fit voir à M. Plummer, surintendant des minières de Wellington: tous deux en ont parlé très-avantageusement, en particulier des échantillons du minerai de cuivre. MM. McIntyre et Rankin travaillent à former une société d'exploitation du filon situé près de la Pointe-des-Meurons.

Dans la Baie-au-Tonnerre, M. Parke et d'autres personnes d'Ontanagon, qui y ont pris des locations, les ont explorées pendant presque six semaines; ils se proposaient d'y ouvrir les travaux aussitôt que serait terminée la guerre des Etats-Unis.

Un parti d'ingénieur de mines, accompagné d'un arpenteur des Etats-Unis, de Superior City et d'Ontanagon, ont exploré le pays compris entre les rivières Pigeon et Current. Je crois qu'ils cherchaient une montagne de fer que l'on dit exister à l'intérieur, et dont la qualité est égale à celle du fer de Marquette. Ils étaient tous des explorateurs pratiques, et témoignaient leur étonnement de la richesse minérale que présentait l'aspect du pays.

M. Johnson, de Sarnia, à la tête d'un parti considérable, a passé une partie de l'été à explorer la Baie-au-Tonnerre, dans les environs de la Rivière-McKenzie. Ils témoignèrent de la répugnance à dire ce qu'ils avaient découvert, et ne fournirent aucun renseignement.

M. Bolton, accompagné de plusieurs personnes, a passé quelques semaines à explorer les environs de l'embouchure de la Rivière-Pigeon, jusqu'au second portage. Je ne les revis qu'à mon retour. Au printemps de 1860 et au printemps de 1861, M. Bolton a suivi pendant cinq milles, sur l'extrémité sud-ouest de l'île St.-Ignace, la veine de cuivre natif de "W. R. Smith," a déblayé le vieux puits creusé en 1859 près du havre de la Squaw, y a bâtie une maison grossière, fait un peu de terre et semé des pommes de terre.

M. Ebenezer Clarke a poussé avec énergie les travaux de 11 hommes, pendant l'hiver de 1860 et 61, sur la location du Foulon, à la moitié du côté sud de l'île St.-Ignace et sur les deux rives St. Ignace. (Il me semble étrange que le capitaine Bayfield ait oublié ou négligé de marquer cette rivière sur sa carte). M. Clarke a fait sur les îles voisines beaucoup de travaux pour rendre plus facile et plus prompt le chargement du minerai. C'est ainsi qu'il a construit un magasin d'entrepôt de 32 pieds carrés et de 12 de haut, un quai et diverses autres maisons grossières et cabanes de colon, une bonne maison en charpente à la Rivière St.-Ignace, près du lac; une forge et plusieurs autres huttes en bois aux minières. Il avait une galerie de mine sur le côté ouest de la rivière (à environ $\frac{3}{4}$ de mille dans l'intérieur), mesurant 70 par 40 pieds. Sur la rive Est, il pratiqua une seconde galerie de 40 pieds de long sur 16 pieds de profondeur, puis, une autre à peu près semblable à peu de distance de la maison, et ouvrit le roc en divers endroits à une assez grande

profondeur. Il avait deux bons chemins de chaque côté de la rivière, depuis la maison jusqu'à chaque minière; il apporta une caisse d'échantillon à Détroit, Buffalo et Cleveland, qui reçurent de grands éloges de la part des hommes pratiques. Il aurait voulu travailler cet hiver s'il eut eu un vapeur pour transporter ses approvisionnements. Les échantillons qui me furent montrés étaient du cuivre natif de qualité supérieure aux grandes quantités que je vis en passant sur la rive sud, sur les lieux où on traitait des minerais. Le site de la minière est d'égouttement facile et propre aux travaux; et il est à $\frac{1}{4}$ de mille du lac, possède un joli havre pour bateau-à-vapeur, d'un abord aisé, et ne se trouve qu'à 2 mille des entrepôts. Cette location a un aspect avantageux, et j'espère que M. Clarke réussira.

M. Pitchard et un parti ont passé quelques semaines à explorer le pays situé entre les Rivière-Noire et Acier et en haut de la première: il me parut content de ses démarches, quoique excessivement réservé à ce sujet. Il semble y avoir parmi ces personnes beaucoup de répugnance à fournir des renseignements sur leurs découvertes minérales aux officiers du gouvernement.

M. Fletcher, de la fonderie de Bruce, avec huit hommes, déblayèrent, dans l'espace de cinq à six semaines, le vieux puits de 1859 creusé sur la location de la vieille compagnie de Québec, côté nord de l'île Michipicoton; on dit qu'il avait été détruit par les Sauvages. Ils le réparèrent et retirèrent environ 39 barils de minerai de cuivre natif, donnant en moyenne, à l'entrée du puits, sept-huitième par cent de cuivre. Le minerai fut transporté par le bateau-à-vapeur "Nicolet" à Bruce, et là, après avoir été fondu, il rendit 1200 livres de cuivre pur, évalué à 20 centins la livre. Le minerai de 1ère qualité sur cette location l'emporte sur tout ce que j'ai vu sur la rive sud, à l'exception de ceux que j'ai visités au puits des minières Phœnix. Le minerai y est traité à une faible distance du havre de Québec qui est d'un accès facile aux bateaux-à-vapeur. M. Fletcher avait pris ses mesures pour revenir par le "Nicolet" avec ses approvisionnements d'hiver, mais le bateau-à-vapeur ne revint pas, et ses hommes durent abandonner les travaux et s'en revenir dans une petite embarcation pour ne pas se laisser mourir de faim. Si les communications par eau devenaient régulières, cette minière ne le céderait en rien aux plus belles de la rive sud.

M. Pilgrim, du Sault, explorateur âgé et plein d'expérience, et occupant un emploi important à Bruce, offrit à la compagnie minière de Montréal une forte somme pour la location Mamainse; cette offre, je crois, fut refusée. Si elle ne l'eût pas été, M. Pilgrim était prêt, avec de l'aide de ses amis de New-York, à y ouvrir des travaux sur une large échelle. Tous les explorateurs qui ont visité cette location n'hésitent pas à dire qu'elle est d'un prix au moins égal à aucune qui ait été découverte jusqu'à ce jour. Il est à regretter que la compagnie minière de Montréal n'y fasse faire aucuns travaux, ou ne la vende pas.

Dans les Baies de Goulais et de Batchewaning, le pays a été exploré par divers partis américains que l'on dit y avoir fait des découvertes. N'eut été la guerre de nos voisins, j'ai tout lieu de croire qu'on aurait vu s'y former une ou plusieurs compagnies américaines pour venir y fonder des exploitations.

Relativement aux mines, je dirai encore qu'une goëlette américaine d'un tonnage considérable, venant d'Ontanagon, a fait deux voyages aux petites îles appartenant au gouvernement, près des carrières à chaux du Cap-au-Tonnerre pour y prendre de la pierre à chaux qui est en grande demande sur la rive sud, pour les hauts-fourneaux et les forges établies dernièrement, et aussi pour les constructions de toutes sortes. La pierre à chaux étant fort rare sur le lac Supérieur, elle doit y avoir une grande valeur. C'est ce qui me fait croire qu'il serait à propos d'arrêter le pillage des réserves du gouvernement. J'ai écrit à ce sujet en septembre dernier.

Au commencement, toutes les compagnies, excepté quelques-unes des plus considérables et des plus fortes, ont déchargé leurs ouvriers, vu la difficulté de se procurer de l'argent et la baisse du cuivre à 15 centins par livre. Des compagnies entières de mineurs de la Cornouaille s'embarquèrent pour l'Angleterre, et plusieurs autres, dit-on, s'engagèrent dans l'armée du Nord. Le cuivre monta durant l'automne à 24 centins, et en novembre presque toutes les mines étaient en activité. Le commerce du fer a plus souffert que celui du cuivre. Grande a été la diminution dans le nombre des passagers et dans celui des goëlettes allant chercher du minerai de fer par le canal du Sault. On a com-

mencé, sur la rive sud à Ontanagon, une forge de cuivre considérable; on doit en élever une autre au Lac-du-Portage.

LAC HURON.

Depuis mon dernier rapport, M. Rankin, à la " Mine d'Émeraude " a creusé à une profondeur de trente pieds de plus, et le filon devenait meilleur à mesure qu'on descendait. M. Rankin était sur le point de former, à New-York, une compagnie pour l'exploitation de cette mine, lorsque les troubles d'Amérique sont venus renverser toutes ses espérances et ses calculs.

La mine de Wellington a fonctionné un peu plus activement qu'en 1860; environ vingt-cinq mineurs de plus y ont été employés à des gages un peu moins élevés. Les filons se sont présentés tout aussi bons, et même, s'il y a quelque différence, ils promettaient davantage sur la location de la Baie-du-Cuivre. Les opérations se sont élevées, je crois, en 1861, à deux cent mille piastres.

Une émeute sérieuse, à la suite de plaintes presque sans fondement, a eu lieu cet été sur cette mine. Le capitaine Plummer, chef des travaux souterrains, avait établi une nouvelle règle relativement aux travaux du samedi, obligeant, sous peine d'amende, les mineurs à ne quitter leur travail qu'à 2 heures au lieu de midi. Les mineurs, en corps, quittèrent leur travail et empêchèrent de travailler quelques-uns d'entre eux qui désiraient se conformer au nouveau règlement. Ils se tinrent en grève pendant une semaine, et, par une soirée sombre et orageuse, s'assemblèrent en masse, forcèrent l'entrée du bureau, déchirèrent tous les registres et en jetèrent les feuilles dans la digue, brisèrent les portes, les fenêtres et les pupitres, et se rendirent de là au quai où ils précipitèrent dans une profondeur de huit à dix pieds d'eau, les quatre-vingt à cent barils de minerai tout prêts à être embarqués. Chacun de ces barils représentait trois tonneaux à £21 le tonneau. Le nouveau règlement fut aboli, environ trente des plus suspects furent congédiés, et les autres, honteux, pour le corps des mineurs, de ce malheureux événement, offrirent à la compagnie d'aider à retirer les barils. Malgré les efforts énergiques des directeurs et des magistrats, malgré les récompenses offertes, on n'a pu réussir à faire mettre un seul des émeutiers en accusation.

Il paraît que les mineurs de la Cornouaille ont une organisation et des assemblées régulières. Dans des occasions comme celle-ci, ils votent, se jurent le secret, agissent comme un seul homme, et exercent une sorte de terreur sur tous les ouvriers des mines.

Cet attentat a été commis de bonne heure dans la nuit, au milieu d'un village compacte de six à sept cents habitants, et on n'a pu trouver un seul témoin. Lorsque je suis parti, en novembre dernier, la compagnie commençait à retirer les barils qui n'avaient pas crevé.

La mine de Bruce est toujours dans un état misérable; environ trente mineurs y travaillent à forfait, et on n'a rien fait pour le progrès de la mine ou du village. La compagnie semble ne faire autre chose que de vendre des marchandises, de la viande, du bois et d'empêcher toute autre personne d'en faire autant sans subir son contrôle immédiat. Les produits ont été moindres en 1861 qu'en 1860.

Cette mine a beaucoup perdu, par suite d'une mauvaise application du système de travail à forfait. Le mineur, étant mal surveillé, fait aussi peu que possible, ne recherche que le meilleur minerai et se contente de se frayer un passage pour lui permettre de l'emporter. Il en résulte que si jamais la compagnie ressuscitait, elle aurait à enlever d'immenses quantités de rochers mal exploités afin de rendre les passages assez larges pour les voies ferrées, ce qui coûterait beaucoup plus que si on avait suivi une exploitation régulière. De plus, les mineurs suivaient les veines les plus engageantes, à la vue, sans se tenir à la veine principale. Peu leur importait de travailler systématiquement ou non, puisqu'ils étaient payés à la toise.

Quelques ouvriers à forfait s'aperçurent, durant l'hiver de 1860, qu'arrivés à une certaine profondeur, il leur faudrait travailler à la galerie de la veine principale, lorsqu'ils découvrirent que la veine principale avait été dépassée de six à huit pieds, et la galerie continuée sur une veine inférieure.

La nouvelle administration semble suivre fidèlement les traces de ses prédécesseurs, et, d'après les ordres de Montréal, ne fait rien. Il est triste de voir cette mine abandonnée

de la sorte par la compagnie des mines de Montréal, après avoir été exploitée avec succès par la compagnie de Wellington, qui avait payé à celle de Bruce un-vingtième des droits de la couronne.

Les propriétaires du vapeur "Ploughboy" essayèrent, durant la dernière saison, de conclure un marché pour le transport du minerai à Wellington, voie de Collingwood à New-York, mais il ne réussirent pas. Les vapeurs "General Taylor" et "Illinois," à leur retour du lac Supérieur (sur lest), touchèrent à Wellington pour y prendre du minerai qu'ils transportèrent à Buffalo, et de là par les canaux de New-York et Erié jusqu'à New-York et Swansea. Une grande quantité de barils et de douelles ajustées ont été expédiés de la fabrique de douelles et de barils de Collingwood à la mine de Wellington. Ceci est un nouveau trafic; car, précédemment, tous les barils pour Wellington étaient pris à Buffalo.

MM. Paterson, Gamon, McDonnel et Hamilton ont passé quelques semaines, durant la dernière saison, à explorer le cap Victoria et le voisinage de "White Fish River," dans l'espoir de retrouver la mine qu'on disait avoir été exploitée par le vieux capitaine McGregor, et dont il avait tiré de beaux échantillons de minerai de cuivre, mais leurs explorations sont demeurées sans résultat.

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

WM. GIBBARD.

No. 33.

RAPPORT DU SURINTENDANT DES INSPECTEURS ET MESUREURS
DE BOIS.

Québec, 10 septembre 1861.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, ci-inclus, un sommaire des remarques que j'ai pu faire sur le commerce des bois de construction, lors de ma visite en Europe l'hiver dernier, d'après vos ordres.

Annexés à ce rapport vous trouverez les tableaux statistiques suivants, que j'ai préparés avec soin et qui, j'ose l'espérer, pourront être de quelque utilité comme pièces à consulter :

" Liste des taux du fret le 31 mai 1861."

" Etat général des bois importés dans le Royaume-Uni."

" Prix des bois de construction, libres de tous droits, aux différents ports de la Baltique."

" Etat comparatif de l'augmentation dans le prix du bois de la Baltique, au lieu de chargement, en proportion de la réduction des droits en Angleterre."

" Importation du bois de construction en France."

" Importation du bois de construction à Anvers."

" Etat des droits de port."

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

WILLIAM QUINN,

Surintendant des inspecteurs et
mesureurs de bois.

A l'honorable P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des terres de la couronne,
etc., etc., etc.

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSPECTEURS ET MESUREURS DE BOIS,
Québec, juillet 1861.

A l'honorable P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne, etc., etc., etc.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre du 28 de février dernier, m'ordonnant de visiter l'Europe pour les fins y mentionnées, je me suis rendu immédiatement en Angleterre, j'ai visité les principaux ports de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, ainsi que les

principales villes maritimes de la France, de la Belgique, de la Hollande et de la Confédération Germanique où l'on importe le bois de commerce, et j'ai maintenant l'honneur de vous faire le rapport suivant :—

Je suis arrivé le 14 de mars dernier à Liverpool, où, ayant ouvert les boîtes que j'avais apportées avec moi, et surtout celle qui contenait le modèle servant à démontrer la différence des mesurages, j'en mentionnai l'objet aux officiers en charge du département des douanes, qui exprimèrent le désir d'en connaître l'usage ; je le leur expliquai, en leur prouvant jusqu'à l'évidence, et à leur entière satisfaction, que les deux modes de mesurage adoptés à Liverpool sont faux, au moins en ce qui concerne le contenu cube du bois, c'est-à-dire le mode de mesurage extrême par le compas d'épaisseur (*extreme caliper*) tel qu'employé par les douanes, et le mode du quart du tour (*quarter girth*) tel qu'employé par les marchands.

La mesure extrême par le compas d'épaisseur est assez juste aux fins d'établir le fret, vû qu'une pièce de bois avec deux ou trois pouces d'obèle (*wane*) à chaque coin, occuperait dans un vaisseau le même espace que si elle était carrée ; on doit cependant admettre que son contenu serait différent.

A Liverpool, le principal entrepôt des bois du Canada, et l'endroit où l'on met en usage le mode de mesurage au cordon, dit *string measure*, je prolongeai mon séjour jusqu'au 1er d'avril. Pendant cet espace de temps, j'eus plusieurs occasions de convaincre tous ceux qui désiraient avoir des explications sur les modes de mesurage, que celui au cordon (*string measure*) est faux, en autant qu'il s'applique au bois taillé avec obèle ou de forme octogone.

D'après mes instructions, je présentai une boîte d'échantillons des bois du Canada à la Chambre de Commerce avec laquelle je me mis en relation ; mais, comme il n'y a pas, à Liverpool, de société botanique, j'ai, d'après l'avis de quelques citoyens influents de cette ville, présenté l'autre boîte destinée à cette société au Musée public, avec lequel on doit incorporer prochainement le *Derby Museum*, l'Association des architectes et l'Institution Royale. Ayant été invité à une assemblée des membres de cette dernière société, je répondis à plusieurs questions générales relativement au Canada. Parmi les membres du conseil de la Chambre de Commerce ou de l'Institution Royale, on en compte peu qui s'occupent du commerce du bois, et ces institutions publiques ne m'ont fourni aucune occasion d'acquérir ou de donner aucune information importante sur l'objet de ma mission ; mais, à plusieurs assemblées de marchands, de courtiers et de mesureurs de bois, tant au *South End* qu'aux *Canada Docks*, aussi bien que dans les bureaux particuliers, je n'ai jamais manqué de prouver, à la satisfaction de tout le monde, que le mode de mesurage au cordon (*string measure*), en autant qu'il s'applique au bois taillé avec obèle, est évidemment faux en principe, qu'il n'est pas même uniforme dans ses variations, qui diffèrent avec chaque changement dans l'étendue de l'obèle. Je leur démontrai, aussi, que l'autre mode de mesurage dit "*quarter girth*" ne donne pas le vrai contenu d'un objet qui n'est pas parfaitement carré, et que la différence entre son contenu véritable et celui obtenu par le mode de mesurage en question, est en proportion de la déviation du carré ; c'est-à-dire, que si l'objet est d'une forme ronde, le mesurage montrera moins que le contenu véritable, tandis qu'au contraire, si l'objet est d'une forme oblongue, le mesurage montrera un contenu plus grand : ce mode est donc si incertain qu'on ne peut baser sur lui aucun calcul, sans connaître préalablement la forme de l'objet que l'on a mesuré. Je démontrai cela d'une manière pratique dans le cas du mesurage du bois à lattes. Au Canada, ce bois se vend à la corde de 8 pieds de longueur sur 4 de hauteur ; à Liverpool, il se vend à la toise de 6 pieds de longueur sur 6 de hauteur. Une même longueur de cordon (c'est-à-dire 24 pieds) entourera la corde du Canada aussi bien que la toise de Liverpool, et, cependant, il est bien évident que neuf cordes du Canada n'en font que huit de Liverpool. Comment alors, demandai-je, un négociant peut-il savoir s'il achète une corde ou une toise, si on lui dit seulement que le quart du tour est de 6 pieds ?

Ici, comme ensuite en plusieurs autres endroits, je montrai le modèle explicatif préparé par moi dans le but de faire voir les différents modes de mesurage, et j'ai beaucoup de plaisir à faire rapport, que tous ceux à qui je l'ai montré et expliqué ont, sans exception, admis l'exactitude des résultats et la simplicité de sa construction. Dans plusieurs ports de la Grande-Bretagne où le mode de mesurage au cordon (*string measure*) est en usage, quelques-uns des principaux marchands, et notamment MM. Edouard Chaloner, de Liver-

pool, Allan Gilmour, de Glasgow, et les MM. Wade, de Hull, en ont fait construire de semblables afin de pouvoir expliquer à leurs chalands la fausseté du présent mode de mesurage. Tout en démontrant cela, je n'ai pu m'empêcher d'exprimer ma surprise de ce qu'un mode aussi imparfait de mesurage eût été adopté par le commerce en Angleterre, et de remarquer qu'on ne pouvait pas s'attendre à ce que les marchands du Canada adoptassent ce même mode qu'ils savent si faux, tandis qu'ils en ont un bien plus simple pour obtenir le véritable contenu du bois. Il est, d'ailleurs, peu probable que les marchands de Liverpool, qui sont reconnus comme très-probes, continueront longtemps de suivre ce mode si incertain et qui donne si peu de satisfaction, tandis qu'ils ont les moyens d'établir le vrai contenu du bois.

On m'a fait remarquer une règle bien extraordinaire que l'on suit en Irlande ainsi qu'en Angleterre, relativement au mesurage de l'acajou, savoir : à Dublin, chaque cinq pieds de mesurage par le compas royal d'épaisseur ne comptent que trois pour l'acheteur ; à Bristol, chaque cinq pieds, de la même mesure, comptent quatre pour l'acheteur, tandis qu'à Liverpool trois pieds ne comptent que deux ; on fait de même des déductions différentes dans d'autres ports—Dublin et Bristol étant les deux extrêmes. On m'a cité cette règle en parlant du mesurage du bois taillé avec obèle, et j'admets qu'après un raisonnement si absurde, on puisse et on doive continuer à Liverpool le mode de mesurage au cordon (*string measure*).

Il n'en est pas moins étrange que l'on suive pour le mesurage du bois tant de différents modes, usages et réglemens, aux différents ports, tandis que pour presque toutes les autres marchandises on se sert, dans toute l'étendue du Royaume, de poids et mesures uniformes. Ayant mentionné à M. Chaloner, un des principaux marchands et courtiers de Liverpool, que j'avais reçu de vous instruction de me procurer des échantillons des différents bois étrangers que l'on importe en Angleterre, et m'étant informé où et comment je pourrais me les procurer, ce monsieur me présenta à M. Bride, négociant en bois de fantaisie. Ce dernier, tout en consentant à m'en procurer une collection aussi considérable que possible, ne parut pas cependant désirer se charger de cette tâche. Au bout de trois mois, son chef d'atelier et un de ses commis avaient réussi à se procurer, non sans beaucoup de troubles et de difficultés, une collection d'à peu près soixante-et-dix espèces, que j'ai maintenant à mon bureau et pour laquelle ni M. Bride ni ses employés ne voulurent prendre aucune rémunération. Je dois mentionner ici que M. Strang (de la maison Gilmour, Rankin, Strang et Cie.) de Londres, s'occupe, en ce moment, à m'en procurer une collection complète, qu'il doit m'envoyer par un des navires de leur maison, cet automne, et qu'il en avait déjà amassé quarante-quatre espèces lorsque je l'ai quitté.

Glasgow étant, après Liverpool, la place la plus importante où la mesure au cordon est en usage, je m'y rendis le 1er avril. Monsieur Allan Gilmour, à qui je fis visite, eut l'obligeance de réunir à son bureau les principaux marchands de bois de la Clyde, pour me donner l'occasion de leur expliquer les différents modes de mesurage du bois taillé avec obèle. Il me fût facile de prouver à ces messieurs la fausseté du mesurage au cordon et l'exactitude de celui adopté en Canada. Ils se montrèrent très-satisfaits, et, d'après mes explications, parurent assez disposés à introduire le système adopté par le gouvernement canadien. M. Gilmour, sachant déjà depuis longtemps que le mesurage au cordon était erroné, avait fait tout en son pouvoir pour faire adopter le mesurage au compas d'épaisseur (*caliper*), et j'ai lieu de croire que ses efforts auraient été couronnés de succès, s'il eût été appuyé par les marchands de Québec.

Après avoir vu la boîte d'échantillons des bois du Canada, que je présentai à la chambre de commerce, plusieurs marchands de bois m'exprimèrent le désir d'en avoir de semblables pour leur usage particulier, et me prièrent de leur en envoyer douze boîtes à l'adresse de Messieurs Edmiston et Mitchell, à Glasgow, qui m'en rembourseraient la valeur et les frais de transport. Elles sont actuellement en voie de préparation.

Je visitai Port Glasgow et Greenock, où l'on m'informa que l'approvisionnement de bois était très-limité, et que, si l'on en faisait une consommation égale à celle qui se fait généralement dans ces ports, il y en aurait à peine assez pour attendre l'arrivée du nouveau bois. Il y eût une vente de bois à Port Glasgow le 2 avril. Le pin blanc de St. Jean de bien bonne qualité, d'une moyenne de 24 pouces, se vendit 2s. 6d. le pied ; on en offrit aussi une petite quantité de Québec de la même grosseur et de très-bonne qualité, dont un lot fut vendu à 2s. 4½d. ; le reste fut retiré et l'on refusa de le vendre au-dessous du prix

obtenu pour le bois de St. Jean. C'est à peine si l'on peut dire qu'il y avait alors du bois étranger dans la Clyde ; le fait est qu'on n'en a jamais importé beaucoup.

La moyenne du fret entre les différents ports de la Baltique et la Clyde est de 16s. à 18s. le *load*.*

Je dois maintenant vous donner des détails sur le port d'Aberdeen. A messieurs Donaldson et Rose, qui font le commerce de bois sur une assez grande échelle dans ce port, je suis redevable des renseignements suivants :—Vu l'abolition récente des droits sur les bois étrangers, le bois de qualité inférieure de la Baltique deviendra plus en usage qu'il ne l'a été jusqu'à présent ; le bois de la Norvège et de la Suède (si toutefois on veut bien donner le nom de bois aux rebuts que je vis là) peut être livré à Aberdeen à 1s. le pied ; les effets de ces prix se font déjà sentir et ne peuvent manquer d'aller en augmentant. Si l'importation des bois du Canada à ce port ne diminue pas sous peu, il faudra que la consommation augmente beaucoup, vu que le fret entre les ports de la Baltique et Aberdeen est moindre que la moitié de celui des ports du Canada à Aberdeen.

Comme il n'existe ici aucun club où les personnes engagées dans le commerce de bois puissent se rencontrer, de l'avis de messieurs Donaldson et Rose, je laissai à l'institut mécanique la boîte d'échantillons destinée à ce port.

J'arrivai à Edinburg le 7 avril, et présentai une boîte d'échantillons au professeur Balfour, secrétaire de la société botanique, qui les admira beaucoup et me fit voir que la société serait très-flattée de ce présent. Il me donna à entendre qu'il y aurait une assemblée de la société le jeudi suivant, après quoi il accuserait officiellement la réception de cette boîte. Ayant ensuite visité Leith, j'eus une entrevue avec monsieur William Muir, marchand de bois, qui me donna rendez-vous pour le jour suivant, afin de pouvoir rassembler quelques marchands. A l'heure dite, je me rencontrai avec M. Muir, M. Thompson, et autres marchands de bois. Comme on mesure au cordon le bois du Canada, je crus devoir faire voir à ces messieurs la fausseté de ce système, en tant qu'il s'applique au bois taillé avec obèle, ce qu'il me fut aisé de faire avec l'aide de messieurs Muir et Smith, qui tous deux sont très-versés dans le calcul. Je suis porté à croire qu'après les explications que je pus donner dans le cours de mon voyage, on trouverait peu de difficultés à introduire notre méthode de mesurage, si les marchands de Québec voulaient seulement s'y tenir ; mais la plupart d'entre eux se servent du cordon pour mesurer le bois qu'ils vendent, et tant qu'ils continueront à en agir ainsi, il est peu probable que l'acheteur adoptera un autre mode de mesurage, qui ne donnerait pas un aussi grand bénéfice au consommateur. J'ose espérer, cependant, que nos marchands n'auront pas à surmonter, l'hiver prochain, autant de difficultés que dans le cours de l'hiver dernier. Toutefois, les acheteurs ne pourront plus se prévaloir du même argument, que le mesurage au cordon est correct, puisqu'ils ont été pleinement convaincus du contraire, et que notre méthode est juste.

Je crois devoir remarquer ici que pendant mon séjour à Leith, je comptai dans le port dix vaisseaux étrangers qui chargeaient des battens venant de la Norvège. Ces battens ont en grande partie dix-huit pieds de longueur et au-dessus, six pouces et demi de largeur et deux pouces et demi d'épaisseur. Je remarquai qu'ils sont tous faits de petit bois, puisque dans presque tous on voit la moelle du bois, soit au centre ou sur le bord, ce qui me donne à penser que la pratique de couper des arbres aussi jeunes que ceux qui ont servi à manufacturer ces battens devra bientôt amener l'épuisement des forêts de la Norvège ; et si l'on considère la quantité immense de ces battens importées dans le Royaume-Uni, la France et la Belgique, je suis porté à croire que les forêts de la Norvège ne peuvent continuer longtemps à fournir ce produit. Le prix de ces battens à Leith est comme suit :

1re qualité,	1 9-16d.	le pied linéaire.
2me "	1 7-16d.	" "
3me "	1 5-16d.	" "

Je présentai au bureau de commerce la boîte d'échantillons destinée à cette place.

La moyenne des prix des articles suivants à Leith, en avril 1861, était comme suit :—

Bois de sapin :

Rouge de Riga.....	19d. à 20d.	le pied ; fret 17s. à 18s.	le <i>load</i> de 50 p. cubes ang.
1re qua. de Dantzic.	18d. à 19d.	" " 14s. à 15s.	" "
" " de Memel.	20d. à 21d.	" " 14s. à 15s.	" "

* Le *Load* équivaut à 50 pieds cubes anglais, ou à un peu plus que 1 stère et 4 décistères français.

Commun,....	“	15 <i>d.</i>	“	“	14 <i>s.</i> à 15 <i>s.</i>	“	“	“
Suédois.....	“	12 <i>d.</i> à 14 <i>d.</i>	“	“	17 <i>s.</i> à 18 <i>s.</i>	“	“	“
Billes de chêne de Riga pour bois de lambrissage,.....					6 <i>s.</i>			
“	“	Memel pour	“		5 <i>s.</i> 6 <i>d.</i>	“	“	18 <i>s.</i> à 20 <i>s.</i>
“	“	2me qualité	“		3 <i>s.</i> 6 <i>d.</i>	“	“	18 <i>s.</i> à 20 <i>s.</i>

Douves 1re qualité de Memel, £160 à £170 le mille de 1200 morceaux 6 x 6 x 3.

D'après les meilleures informations que je pus obtenir, il paraît que l'abolition des droits sur les bois étrangers n'aura à Leith aucun effet sur les bois du Canada. A Newcastle-on-Tyne et South-Shields, une grande partie du bois employé dans les environs vient de la Baltique, ainsi que j'ai pu m'en convaincre en visitant plusieurs établissements à Newcastle. Tout le bois, à cette place, est mesuré par la mesure extrême au compas d'épaisseur (*extreme caliper*). Il y a très-peu de différence avec Leith pour la valeur des bois de la Baltique, et le fret.

Je déposai entre les mains du secrétaire du bureau de commerce, à Newcastle, la boîte d'échantillons destinée à cette place.

Arrivé à Hull le 12 avril, je me mis en communication avec messieurs Burstall, Charles Heavens et frères, R. Wade, fils et cie., et Messieurs Harrison, qui tous s'empressèrent de me fournir toutes les informations possibles relativement au commerce de bois de la place.

De tout le bois qui se trouvait sur le marché lors de mon passage, à mon avis pas moins de 80 pour cent provenait de la Baltique. Le bois de Memel est préparé avec beaucoup de soin, très-bien taillé, avec quatre lignes droites et de dimensions égales d'un bout à l'autre. Le bois rouge de la Baltique est une espèce de pin rouge nouveau, d'âr, âpre au toucher, très-fort, et, selon toute apparence, recommandable pour sa résistance à l'écrasement. D'après les renseignements que je pus me procurer ici, il paraît que l'abolition des droits sur les bois étrangers n'a pas eu l'effet de diminuer les prix pour le consommateur, parce qu'aussitôt que le changement des droits eut lieu, les prix haussèrent en proportion dans les ports de chargement : et c'est la raison pour laquelle aujourd'hui le consommateur en Angleterre paie aussi cher pour son bois qu'auparavant. La plus grande partie du bois de la Baltique est importé en Angleterre par des vaisseaux étrangers, et la conséquence est que tous les profits provenant de l'abolition des droits, jusqu'à présent au moins, ont été à l'avantage de l'exportateur étranger et du propriétaire de navires étrangers.

Je fixai un jour afin de me rencontrer avec les messieurs sus-mentionnés ou tout autre désireux d'entendre mes explications sur les différentes manières de mesurer le bois taillé avec obèle ; et quoi que la mesure extrême au compas d'épaisseur (*extreme caliper*) soit celle en usage ici, ces explications étaient nécessaires, parce que certains marchands de Liverpool, ayant des intérêts de commerce ici, ont essayé d'introduire à Hull le mode de mesurage au cordon. Il y avait quantité de personnes présentes dans le bureau de M. Wade, pendant que je démontrerais le peu d'exactitude du mode de mesurage au cordon. M. Wade et tous ceux qui étoient présents parurent prendre beaucoup d'intérêt à mes explications, se déclarèrent satisfaits d'avoir eu une occasion de voir la chose clairement démontrée, et prirent les dimensions et des tracés de toutes les parties du diagramme, afin d'en faire faire de semblables.

A la demande de M. Burstall, je me rendis dans un autre bureau où je donnai des explication aussi satisfaisantes, en autant qu'elles étaient nécessaires ; mais, bien que ces personnes admissent que le mode de mesurage au cordon était absurde, elles me dirent qu'elles n'achèteraient pas de bois taillé avec obèle à une autre mesure qu'à celle du cordon. La seule raison qu'ils assignent est que les consommateurs qui se trouvent entre Hull et Liverpool achèteraient beaucoup plus de bois à Hull qu'ils ne le font à présent si la mesure du cordon était adoptée à cette place de même qu'à Liverpool ; ce qui montre que le système absurde de Liverpool (pour ne pas me servir de terme plus fort) affecte tout aussi bien d'autres parties du pays que son propre voisinage.

On se plaignait beaucoup de la manière dont avaient été inspectés certains madriers, l'année dernière, et, après ce que je vis, je dois avouer que ce n'était pas sans raison. Toutefois, je suis heureux de pouvoir dire que ces madriers n'avaient pas été inspectés par des inspecteurs attachés au bureau du surintendant. On se plaignait aussi de ce que notre mérisier était coupé trop court, et l'on disait que s'il était coupé d'une longueur moyenne de 15 pieds, on s'en servirait beaucoup dans la confection des voitures de chemin de fer ; et aussi, que nos madriers devraient être beaucoup plus longs, s'il était possible, parce que,

dans plusieurs cas, on est obligé d'employer des madriers de la Baltique, vu leur grande longueur, lorsqu'on préférerait ceux de Québec s'ils étaient aussi longs. Je remis au secrétaire de la chambre de commerce la boîte destinée à ce port.

J'arrivai à Londres le 15 avril, et je fis visite à M. Lindsay, M. P., auquel je remis votre lettre et une boîte d'échantillons. Je fis la même chose pour la société botanique. J'eus aussi des entrevues avec messieurs Churchill et Sim, Gilmour, Rankin, Strang et Cie., et plusieurs autres commerçants, et comme il n'y a pas de chambre de commerce à Londres, je remis la boîte d'échantillons destinée à ce corps à messieurs Churchill et Sim, pour être déposée à leur bureau—croyant par là atteindre l'objet que vous aviez en vue—leur bureau étant un lieu de rendez-vous pour les principaux marchands de bois.

M. Strang m'accompagna aux divers bassins pour voir le bois qui s'y trouvait. Il y en avait alors une grande quantité, dont au moins 90 pour cent de tout le sapin carré était étranger. Le bois rouge de Memel remplace presque entièrement notre pin rouge sur ce marché, et le bois de Suède, quoique très-inférieur, se vend à si bas prix, à peu près 1s. le pied, qu'il remplace notre pin blanc commun, de sorte qu'à l'exception d'une quantité limitée de notre meilleur bois taillé avec obèle, on n'a besoin ici que d'une bien petite quantité de notre pin blanc. Il y avait une quantité plus grande qu'à l'ordinaire de madriers de Québec qui n'étaient pas vendus : la vente en était presque arrêtée depuis plus de trois mois, mais le commerce commençait à se ranimer.

L'importation des bois étrangers à Londres a augmenté de plus de 25 pour cent pendant les cinq dernières années, tandis que celle des bois de l'Amérique du Nord n'a jamais excédé 17 pour cent. A Londres, on mesure tout le bois par la mesure extrême au compas d'épaisseur (*extreme caliper*).

Je visitai Portsmouth où j'eus une entrevue avec M. Garret, qui m'accompagna aux divers docks et chantiers de construction. J'y vis très-peu de notre bois, mais on y emploie une grande quantité de chêne de la Sardaigne à la construction des navires, et ce que j'en ai vu me porte à croire que ce bois est très-propre à cet usage, au moins quant à ce qui regarde la forme ; car il est très-crochu.

Je ne pus m'assurer du prix auquel on peut se procurer ce bois par contrat.

A Bristol, je remis mes lettres à MM. Mark Whitwell et fils, et Barns et fils, qui me donnèrent, avec le plus grand empressement, tous les renseignements possibles relativement au commerce de bois. D'après les statistiques qu'ils me fournirent, je trouve que pendant les quatre années dernières, l'importation des bois étrangers a pris un accroissement considérable et dans les proportions suivantes :—

	Bois Colonial.		Etranger.	
L'importation en	1857, 62,136	loads de 50 pieds	29,587	loads de 50 pieds
"	1858, 62,862	cubes anglais.	32,422	cubes anglais
"	1859, 77,982	"	28,705	"
"	1860, 60,690	"	70,941	"

On remarque dans ce tableau que l'importation du bois étranger pour l'année dernière a augmenté de 150 pour cent, tandis que celle du bois colonial a diminué de 25 pour cent. La moyenne du fret des ports de la Baltique à Bristol est de 19s. par *load* ; de Québec au même endroit, elle est 30s. A Bristol, je présentai au secrétaire de la chambre de commerce la boîte qui lui était destinée, et continuai mon voyage à Gloucester, Cardiff, Caermarthen et autres ports du pays de Galles. M'étant mis en relations avec MM. Price et Cie., à Gloucester ; MM. Watson et Cie., à Cardiff, et M. Lewis, à Caermarthen, j'ai constaté que de tout le bois importé à ces ports, il y en a peu qui vienne de la Baltique, et que la proportion n'en excède pas 15 à 16 pour cent. La moyenne du fret des ports de la Baltique à Gloucester, Cardiff et Caermarthen est maintenant de 20s. par *load*, tandis que de Québec aux mêmes ports le taux a baissé jusqu'à 30s., ce qui n'est pas proportionné, vu que le fret de Québec est généralement le double de l'autre ; on attribue la cause de cette baisse à la grande quantité de céréales qui reste à expédier des ports de la Baltique aussi bien qu'aux troubles dans les Etats-Unis, qui ont eu l'effet de faire envoyer au St. Laurent un grand nombre de bâtiments américains.

Dans le cours de mon voyage en Angleterre, j'ai remarqué que les dormants (longrines) faits de notre bois sont presque entièrement exclus du commerce, par suite de l'importation, du nord de l'Europe, d'un article d'une qualité inférieure, qui peut être livré en

Angleterre, en raison de la différence du fret, à des prix qui défont la compétition de notre part. J'ai, en plusieurs endroits, inspecté ce bois, et j'ai constaté que 30 à 40 pour cent de son contenu cube consiste en obèle. On le soumet, il est vrai, à un procédé chimique qui, peut-être, lui conserve sa sève, mais j'en doute, et je suis persuadé que dans peu d'années on s'apercevra que notre épinette rouge aurait été, après tout, à meilleur marché. Comme on réparait, en ce moment, un ancien chemin à lisses dans le voisinage de Cardiff, je saisis avec empressement l'occasion d'avoir l'opinion d'un ingénieur respectable et pratique sur la durabilité de nos dormants d'épinette rouge ; et convaincu, moi-même, que pour cet usage ils peuvent soutenir la comparaison avec aucun autre bois étranger, je priai M. Alexander, de la maison Watson et Cie., d'écrire à l'ingénieur à ce sujet. Il accéda à ma demande, et j'ai maintenant le plaisir de vous soumettre sa réponse :

“ EPINETTE.

“ CARDIFF, 10 juin 1861.

“ CHER MONSIEUR,—Il y a à peu près dix ans que je me suis servi de ce bois dans la construction de ponts et pour autres ouvrages. J'en avais alors une opinion très-favorable ; mais, comme depuis il en été importé peu, je l'ai perdu de vue. Ce matin, j'en ai fait inspecter quelques morceaux que j'ai trouvés assez sains, ce qui confirme pleinement l'opinion favorable que j'en avais formée relativement à sa force et à sa durabilité. Je suis bien persuadé que ce bois serait employé en grande quantité sur les chemins de fer ; sujet néanmoins au prix de vente.

“ Tout à vous,

“ GEO. FISHER.

“ Mons. Wm. Alexander, Cardiff.”

Mon voyage dans les principaux ports de la Grande-Bretagne étant terminé, j'allai en Irlande. Arrivé à Dublin le 13 de juin, je présentai mes lettres à M. James Martin, grand marchand de bois à cette place. Par des statistiques que ce monsieur avait en sa possession, il me prouva que les deux-tiers ou les trois-quarts de tout le bois importé à Dublin viennent du nord de l'Europe, mais que la quantité n'en augmente pas. Je crus qu'il était ici nécessaire de donner quelques explications sur les modes de mesurage, vû que l'on mesure dans ce port par le cordon (*string measure*), et mes explications eurent le résultat ordinaire. La moyenne du fret des ports de la Baltique à Dublin est de 22s. par *load*. Je présentai à la chambre de commerce et à l'institution royale de Dublin, les deux boîtes qui étaient destinées à ces institutions. Je me rendis ensuite à Cork, où je visitai MM. Carroll, Deaves et Daly. L'importation annuelle du bois à cette place est de 40 à 50 chargements, dont maintenant 10 à 15 par cent viennent des ports de la Baltique ; mais on s'attend à ce que l'importation du bois de la Suède augmentera, si toutefois le prix auquel il peut être livré ici en ce moment, 55s. par *load*, reste le même. La moyenne du fret entre les ports de la Baltique et Cork est à peu près égale aux deux-tiers de la moyenne de celle de Québec au même port. Avant mon départ de cette ville, je présentai une boîte d'échantillons à la chambre de commerce. Je visitai ensuite Limerick et Waterford. M. McDonnell, de Limerick, est d'opinion que le bois de la Baltique, surtout celui de la Suède, deviendra d'un usage plus général, et que, quoique d'une qualité bien inférieure, le bas prix auquel il peut être vendu le fera préférer au bois commun du Canada. Ce monsieur reçoit en ce moment, de Memel, un chargement de bois dont le fret est de 23s. par *load*. Le mesurage extrême par le compas d'épaisseur est le mode en usage ici. Je n'ai rien de particulier à remarquer relativement à Waterford, si ce n'est que le fret de la Baltique à ce port est de 2s. de moins qu'à Limerick. Ayant donné une boîte d'échantillons au secrétaire de la chambre de commerce, je revins à Dublin, d'où je me rendis à Newry, Belfast, Coleraine et Londonderry, et je pus constater que la moyenne du fret des ports du nord de l'Irlande est de 21s. par *load*, et que l'on suppose qu'il y aura à ces ports un accroissement d'importation du bois suédois. A Belfast, je présentai une boîte d'échantillons de nos bois à la chambre de commerce et une au secrétaire du Musée, qui semblèrent apprécier beaucoup ces dons et les acceptèrent avec reconnaissance.

La distance entre un grand nombre de ports du Royaume-Uni étant peu de chose, le fret varie peu ; j'ai donc jugé à propos de compiler un tableau montrant, à jour donné, le taux du fret d'un port à l'autre, comme suit :—

TAUX DU FRET ENTRE LES PORTS SOUS-MENTIONNÉS, LE 31 DE MAI 1861.

	£	s.	d.			
De Québec à Londres, Hull ou Grimsby, Bois.....		33	0	par	load.	
“ “ “ “ Madriers	4	10	0	par	étal. de St. Ptg.	
“ un port sûr de la côte orientale du } Royaume-Uni (petits bâtiments) }		55	0	par	load.	
“ un dock du Royaume-Uni, Bois.....		32	0	“		
“ Sunderland ou Tyne, Bois.....	32	0	à 32	6	“	
“ Stockton.....		34	0	“		
“ Lynn, Madriers.....		55	0	par	étal. de St. Ptg.	
“ Southampton.....		32	6	par	load.	
“ Exmouth Bigth.....		33	0	“		
“ Pembrock Dock.....		32	6	“		
“ Llanelly.....		32	0	“		
“ Caermarthen.....	34	0	à 35	0	“	
“ Neath.....		34	0	“		
“ Bristol, ou Sharpness Point.....		32	0	“		
“ Combwich Pill.....		34	0	“		
“ Dublin.....		32	0	“		
“ Belfast.....		32	0	“		
“ Galway.....		33	0	“		
“ Tralee.....		34	0	“		
“ Wicklow.....		35	6	“		
“ Larne (navires de 350 tonneaux)...		33	0	“		
“ Marseilles.....	38	0	à 39	0	“	
“ St. Nazaire ou Honfleur.....		36	0	“		
“ Anvers (tout chêne).....		45	0	“		
“ Bordeaux ou Paimbœuf.....	£5	à 5	10	0	par	étal. de St. Ptg.
Du Saguenay ou des moulins sur le St. Laurent à Londres, Madriers.....	85	0	à 87	6	“	“
“ Rimouski au Havre.....		97	6	“	“	
“ Pugwash à Londres, madriers.....		85	0	“	“	
“ Ristigouche à Gloucester.....		92	6	“	“	
“ Richibouctou à Londres, Hull ou Grimsby....	85	0	à 87	6	“	“
“ “ au canal de Bristol.....		90	0	“	“	
“ Shediac à Londres, Hull ou Grimsby.....	85	0	à 87	6	“	“
“ “ à Honfleur.....	95	0	à 97	0	“	“
“ Miramichi à Londres, Hull ou Grimsby.....		85	0	“	“	
“ “ à Appledore Pool (petits bâtiments)		90	0	“	“	
“ St. Jean au canal de Bristol.....		80	0	“	“	
“ Sundswall à la côte orientale du R.-U.....	55	0	et 5	par	cent	“
“ “ à Shoreham.....	60	0	“	“	“	“
“ “ à la Manche.....	60	0	“	“	“	“
“ “ à Liverpool.....	62	6	“	“	“	“
“ “ à Cardiff ou Newport.....	62	6	à 65	0	“	“
“ “ au canal de Bristol.....	67	6	“	“	“	“
“ “ à Cork.....	70	0	à 75	“	“	“
“ Husum à un port à charbon sur la côte orientale	50	0	et 5	par	cent	“
“ Swartwick ou Saudarne à Londres ou à un port de la côte orientale.....	55	0	“	“	“	“
“ “ ou à un port à charbon.....	50	0	“	“	“	“
“ “ à la Manche.....	65	0	“	“	“	“
“ Hudickswall à Londres ou à la Côte Orientale,	55	0	“	“	“	“
“ Soderhaum, Saudarne, Liusne ou Nyhaum à } Londres ou à la Côte Orientale,.....	55	0	“	“	“	“
“ “ à Sunderland ou Blyth, bois et madriers,	50	0	“	“	“	“
“ “ à Grimsby,.....	52	6	et 5	par	cent	“
“ “ ou à Leith ou Dundee,.....	55s	en	plein.	“	“	“

" à Jersey.....	65 et 5 par cent	"	"
" Gefle à Londres ou à la Côte Orientale.....	55 et 5 par cent,	"	"
" à un port à charbon de la Côte Orientale } 50 et peut-être.....	5 "	"	"
" Leith, Dundee ou Grangemouth.....	52 6 à 55 0	"	"
" Aberdeen ou Dunbar.....	55 par étalon, expédié en juillet,		
" à la Manche,	60 et 5 par cent, par étalon,	"	"
" Weaborg à Londres, Hull ou Grimsby.....	60 à 62 6d et 5 par cent,	"	"
" Granville,.....	100 fcs.	"	"
" Libourne, 70 à 80 madriers étalons,	100 fcs.	"	"
" Gamla Carlely à Londres ou à la Côte Orientale,	60	"	"
" Cristinestad à Londres, Hull ou Grimsby.....	60 par étalon de St. Ptg. en plein.		
" Frederickschaum à Lon. ou à la Côte Orientale,	45 0	"	"
" Wyburg à Londres, Hull, ou Grimsby.....	45 0	"	"
" à la Côte Orientale (petits bâtiments,)	47 6	"	"
" à la Manche,.....	57 6 à 60	"	"
" ou à Truro,.....	57 6	"	"
" à Marseilles,.....	120 fcs.	"	"
" St. Jean à Plymouth,.....	80 0	"	"
" à Londres ou Grimsby,	82 6	"	"
" St. Mary's au Havre,.....	95 0	"	"
" Musquash à Londres,.....	82 6	"	"
" la Mer Noire, la Méditerranée, l'Espagne et le Portugal, à Segna ou au Royaume-Uni, Douves,	7 6 et 10 pour cent par 100 morceaux.		
De Venise à un dock en Angleterre, (Chêne).....	35 par load.		
" Ancône à un dock, "	35 "		
" Naples à " "	28 "		
" Livourne " "	28 "		

MER BLANCHE.

" Archangel à Londres ou à la Côte Orientale, madriers....	} 80 par étalon de St. Ptg.		
Choix laissé pour la Côte Occidentale.....		90	"
" Archangel à la Manche ou à la Côte Occidentale.....	90	"	"
" Onega à Londres ou à la Côte Orientale.....	} 75	"	"
Choix laissé pour la Côte Occidentale		85	"
" Onega à la Manche (vaisseaux, 100 ou 120 étal.).....	85 à 90	"	"

GOLFE DE BOTHNIE ET LA BALTIQUE.

" Neder, Calix, Ranea ou Pitea à Anvers... 85 fcs. à 87 fcs. et 5 par cent,		"	
" à Fécamp.....	100 fcs.	"	"
" Lulea à Gosport.....	} 67 6	"	"
" Ou à Arundel		70 0	"
" Ranea à Lowestoft ou Yarmouth, 65 par éta. bâtiments de 100 étal.		"	
" Plymouth	67 6 à 70 et 5 par cent,		
" Haparanda à un port à charbon sur la Côte Orientale.)	60 0	"	"
" Ou à la Côte Occidentale.....	65 0	"	"
" Ou à la Manche.....	70 0	"	"
" Sikea (près d'Umea) à Londres ou à la Côte Orient.)	60 0	"	"
" Choix laissé pour la Manche	67 6	"	"
" Unea à la Côte Orientale	60 0	"	"
" Ou droit à un port à charbon	52 6	"	"
" Kramfords (près de la province de Nyland) à la Côte Orientale de l'Angleterre.....	} 55 0	"	"
" Hernosand à Londres ou à la Côte Orientale.....		55 0	"
" Sundswall à Londres, bois et madriers.....	55 0	"	"
" Sundswall à un port sûr à charbon de la Côte Orientale, (petits bâtiments).....	50 0	"	"

" Cronstadt à Londres.....	40 0	"
" " à Exmouth Bight.....	47 6	"
" " ou à Shoreham.....	47 6	"
" La Baie de Narva à Londres, bois et madriers.....	57 6	"
" " à la Côte Orientale, madriers.....	55 0	"
" " à Grimsby, madriers.....	52 6	"
" Dormants carrés.....	17 6	par <i>load</i> .
" " ronds.....	19 6	"
" " à Hartlepool Ouest, dormants carrés.....	15 6	"
" " madriers.....	47 6	par étalon de St. Ptg.
" " Choix laissé pour Grimsby.....	17 6	par <i>load</i> .
" Riga (Bolderaa) à Londres, dormants carrés et sapin.....	21 0	"
" Riga à Hartlepool Ouest ou au Tyne.....	17 0	"
" " Ou pour des dormants carrés.....	20 0	"
" " à un Dock sur la Tamise, bois.....	21 0	"
" " Mâts.....	24 0	"
" " à Portsmouth, bois.....	23 0	"
" " Mâts.....	26 0	"
" Lieban à Londres, bois, madriers, dormants.....	19 0	"
" Windan à Londres, Hull ou Grimsby, bois et dormants car.	17 0	"
" Memel à Londres, Douves.....	£17	par M.
" " ou à Grimsby.....	£15	"
" " ou à Liverpool.....	£18	"
" à la Côte Orientale, bois et dormants.....	17 0	par <i>load</i> .
" à Chester, bois.....	20 0	"
" ou à Dublin, dormants carrés.....	20 0	"
" " Dormants ronds.....	22 0	"
" à Torquay, bois et madriers.....	18 6	"
" à la Manche entre Dover et Southampton.....	18 6	"
" à la Manche, bois et dormants carrés.....	19 à 19 6	"
" à Wexford, 200 <i>loads</i> , bois.....	23 à 24 0	"
" à Table Bay ou Algoa Bay, madriers.....	£7 15 0	"
" Dantzig à Newport ou Cardiff, bois ou dormants car. } dormants ronds.....	23 à 19 0 20 0	"
" Pillan à Combwich Pill, dormants carrés.....	21 0	"
" " ou à Drogheda.....	22 0	"
" Dantzig à Londres ou à la Côte Orientale, bois et dor. car.	16 6	"
" à Sunderland ou à un port à charbon, chêne.....	18 0	"
" " ou à Hull.....	20 0	"
" à Shoreham.....	18 0	"
" " ou à Milford, bois.....	19 0	"
" " ou à Bristol.....	19 0	"
" " ou à Truro, bois.....	19 0	"
" Gothenburg à Londres ou à la Côte Orientale, mad. 32 6 à 35 0		par étalon de St. Ptg.
" à Shoreham, 70 toises de bois de chauffage.....	45 0	par toise.
" Dramman ou Frederickstadt à Londres, madriers.....	26 0	par dram à l'étalon.

Ci-annexé vous trouverez un tableau des prix du bois dans les principaux ports de la Baltique, à jour donné, montrant la quantité de l'importation annuelle du Royaume-Uni pour les quatre dernières années, avec distinction du bois importé de l'Amérique Britannique du Nord d'avec celui des autres pays; et aussi la quantité transportée respectivement par les bâtiments étrangers et ceux de la Grand-Bretagne, pour les années 1857, 1858, et 1859. Le rapport annuel du commerce et de la navigation du Royaume-Uni, où j'ai puisé les informations qui m'ont servi à compiler ce tableau, ne sépare pas, pour l'année 1860, les quantités importées par les navires anglais et les navires étrangers :—

PRIX DES BOIS ET DES MADRIERS SUÉDOIS, MIS A BORD, LE 20 MARS 1861.

GOTHENBURG.

	Mêlés		3ème.
	£	s. d.	£ s. d.
<i>Madriers, Battans et Planches.</i>			
Bois rouge, 3 x 11, 3 x 9, 4 x 9 et 2 x 9 par étalon de St. Ptg.	8	15 0	7 10 0
“ 3 x 8, 3 x 7, 2½ x 7 et 2½ x 9 “ “	7	15 0	6 10 0
“ 2½ x 6, et au-dessous..... “ “	7	5 0	6 0 0
“ 1½ x 9 et 8, 1½ x 9, 8 et 7, et 1 x 9, 8 et 7,	6	5 0	5 0 0

NORRKOPIN, GEFLE, SODERHAUM, LIUSNE, ET AUTRES PORTS FOURNISSANT LES MEMES PRODUITS.

Madriers, Battans et Planches.

Bois rouge, 3 x 11, 3 x 9, 4 x 9 et 2 x 9 par éta. de St. Ptg.	7	10 0	6 10 0
“ 3 x 8, 3 x 7, 2½ x 7 et 2½ x 9 “ “	6	10 0	5 10 0
“ 2½ x 6, et au-dessous..... “ “	6	0 0	5 0 0
“ 1½ x 9 et 8, 1½ x 9, 8 et 7, 1 x 9, 8 et 7 “	5	5 0	4 0 0

SUNDSVALL, HERNOSAND, NYLAND, ET AUTRES PORTS FOURNISSANT LES MEMES PRODUITS.

Madriers, Battans et Planches.

Bois rouge, 3 x 11, 3 x 9, 4 x 9 et 2 x 9 par éta. de St. Ptg.	7	0 0	6 0 0
“ 3 x 8, 3 x 7, 2½ x 7 et 2½ x 9 “ “	6	0 0	5 0 0
“ 2½ x 6, et au-dessous..... “ “	5	10 0	4 10 0
“ 1½ x 9, 8 et 7, 1½ x 9, 8 et 7, et 1 x 9, 8 et 7	5	0 0	4 0 0

SKELLEFTEA, PITEA LULEA, ET AUTRES PORTS FOURNISSANT LES MEMES PRODUITS.

Madriers, Battans et Planches.

Bois rouge, 3 x 11, 3 x 9, 4 x 9 et 2 x 9 par éta. de St. Ptg.	6	10 0	5 10 0
“ 3 x 8, 3 x 7, 2½ x 7 et 2½ x 9 “ “	5	10 0	4 10 0
“ 2½ x 6, et au-dessous..... “ “	5	0 0	4 0 0
“ 1½ x 9, 8 et 7, 1½ x 9, 8 et 7, et 1 x 9, 8 et 7,	4	0 0	3 10 0

SUNDSVALL, HUDICKSVALL, NYHAMN, NYLAND, ETC.

	£ s. d.		
Bois rouge carré sup., 9 à 14 pc. et au-des., moy. de 30 à 31 pds.	1	8 0	par load.
“ 9 à 13 pouces et au-dessus, moyenne de 26 à 27 pds.	1	6 0	“
Madriers ou battens de bois rouge, pour arrimage seulement....	6	10 0	p.éta.S.Ptg.

SKELLEFTEA, LULEA, PITEA, ETC.

Bois rouge supérieur, 9 à 13 pcs. carrés, moyenne de 20 à 22 pds.	1	1 0	par load.
“ au-dessous de 9 pouces et bois blanc	0	16 0	“

CI-SUIT LE PRIX DES BOIS, A MEMEL, EN MARS 1861.

<i>Sapin</i> 1ère qualité, 12 pouces et au-dessus, } moyenne de 25 pieds ..	70s. 0d.	par load.
“ “ 11 “ “ } “ 26 “ ..	68s. 0d.	“
<i>Première moyenne</i> 12 “ “ } “ 26 “ ..	64s. 0d.	“
“ “ 11 “ “ } “ 27 “ ..	62s. 6d.	“
<i>Seconde</i> “ 12 “ “ } “ 27 “ ..	54s. 0d.	“
“ “ 11 “ “ } “ 25 “ ..	52s. 6d.	“
<i>Inférieur</i> “ 12 “ “ } “ 25 “ ..	45s. 0d.	“
<i>Chêne</i> , 1ère qualité, 100s. Od., seconde qualité.....	90s. 0d.	par 50 pds. courants.
<i>Bois pour lambrissage</i> , 1ère qual., 5s. 6d., “	3s. 6d.	par pied courant.
<i>Madriers</i> , 3 x $\frac{10}{11}$ et 3 x 9 long. moyenne de 17 à 18 pds.		
<i>Rouge</i> .—1ère qualité, £12; seconde, £7; troisième... £6 6s. 0d. }	p. 750 pds. cou-	
<i>Blanc</i> .— “ 7 “ 6 6s. “ ... 5 5s. 0d. }	rant 3 x $\frac{10}{11}$ pcs.	
<i>Douves à pipes</i> , 1ère qual. £150, 1ère Brack	125 0s. 0d.	par 100 morceaux

<i>Douves de chêne, 1re qual., Vistula, Pipe,</i>	2½ à 3, 5 à 6, 66 à 72 pes.	£130 0s. 0d.	} par mille de 1200 morceaux.
	2 à 3, 4 à 5, “	95 0s. 0d.	
à Eau-de-vie,	2½ à 3, 5 à 6, 50 à 60 “	95 0s. 0d.	
	2 à 3, 4 à 5, “	70 0s. 0d.	
à Tonnes,	2½ à 3, 5 à 6, 42 à 46 “	70 0s. 0d.	
	2 à 3, 4 à 5, “	52 0s. 0d.	
à Barils,	2½ à 3, 5 à 6, 36 à 41 “	60 0s. 0d.	
	2 à 3, 4 à 5, “	45 0s. 0d.	
à Fonds,	2½ à 3, 5 à 6, 28 à 32 “	40 0s. 0d.	
	2 à 3, 4 à 5, “	28 0s. 0d.	
	2½ à 3, 5 à 6, 18 à 27 “	36 0s. 0d.	
	2 à 3, 4 à 5, “	26 0s. 0d.	

BOIS FOURNIS PAR LA POLOGNE A DANTZIG EN 1860.

162,769 pièces de gros sapin carré, excédant l'année 1859 de	45,943	} pièces.
101,737 “ petit “ “ “	37,899	
15,081 “ bois blanc carré, “ “	7,605	
205,800 “ sapin rond, “ “	70,320	
243,218 billots pour dormants de sapin, “ “	7,651	
21,982 madriers de chêne, 1er Brack, “ “	5,802	
21,702 “ “ 2me “ “	5,640	
40,351 plançons et genoux de chêne, “ “	11,758	
15,724 <i>Shocks</i> (60 morceaux) de douves de chêne, “	986	
Gournables de chêne, 2 pieds de longueur	4s. 0d.		} par 60 gour- nables.
“ de sapin, 4 “ “	7s. 0d.	

On charge pour toutes autres du même bois en proportion de leur longueur.

BOIS EXPORTÉ DE DANTZIG EN 1860.

229,190 pièces de gros sapin carré excédant l'année 1859 de	51,060	} pièces.	
57,127 “ petit “ “ “	31,052		
877,392 dormants et billots pour faire des dormants, “	372,745		
326,987 madriers, madriers de pontage et bouts de madriers	37,833		
2,066 mâts, espars, beauprés, etc., étant moins qu'en 1859 de	9,305		
4,783 toises de bois à latte, excédant l'année 1859 de	844		toises.
29,346 madriers de chêne, 1er Brack, “	11,097		} pièces.
29,741 “ “ 2me “ “	6,141		
96,083 “ et bouts de madriers de chêne non insp., étant moins.	41,847		
36,755 plançons et genoux de chêne, “ “	2,853		
14,099 <i>Shocks</i> de douves de chêne, “ excédant....	1,740		

STOCK DE BOIS AU 31 DECEMBRE 1860.

87,719 pièces de gros sapin carré, excédant l'année 1859 de	18,816	} pièces.
74,408 “ petit “ “ “	19,451	
11,951 “ bois blanc carré, “ “	3,014	
154,113 “ sapin rond, “ “	34,085	
13,757 madriers de chêne, 1er Brack, étant moins qu'en 1859	6,185	
9,438 “ “ 2me “ “	7,079	
54,836 plançons et genoux de chêne, excédant “	3,030	
9,551 <i>Shocks</i> de douves de chêne “	3,647	

EXPORTATION DU BOIS DE DANTZIG AUX AUTRES PAYS EN 1860.

	A LA GRANDE-BRETAGNE.			A LA FRANCE.			AUX AUTRES PAYS.		
		Plus qu'en 1859.	Moins qu'en 1859.		Plus qu'en 1859.	Moins qu'en 1859.		Plus qu'en 1859.	Moins qu'en 1859.
Pièces de gros sapin carré.....	190354	34352	.....	19137	6068	.....	19699	10640	.....
“ de petit “	36572	22270	.....	7376	243	.....	13179	8539	.....
Dormants et billots pour en faire	722752	224439	.....	.....	.....	.....	154640	148256	.....
Madriers de sapin.....	72553	.....	16838	45504	3706	.....	212930	50965	.....
Mâts, espars, etc.....	385	27	.....	1496	.....	9322	185	.....	10
Toises de bois à lattes.....	4782	916	.....	.....	.....	.....	1	.....	72
Madriers et bts. de mad. de chêne	56465	.....	42413	88778	15902	.....	9927	1902	.....
Bois et genoux de chêne, etc.....	12887	.....	410	5337	.....	.....	18531	1019	.....
Shocks de douves de chêne.....	9469	3878	.....	3289	.....	.....	1333	.....	187

Le nombre de bâtiments restant à ce port au 31 déc. 1859 était de 124
 “ “ bâtis “ en 1860 6
 “ “ arrivés “ en 1860 2542

En tout 2672

Bâtiments partis de ce port en 1860..... 2576
 “ restant à ce port au 31 déc. 1860..... 96

En tout 2672

NOMBRE ET DESTINATION DES BATIMENTS EMPLOYÉS AU TRANSPORT DES BOIS PENDANT L'ANNÉE 1860.

Bâtiments allant à la Gde.-Bretagne, 1267 dont 641 chargés de bois, 607 de céréales, 19 d'autre carg., ... sur lest.									
“ “ à la Hollande	266	57	“	208	“	1	“	“	“
“ “ Suède et Norvège.....	198	“	“	185	“	“	“	“	13
“ “ Danemark	191	65	“	122	“	3	“	“	1
“ “ ports de la Prusse.....	161	2	“	101	“	41	“	“	17
“ “ France	103	86	“	16	“	1	“	“	“
“ “ Hanovre	93	18	“	75	“	“	“	“	“
“ “ Brême	89	51	“	37	“	1	“	“	“
“ “ Belgique.....	84	39	“	45	“	“	“	“	“
“ “ Russie.....	57	47	“	.....	“	8	“	“	2
“ “ Oldenbourg	27	25	“	2	“	“	“	“	“
“ “ Espagne	13	13	“	.....	“	“	“	“	“
“ “ Hambourg	5	.....	“	3	“	2	“	“	“
“ “ Mecklenbourg.....	4	4	“	.....	“	“	“	“	“
“ “ Lubeck	4	.....	“	4	“	“	“	“	“
“ “ Italie.....	1	1	“	.....	“	“	“	“	“
“ “ Afrique.....	1	1	“	.....	“	“	“	“	“
“ “ Amérique.....	1	1	“	.....	“	“	“	“	“
Total.....	2565	1051	“	1405	“	76	“	“	33

TABLEAU des IMPORTATIONS de Bois dans le Royaume-Uni pendant

BOIS.	PAYS D'EXPORTATION.	1857.			
		Quantité importée.			Valeur estimée.
		Par des navires britanniques.	Par des navires étrangers.	Total.	
		Loads.	Loads.	Loads.	£.
Bois taillé à la hache seulement	Russie.....	11262	19097	30359	91103
	Suède.....	5759	102657	108416	310985
	Norvège.....	2258	61427	63685	202540
	Prusse.....	68766	216160	284926	884243
	Villes hanséatiques.....	783	1028	1811	6020
	Toscane.....	830	2221	3051	9799
	Etats du pape.....	657	.....	657	1853
	Etats-Unis.....	53249	9201	62450	228585
	Sierra Leone.....	718	.....	718	2210
	Australie.....	1058	.....	1058	3336
	Amérique Britanniq. du Nord.	581744	38861	620605	1987989
	France.....	.....	.....	.....	.....
	Cuba.....	.....	.....	.....	.....
	Hambourg.....	.....	.....	.....	.....
	Autres ports.....	177	776	953	2999
	727261	451428	1178689	3731662	
Madrriers, battens, planches, etc., fendus ou sciés.....	Russie.....	155671	94284	249955	789202
	Suède.....	42574	118631	161205	484789
	Norvège.....	6028	118359	124387	401019
	Prusse.....	15684	35427	51111	164846
	France.....	1296	939	2235	7733
	Etats-Unis.....	3998	2591	6589	18136
	Amérique Britanniq. du Nord.	486723	233291	720014	2014260
	Autres ports.....	431	348	779	2562
		712405	603870	1316275	3832547
	Douves de 72 pouces et au-dessous.....	Norvège.....	129	216	345	3079
Prusse.....		22450	20024	42474	379080
Italie autrichienne.....		211	1029	1240	11067
Etats-Unis.....		5881	15231	21112	188425
Amérique Britanniq. du Nord.		39801	6015	45816	292077
Autres ports.....		452	106	558	4555
		68924	42621	111545	878283
Douves au-dessus de 72 pouces.....	Prusse.....	.....	.....	.....	.....
	Russie.....	120	589	709	6326
	Etats-Unis.....	.....	43	43	382
	Amérique Britanniq. du Nord.	71	8	79	525
	Autres ports.....	8	1	9	82
	199	641	840	7315	
Bois de chauffage des col. britanniques..	Amérique Britanniq. du Nord.	Toises. 22	Toises. 19	Toises. 41	133
	Autres ports.....	5	.....	5	7
		27	19	46	140
Bois de chauffage étranger.....	Russie.....	320	490	810	3727
	Suède.....	369	3109	3478	15997
	Norvège.....	104	14218	14322	65882
	Autres ports.....	65	111	176	808
		858	17923	18786	86414

les années sous-mentionnées, compilé d'après les Rapports officiels.

	1858.				1859.				1860.	
	Quantité importée.			Valeur estimée.	Quantité importée.			Valeur estimée.	Quantité importée.	
	Par des navires britanniques.	Par des navires étrangers.	Total.		Par des navires britanniques.	Par des navires étrangers.	Total.		Total.	Valeur estimée.
	Loads.	Loads.	Loads.	£.	Loads.	Loads.	Loads.	£.	Loads.	£.
	10321	24417	34738	94529	32096	39831	71927	205139	.....	.....
	6906	87079	93985	254954	9673	111672	121345	340815	203762	636017
	1298	57420	58718	157846	870	70862	71532	213274	346197	1093412
	58131	207040	265171	713784	41518	247036	288554	859005	.....	.....
	2532	834	3366	9269	2253	787	3040	8997	.....	.....
	1109	.....	1109	3037	648	.....	648	1966	.....	.....
	18703	11209	29912	103134	49917	11480	61397	228903	.....	.....
	453380	29415	482795	1434557	479150	35664	514814	1801360	580349	2117007
	.....	.....	.....	.....	1510	437	1947	5803	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	841	12	853	3134	.....	.....
	1070	962	2032	5698	1049	1709	2758	8044	.....	.....
	553450	418376	971826	2776808	2478	666	3144	9340	142829	506123
	145840	110824	256664	694424	621803	520156	1141959	3686280	1273137	4352559
	37153	153942	191095	518356	128910	126194	255104	789402	226968	783388
	4719	134171	138890	375436	45725	206350	252075	777898	446135	1533528
	13727	37535	51262	139112	6779	152094	158873	488663	.....	.....
	1067	163	1230	3291	11319	56559	67873	209030	.....	.....
	993	1125	2118	6077	1062	125	1187	3620	.....	.....
	452930	160046	612976	1447302	2529	863	3392	10741	654015	2192225
	503	692	1195	3202	435335	207326	733261	2194574	95688	344389
	656932	598498	1255430	3187200	482	415	897	2774	1452306	4853532
	20555	14388	34943	323948	632141	840526	1472667	4476702	.....	.....
	1904	2890	4794	46271	9983	26032	36015	365656	.....	.....
	5614	17658	23272	176918	2922	6055	8977	90612	.....	.....
	35735	4119	39854	208312	8514	17610	26124	183059	76341	.....
	1523	850	2373	22200	36552	5378	41930	200138	.....	.....
	65331	39905	105236	777649	1608	227	1835	16072	.....	.....
	93	34	127	1160	59579	55302	114881	855537	.....	.....
	55	56	111	1033	340	223	563	5674	.....	.....
	32	.....	32	189	2	32	34	346	.....	.....
	2	1	3	25	2	93	95	668	.....	.....
	182	91	273	2457	42	.....	42	205	.....	.....
	Toises. 17	Toises. 17	Toises. 34	68	1	.....	1	15	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	387	348	735	6908	.....	.....
	17	17	34	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	328	387	715	2288	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	395	2378	2773	8874	29	42	71	142	.....	.....
	26	17191	17217	55096	2	2	4	8	.....	.....
	66	103	169	509	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	815	20059	20874	68767	31	44	75	150	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	254	541	795	3182	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	230	4030	4260	17041	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	46	22056	22102	88410	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	87	121	208	819	.....	.....
	617	26748	27365	109452	.....	.....	.....	.....	.....	.....

TABLEAU des IMPORTATIONS de Bois dans le Royaume-Uni pendant

BOIS.	PAYS D'EXPORTATION.	1857.			Valeur estimée. £	
		Quantité importée.				
		Par des navires britanniques.	Par des navires étrangers.	Total.		
		Nombre.	Nombre.	Nombre.		
Cercles	Prusse		25400	25400	39	
	Hollande	16335660	7087179	23422839	36305	
	France	44290		44290	69	
	Amérique Britanniq. du Nord.	9275		9275	15	
	Autres ports.....	4013	25	4038	6	
		16393238	7112604	23505842	36434	
Bois à lattes		Toises.	Toises.	Toises.		
	Russie	4458	1156	5614	44214	
	Suède	510	1575	2085	16416	
	Prusse	1197	3307	4504	35471	
	Amérique Britanniq. du Nord.	4217	412	4629	31363	
Autres ports.....	17	73	90	707		
		10399	6523	16922	128171	
Espars et perches...		G. cent.	G. cent.	G. cent.		
	Russie	84	36	120	1259	
	Suède	21	200	221	2613	
	Norvège	121	1402	1523	25586	
	Prusse	2	15	17	284	
	France	17	98	115	875	
	Cuba	139	25	164	3222	
	Amérique Britanniq. du Nord.	46	4	50	943	
	Indes Occident. Britanniques.	90	19	109	2256	
	Autres ports.....	14	7	21	304	
		534	1806	2340	37342	
Teck		Loads.	Loads.	Loads.		
	Sierra Leone	4854		4854	49268	
	Maurice	616		616	6253	
	Indes Occident. Britanniques.	23570	3178	26748	327663	
	Autres ports.....	9	10	19	226	
		29049	3188	32237	383410	
Autres bois non sujets aux droits et employés dans la construction des navires	Cuba	1325	228	1553	15530	
	Etats-Unis	172	341	513	4941	
	Australie	413		413	2436	
	Indes Occident. Britanniques.	232	10	242	2420	
	Guyanne Britannique	7553		7553	75530	
	Haïti					
	Autres ports.....	19	133	152	1427	
			9714	712	10426	102284

les années sous-mentionnées, compilé d'après les Rapports officiels.

	1858.			Valeur estimée. £	1859.			Valeur estimée. £	
	Quantité importée.								
	Par des navires britanniques.	Par des navires étrangers.	Total.						
	Nombre.	Nombre.	Nombre.						
	17470915	5176525	22647440	36612	17173620	4912165	22085785	33605	
	2200	8360	10560	18	2409	10800	13200	20	
	11975		11975	20	25903	2875	28778	43	
	3071		3071	5	1640	900	2540	4	
	17488161	5184885	22673046	36655	17203563	4926740	22130303	33672	
		Toises.	Toises.	Toises.		Toises.	Toises.	Toises.	
		2404	790	3194	24674	3954	1258	5212	41397
		274	1032	1306	9948	274	1761	2035	16126
		813	2402	3215	24056	668	3270	3938	31097
		2917	229	3146	19533	3152	358	3510	22279
		10	40	50	378	85	62	147	1161
		6418	4493	10911	78589	8133	6709	14842	112060
		G. cent.	G. cent.	G. cent.		G. cent.	G. cent.	G. cent.	
		102	33	135	1241	68	116	194	1874
		20	204	224	2417	18	311	329	2804
	65	1827	1892	29020	77	2619	2696	36121	
	2	62	64	1316					
	197	1	198	1340	1859	264	2123	18279	
	94	18	112	2476	122	34	156	2987	
	42	1	43	733	55	5	60	947	
	27	1	28	600	68	6	74	985	
	10	2	12	195	9	6	15	137	
	559	2149	2708	39398	2276	3361	5637	64134	
	Loads.	Loads.	Loads.		Loads.	Loads.	Loads.		
	7204	615	7819	70622	4673		4673	36603	
	38297	7588	37885	396943	19180	4916	24096	258558	
	2	8	10	102	890		890	8207	
	39503	8211	45714	467667	24743	4916	29659	303368	
	125	228	353	2617	57	488	545	4414	
	270	27	297	963	46	222	268	1752	
	76		76	658	1460		1460	10809	
	4862	86	4948	42248	73	5	78	634	
		161	161	1429	4512	211	4723	38465	
	175	37	212	1633		26			
					63		89	666	
	5508	539	6047	49548	6211	952	7163	56740	

RÉCAPITULATION

Des quantités de bois et marchandises de bois importés dans le Royaume-Uni, (excepté les meubles et bois de fantaisie,) bendant les quatre années expirées le 31 décembre 1860, donnant séparément la quantité importée de l'Amérique Britannique du Nord et des autres pays, aussi bien que la quantité reçue par les navires britanniques et navires étrangers :—

	Total d'importa- tion.	De l'Améri- que Britannique du Nord.	D'autres pays	Par les navires britanniques.	Par les navires étrangers.
	Loads.	Loads.	Loads.	Loads.	Loads.
Nombre de loads en 1857	2781053	1398563	1382490	1586458	1194605
do 1858	2508661	1150250	1358411	1346495	1162166
do 1859	2956480	1301248	1655232	1397465	1559015
do 1860	2302284	1264364	1537920	.....	.....

Ces chiffres indiquent que la quantité de bois importé dans le Royaume-Uni et venant de l'Amérique Britannique du Nord, pendant les quatre dernières années,

Equivalait en 1857,	50	par cent de toute l'importation.
“ 1858,	48	“ “ “
“ 1859,	44	“ “ “
“ 1860,	45	“ “ “

On voit par là, que la moyenne de l'importation du bois de l'Amérique Britannique du Nord, dans le Royaume-Uni, pendant ces quatre années, a été de 11½ par cent, tandis que l'importation du bois étranger a augmenté de 10 par cent.

La moyenne des importations reçues par les navires britanniques,

Equivalait en 1857,	57	par cent de toute l'importation.
“ 1858,	53½	“ “ “
“ 1859,	47	“ “ “
“ *1860, .....	...	“ “ “

Ci-joint est un tableau que m'a fourni M. Allan Gilmour, de Glasgow, et qui indique la comparaison des prix des bois canadiens et ceux de la Baltique, tant avant qu'après l'abolition des droits sur les bois étrangers en 1842. On voit par ce tableau que les prix du bois ont, dans les ports de la Baltique, pris une hausse équivalente à la réduction des droits. La moyenne de l'accroissement du prix des bois étrangers de première qualité excède, pour les années de 1838 à 1860, 44 par cent, tandis que celle des bois canadiens pour la même période, n'est que de 17 par cent :—

* Les quantités ne sont pas données, mais je n'ai aucun doute que la différence en faveur des navires étrangers est encore plus grande que celle des trois années précédentes.

DROITS SUR LES BOIS PAR LOAD.

	BOIS.		MADRIERS.	
	Etranger.	Colonial.	Etranger.	Colonial.
Avant octobre 1842.....	55s.	10s.	55s.	10s.
Après le 10 octobre 1842	30s.	1s.	38s.	2s.
“ 10 “ 1843	25s.	1s.	32s.	2s.
“ 5 avril 1847	20s.	1s.	26s.	2s.
“ 5 “ 1848	15s.	1s.	20s.	2s.
“ 15 “ 1851	7s. 6d	1s.	10s.	2s.
“ mars 1860	1s.	1s.	2s.	2s.

PRIX des Bois et Madriers.

	1836	1838	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
MEMEL.												
Bois de 1re qualité..	38 0	37 0	.....	40 0	.....	.....	45 0	.....	50 0	50 0	.....	47 0
1er moyen.....	35 0	33 0	.....	36 0	37 0	.....	42 0	45 0	.....	.....	.....	.....
2e “.....	27 0	26 0	.....	26 0	26 0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Madriers 1re qualité	130 0	150 0	145 0	160 0	160 0	160 0	160 0	170 0	170 0	170 0	.....	170 0
“ 2e “	100 0	100 0	105 0	105 0	100 0	.....	.....	120 0	110 0	107 6	.....	90 0
DANTZIG.												
1er moyen.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2e “.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Moyen commun.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
QUEBEC.												
Chêne.....	.....	.....	0 21	.....	0 12	0 11	.....	0 16½	0 17	0 14	0 13	0 14
Orme, 35 pieds.....	.....	.....	0 5	.....	0 4	0 5	.....	0 8	0 9½	0 7½	0 7	0 7
Pin blanc, 60 pieds.....	.....	.....	0 5	.....	0 4	0 3¾	.....	0 5½	0 6	0 4¾	0 4¾	0 4¾
Madriers, 1er.....	.....	.....	175 0	.....	160 0	200 0	.....	129 7	140 0	126 0	120 0	120 0
“ 2e.....	.....	.....	112 6	.....	100 0	133 4	.....	82 10	90 0	82 10	80 0	94 8
MEMEL.												
	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	
Bois de 1re qualité	47 0	47 0	48 0	54 0	70 0	67 6	68 0	67 6	65 0	65 0	67 6	
1er moyen.....	42 0	42 0	43 0	45 0	65 0	62 6	63 0	62 6	60 0	60 0	62 6	
2e “.....	.....	.....	.....	40 0	50 0	50 0	55 0	50 0	45 0	50 0	52 6	
Madriers de 1re qualité	170 0	170 0	180 0	200 0	230 0	260 0	270 0	250 0	230 0	205 0	230 0	
“ 2e “	100 0	110 0	125 0	135 0	170 0	200 0	210 0	160 0	120 0	130 0	135 0	
DANTZIG.												
1er moyen.....	.....	.....	.....	45 0	52 0	52 0	53 0	50 0	47 0	50 0	51 0	
2e “.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 0	42 6	43 0	
Moyen commun.....	.....	.....	.....	37 0	45 0	39 0	41 0	37 0	34 0	37 0	37 0	
QUEBEC.												
Chêne.....	0 14	0 14	0 14	0 14	0 20	0 18	0 18	0 18	0 20	0 19	0 16	
Orme, 35 pieds.....	0 9	.....	.....	.....	0 10	0 11	0 10½	0 13½	0 12	0 12	0 10	
Pin blanc, 60 pieds.....	0 4½	0 5½	0 6½	0 5½	0 7½	0 6½	0 7½	0 8	0 7½	0 6½	0 6½	
Madriers, 1er.....	120 0	135 0	150 0	160 0	190 0	160 0	130 0	200 0	180 0	220 0	220 0	
“ 2e.....	80 0	96 0	95 0	107 6	130 0	105 0	100 0	100 0	120 0	110 0	110 0	

Je suis fortement d'opinion que la seule raison pour laquelle notre bois n'a pas augmenté en valeur, dans le Royaume-Uni, en proportion de la consommation, de même que le bois de la Baltique, est surtout due au surcroît de la production ; parce qu'aucun des bois de la Baltique que j'ai vus ne peut remplacer notre meilleur pin blanc. Nous ne faisons donc que dépouiller notre pays de son meilleur bois, sans qu'il en résulte de profit pour personne ; et puisque le gouvernement fait tout en son pouvoir pour mettre le commerce sur un pied convenable, il aura bien mérité de la patrie, s'il réussit à arrêter ou même à diminuer la destruction de nos forêts ; car toute personne voyant la consommation actuelle du bois en Europe augmenter tous les jours, doit en venir à la conclusion que le temps n'est pas éloigné où le prix des bois de toutes espèces dans cette province deviendra le double de ce qu'il est aujourd'hui.

Je dois maintenant vous informer que j'arrivai à Paris dans la soirée du 24 avril, et que le lendemain matin je remis au secrétaire de l'ambassade anglaise la lettre de Son Excellence le Gouverneur-Général, adressée à Lord Cowley ; je reçus un billet de l'ambassade dans la soirée, m'annonçant une audience pour le jour suivant. Je fus ponctuel au rendez-vous, et Son Excellence se montra très-désireuse de m'aider, autant qu'il était en son pouvoir, à atteindre le but que vous aviez en vue en m'envoyant en France ; bien plus, elle eût l'obligeance de me donner une lettre adressée à tous les consuls britanniques en France, les priant de m'aider dans les renseignements que je désirais obtenir ; et aussi des lettres pour les ministres de la Grande-Bretagne à Stockholm et à Berlin. Je remis les lettres de M. le baron Gauldrée-Boilleau, consul de France au Canada, à M. Herbet, conseiller d'état chargé de la direction des consulats et affaires commerciales au ministère des affaires étrangères, à M. Bossange et à M. Ducot ; ces messieurs prirent un vif intérêt à l'objet de ma mission en France.

M. Herbet me donna des lettres pour la plupart des départements publics, et pour plusieurs personnes ayant des contrats avec le gouvernement, entre autres, M. Ozienne, chargé de la direction du commerce extérieur au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ; M. Vicaire, directeur-général des eaux et forêts, au ministère des finances ; M. Behic, directeur du service maritime et des messageries impériales ; M. Delorme, conseiller d'état, directeur du matériel au ministère de la marine et des colonies ; M. Gauthier, conseiller d'état, secrétaire-général au ministère de la maison de l'empereur ; et une pour M. Armand, grand marchand de bois à Bordeaux. M. Bossange me donna une lettre pour le sénateur Michel Chevalier (le fameux libre-échangiste), et une autre pour M. Armand.

Je dois ici faire remarquer que je croirais manquer à la politesse en ne vous informant pas que, grâce aux lettres de M. le baron Gauldrée-Boilleau, je pus me mettre en rapport avec les personnes les plus en état de me donner des renseignements sur le sujet de ma mission en France. Ces lettres me donnèrent accès auprès des principales personnes engagées dans le commerce du bois dans ce pays, et toutes parlèrent avec empressement de la possibilité d'établir un commerce avec le Canada. Après avoir expliqué aux différentes personnes auxquelles j'avais été présenté, à Paris, combien était varié l'assortiment de nos bois de construction, leurs grosseur et longueur moyenne, leur nature, leurs qualités, et—autant qu'il était en mon pouvoir de le faire—les différents usages auxquels ils sont le mieux adaptés, je présentai une boîte d'échantillons à M. Behic et une autre à M. Armand.

Dans le cours de mes conversations avec ces messieurs, surtout avec ceux d'entre eux dont les établissements sont dans le sud de la France, je m'aperçus que leur grande préoccupation était de trouver où se procurer, le plus avantageusement, le bois propre à leur commerce. Ils m'informèrent que, sinon tous, au moins ceux du sud doivent jeter leurs regards ailleurs, pour leur approvisionnement, que dans les pays qui actuellement leur fournissent le bois ; que la consommation du bois a été si considérable dernièrement, vû le grand nombre de bâtiments que l'on construit en France, en Espagne et en Sardaigne, que les forêts de la Méditerranée seront bientôt épuisées ; et qu'à présent même l'importation du bois en France est très-grande et ne peut qu'aller en augmentant.

On trouvera à la page 37, un tableau montrant les quantités de bois importé en France pendant ces dernières années ; mais je regrette de ne pouvoir montrer l'importation de 1860, n'ayant pu me procurer les données nécessaires pendant mon court séjour dans ce pays :—

IMPORTATION DU BOIS EN FRANCE PENDANT LES ANNÉES SUIVANTES :—

DESCRIPTION DU BOIS.	1846.	1850.	1856.
Pin et sapin, au-dessus de 3 pouces d'épaisseur.	559476 stères ou à p. près 19756783 p. o.	338466 stères ou à p. près 11652927 p. o.	497783 stères ou à p. près 17579206 p. o.
" " 3 pouces d'épaisseur et au-dessous.	43844684 mètres	29443618 mètres	36540595 mètres
Autres bois, au-dessus de 3 pouces d'épaisseur.	47654 stères	1682901 "	24700 stères
" " 3 pouces d'épaisseur et au-dessous.	3483081 mètres	3124323 "	809048 mètres
Mâts, espars, etc., (excepté les perches).....	61593 morceaux	2463720 "	52242 morceaux
Douves de chêne	18428072 "	36823918 "	11822622 "
Douves d'autre bois.....	2245187 "	3582004 "	1342919 "

Le bois de charpente de navires, et le bois en général, a beaucoup augmenté en valeur pendant les dernières années. Les "Annales Forestières" remarquent à ce sujet que le bois qui, en 1852, se vendait à raison de 50 francs le stère (à peu près 35 pieds cubes anglais), valait 100 francs pour la même quantité en 1857.

Je n'ai pas pu me procurer de statistiques de la quantité du bois importé dans toute la France, pour une date plus récente que 1856 ; mais, d'après les renseignements que j'ai obtenus aux différents ports, je suis persuadé que la consommation des bois étrangers et indigènes a beaucoup augmenté pendant les années dernières.

La valeur de tout le bois étranger importé en France

- En 1857, était de 85,000,000 francs.
- En 1858, " 83,700,000 "

Et la valeur des bois de toutes espèces (français et étrangers) employés à Paris seul

- En 1857, était de 36,260,000 francs.



La construction des chemins à lisses occasionne une grande consommation de bois, et crée d'autres branches d'industrie en ayant aussi besoin. Cinq nouvelles lignes de chemins à lisses furent approuvées à la dernière session de la législature en France.

MM. Behic et Armand exprimèrent le désir de me voir visiter le sud, afin de faire connaître aux différents marchands de cette partie de la France la richesse de nos ressources forestières, et me donnèrent des lettres pour leurs chargés-d'affaires et d'autres marchands de Bordeaux et de Marseilles. Je visitai Dieppe, le Havre et Honfleur, et je crus m'apercevoir qu'il y avait pour nous moyen d'y établir un commerce considérable.

La majeure partie du bois importé à ces places vient de la Baltique, et bien que la même cause pour laquelle le marchand de la Baltique vend à plus bas prix que le marchand canadien, dans plusieurs ports du Royaume-Uni, existe là (c'est-à-dire le taux du fret) cependant, le Canada produit plusieurs variétés de bois qu'on ne peut se procurer dans le nord de l'Europe. En a besoin entre autres de notre pin jaune, de notre grand et gros pin rouge, orme dur, épinette rouge, chêne, frêne et plusieurs autres espèces de nos bois. Nos madriers sont trop courts pour le marché français; ils s'y vendraient avec profit s'ils étaient sciés de plus grande longueur et de mesure métrique. Ceux de 12 pieds passent pour 11 pieds français, et ceux de 13 pieds ne valent pas plus, puisque 13 pieds anglais ne font pas 12 pieds français, et ne comptent ainsi que pour 11 pieds.

Je suis heureux de pouvoir dire qu'on a reçu à Québec, dans le cours de cet été, des commandes pour plusieurs cargaisons de madriers, pour les ports ci-haut mentionnés, et d'après la réputation si bien établie des maisons auxquelles ces commandes ont été adressées, on peut être certain que les chargements donneront satisfaction.

On importe une grande quantité de douves de Memel dans cette partie de la France, la plus grande partie servant de bois de parquetage. Tous les parquets à Paris et dans cette partie de la France, qui ne sont pas de pierre, sont en chêne, arrangés avec beaucoup de goût, par carreaux. Les pièces ne mesurent guère plus de 40 pouces de longueur et sont très-bien polies. Les parquets faits de douves de Memel doivent être très-dispendieux. D'après les conversations que j'eus avec plusieurs marchands à cette place, je suis pleinement convaincu que le chêne du Canada, scié dans les dimensions voulues, supplanterait les douves de la Baltique, au moins comme bois de parquetage. Les dimensions qu'on m'a données sont de 5 pouces de largeur, 3 pouces d'épaisseur et d'une longueur qui permette de le couper par pièces de 40 pouces.

Bien convaincu que le Canada peut faire compétition au nord de l'Europe sur les marchés de cette partie de la France, à des termes au moins aussi favorables que pour aucun des ports de la Grande-Bretagne, et bien plus favorable que pour aucun des ports à charbon—(le chargement de retour de ces derniers ports à la Baltique, faisant que ces bâtiments peuvent y transporter le bois à bien meilleur marché qu'à cette partie de la France,) j'eus un désir ardent de visiter le sud-ouest et le sud de la France, jugeant devoir y trouver plus d'avantages pour le Canada, en raison du plus d'uniformité dans le taux du fret.

LE HAVRE.

De fait, le Havre est le port de mer de Paris: le meilleur et plus aisé d'accès de tous les ports de cette partie de la côte de France; il est formé de trois bassins, pouvant contenir à peu près 450 bâtiments, séparés les uns des autres et de l'avant port par quatre écluses.

ETAT des droits et frais incombant à un navire anglais de 120 tonneaux (129 tonneaux français), avec chargement à l'entrée:

	F. C.
Assistance des bateliers à l'entrée du port,.....	3 00
Gardiens des ponts,.....	7 20
Droits de pilotage,—en évaluant à 10 pds. le tirant d'eau,.....	47 60
Assistance d'un bateau,.....	12 00
Droits de douane,.....	430 89
Timbres,.....	6 00
Courtage,.....	95 00
Protêt,.....	9 05
Visiteurs de cargaison,.....	10 00
Bureau de santé,.....	5 00

A la sortie du port, sur lest :	
Pilotage,.....	11 90
Assistance d'un bateau,.....	6 00

Soit, £25 sterling.

643 64

DROITS DE DOCKS ET DE BOUÉES D'APRÈS LE TONNAGE.

DESCRIPTION DU BATIMENT.	DROITS DE DOCKS.		DROITS DE BOUEES.
	Bâtiments à flot.	Bâtiments non à flot.	
	F. C.	F. C.	F. C.
Bâtiments français, bateaux de pêche.....	0 30	0 00	0 00
“ entre le Havre, Honfleur et Rouen.....	0 30	0 00	0 00
“ de 40 tonneaux et au-dessus en descendant la rivière.....	0 30	0 00	0 00
“ de moins de 40 tonneaux.....	0 30	0 15	0 00
“ employés au grand commerce des côtes avec les colonies.	0 75	0 37½	0 00
“ des ports étrangers de l'Europe.....	0 00	0 00	0 00
“ de la Grande-Bretagne et de ses colonies en Europe.....	2 50	1 65	0 05
“ d'autres puissances.....	0 75	0 37½	0 05
Les bâtimens de l'Espagne, de Mecklenbourg et de Venezuela sont sujets aux mêmes charges que les bâtimens français.			
Bâtiments américains venant des ports anglais, ou des col. en Europe	2 50	1 65	0 05
“ “ venant d'autres ports.....	0 75	0 37½	0 05
Les bâtimens mexicains comme ci-dessus.			
Bâtiments brésiliens venant des ports anglais en Europe.....	2 50	1 65	0 05
“ “ venant d'autres ports.....	2 02½	1 40½	0 05
Bâtiments anglais venant des ports anglais ou des possessions britanniques en Europe.....	2 50	1 65	0 05
“ “ anglais venant d'autres ports, sur lest.....	0 75	0 37½	0 10
“ “ “ chargés.....	2 50	1 65	0 00
Autres bâtimens étrangers de quelque port que ce soit.....	2 50	1 65	0 10
“ “ chargés de bois de sapin, pour un demi mois, plus le décime.....	0 37½	0 18½	} 0 10
“ “ pour les deux premiers mois, par mois.....	0 75	0 37½	
“ “ pour trois ou quatre mois, par mois.....	0 37½	0 18½	
“ “ cinq mois, et pendant le reste du séjour des bâtimens, par mois.....	0 18½	0 09½	

Le pilotage, le droit de lumière, les droits de douane, les honoraires des officiers, et autres charges ne sont pas élevés au Havre.

HONFLEUR.

Située à l'embouchure de la Seine, presqu'en face du havre ; distance : six milles S. E. du havre, et trente milles N. E. de Caen. 400,000 francs furent votés par le gouvernement français pour l'amélioration de ce port.

ETAT des droits et frais, incombant à un bâtiment anglais du port de 226 tonneaux, tirant 14 pieds à son entrée avec un chargement de charbon, et 9 pieds à sa sortie sur lest :

	F. C.
Droit de pilotage à l'entrée (13 jours),.....	139 43
Assistance d'un bateau,.....	12 00
Balises,.....	3 00
Hausières,.....	3 00
Acquits,.....	4 50
Honoraires du Consul,.....	5 75
Tonnage, ou droit de bassin,.....	226 45
Droit de pilotage à la sortie,.....	42 90
Lest, 68 tonneaux,.....	115 65
Acquits à la sortie,.....	12 00
Courtage,.....	178 00
Protêt au Consul,.....	11 50

A 25 francs de change, soit £30 5 0. Sterling.

754 18

27

Parti de Honfleur le 3 mai, j'arrivai à Bordeaux le 5, et le jour suivant je présentai mes lettres aux principaux marchands et constructeurs de navires de cette place.

Il s'importe à Bordeaux une grande quantité de bois, surtout des douves. En 1859, l'importation totale du bois a été comme suit :

Douves,.....	22,058,241
Planches,.....	1,354,824
Madriers,.....	241,511
Plançons,.....	19,786

A peu près les trois-quarts des douves importées viennent des Etats-Unis, et le reste des différents pays de l'Europe. Lorsque j'appris l'immense quantité de douves que l'on importe dans une seule ville d'Europe dans le cours d'une année, je ne pus le croire. Je fus certainement très-étonné d'apprendre que la ville de Bordeaux consomme, à elle seule, trois fois plus de douves qu'il ne s'en exporte de Québec, et guères moins surpris de voir que-très peu, et peut-être aucunes de ces douves, n'étaient exportées de Québec.

Messieurs Donfou et Pouchon, qui font un grand commerce de douves à Bordeaux me dirent qu'ils ont eu dans le port, en une seule fois, plus de quarante navires américains chargés de douves. Ces messieurs en fournissent au gouvernement, et, lors de ma visite, ils étaient en voie de remplir un contrat pour en fournir 900,000 à 1,000,000, devant être employées à faire des barils à poudre à tirer. La grande masse des planches, madriers et plançons vient de la Baltique, et la moyenne du fret de cette dernière place à Bordeaux est de 70 francs par 80 pieds cubes anglais, ce qui fait plus de 36 chelins par *load*. Je suis donc sous l'impression que nous pouvons aisément faire compétition aux producteurs de la Baltique dans le commerce de ce port. C'est ici le moment de faire remarquer que M..... importa une cargaison de Québec en 1853; le bois n'avait pas alors, en France, la valeur qu'il a atteint depuis, et les prix étant très-élevés en Canada, ce monsieur se trouva découragé et n'envoya plus de commandes.

Les prix de ce chargement mis à bord à Québec, étaient comme suit :

	F.	C.
Chêne, 12 à 16 pouces.....	2	25 le pied.
“ 16 pouces et au-dessus,.....	2	50 “
Orme, 10 à 14 pouces, 40 pieds de longueur et au-dessus,.....	2	75 “
Frêne, 30 pieds de longueur et au-dessus; 13 pouces carrés et au-dessus,.....	1	00 “
Madriers de pin, 3ème qualité, £4 10s. sterling l'étalon de St. Petersbourg.		
Douves, 5½ et 4½ pieds, 1½ pouce, £57 10s., sterling.		

Sur l'assurance que je donnai à ce monsieur qu'il pourrait à présent acheter du bois à des conditions bien plus favorables, il me promit d'écrire à Québec afin de faire un autre essai: plusieurs autres personnes me firent la même promesse, et j'ai la satisfaction de pouvoir dire qu'elles ont tenu parole, car plusieurs cargaisons leur ont déjà été expédiées de ce port, et elles offrent des contrats considérables pour du bois livrable à Québec en 1862. Je dois remarquer ici que tous les marchands de bois en France, avec lesquels j'eus des rapports, me parurent désirer d'engager des relations commerciales avec ce pays, s'il était possible.

NANTES.

Située sur la Loire, à 34 milles de l'embouchure du fleuve, lat. N. 47, 13, 6; long. O. 1, 32, 44; la profondeur de l'eau sur le banc à l'entrée du port varie de 2 à 2¼ brasses. Les grandes mers sont de 14 pieds et les petites de 7 ou 8 pieds.

Etat des droits et charges incombant à un navire anglais de 60 tonneaux à son entrée à Nantes avec chargement de charbon et à sa sortie sur lest :

	F.	C.
Droits de bateau de quarantaine,	9	00
Pilotage de la mer à Paimbœuf, 10 pieds,	57	50
“ de Paimbœuf à Nantes, 10 pieds.	28	00
Tribunal de commerce,.....	7	75
Compte du mesurage,.....	12	00

	F. c.
Droits de rivière,	11 35
Droits de tonnage et passeport,.....	84 13
Pilotage à la sortie, de Nantes à Paimbœuf, 8 pids,	17 00

226 73

Soit £8 18 0 Sterling.

BORDEAUX.

La profondeur de la rivière permet aux gros bâtiments de se rendre à la ville. Il y a deux chenaux principaux pour entrer dans la rivière, savoir : la Passe du Nord et la Passe du Grave. Les petites mers sont de 7 ou 8 pieds, et les grandes de 14 ou 15 pieds ; commerce très considérable.

Etat des droits et frais incombant, à l'entrée comme à la sortie, à un navire anglais de 300 tonneaux de jaugeage, venant d'Angleterre, avec chargement :

	F. c.
Rapport et pilotage, de la mer à Bordeaux, d'un navire tirant 14 pieds français.....	218 93
Droits du Lazaret	61 00
Changer de place et ancrage.....	10 00
Entrée à la Douane, et courtage d'entrée.....	100 00
Droits de tonnage et de navigation.....	495 00
Officiers visiteurs, acquits, maître du havre, etc.....	14 75
Manifeste et liste du fret.....	15 00
* Compte du Consul, honoraires ordinaires.....	17 20
Pilotage de Bordeaux à la mer.....	220 00
Commission du Courtier à la sortie, soins et attentions pour l'expédition d'un vaisseau chargé par contrat ou au compte du propriétaire, 1 franc par tonneau.	300 00

1451 93

à 9½d ; soit, £57 9 3 Sterling.

Je laissai Bordeaux le 7 de mai pour Marseille où j'arrivai le 8.

MARSEILLES.

Grande ville commerciale et maritime de France, située sur la Méditerranée. Lat. N. 43, 17, 49, long. E. 5, 22 1-3.

Ce port, l'un des plus sûrs et des meilleurs du monde pour les bâtiments de moyen tonnage, dont il peut contenir à peu près 1,000, est au centre de la ville et forme un bassin de 525 toises anglaises de longueur sur environ 150 pieds de largeur. L'accès en est défendue par plusieurs fortifications considérables ; l'eau à l'entrée a de 16 à 18 pieds de profondeur, étant plus basse lorsque le vent souffle du nord-ouest et plus haute lorsqu'il souffle du sud-ouest.

À l'intérieur du bassin, la profondeur varie de 12 à 24, pieds étant plus grande lorsque le vent est au sud et moindre lorsqu'il est au nord. La marée n'y est presque d'aucun service. On y emploie constamment des cure-moles pour enlever la vase et empêcher le port de se remplir.

Les bâtiments, une fois dans le bassin, se rangent le long des quais, et ont toutes facilités pour charger et décharger.

À l'O. S. O. du port se trouvent les îles fortifiées de Ratonneau, de Pomègue et du château d'If ; cette dernière, qui est la plus près (à 1½ mille) n'est distante que de trois quarts de mille de la pointe de terre qui avance le plus loin dans la mer au sud de la ville. Bon ancrage pour les bâtiments de guerre et autres grands navires entre les îles de Ratonneau et de Pomègue, à l'ouest de l'île d'If.

* Sur lest, 50 centimes par tonneau, 120 francs au plus. Avec fret, 1 franc 50 centimes par tonneau.

Les bâtiments anglais jouissent des mêmes privilèges que les bâtiments français lorsqu'ils viennent des ports anglais d'Europe ; autrement ils paient les droits de pilotage et de tonnage étrangers, ce qui monte pour les premiers à à peu près 55 francs, et pour les seconds à 744 francs en sus de ce qui précède.

Monsieur Behic, de la société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée, à Paris, m'ayant donné une lettre de présentations auprès du surintendant des travaux à Bordeaux et Toulon, je visitai ce monsieur qui me pria de me rencontrer avec lui à cette dernière place le jour suivant, afin de donner à leur ingénieur des détails précis sur les échantillons que j'avais avec moi. Je le fis, et le résultat de mes explications fut que cette maison, qui est très-considérable, envoya immédiatement des ordres à Québec pour une cargaison de bois.

Dans le cours de la matinée que je passai à cette place, on lança un bateau-à-vapeur, en fer, de 3,000 tonneaux, et je n'en comptai pas moins de vingt-quatre autres en chantier, presque tout en fer. Cette compagnie seule emploie 3,000 hommes à Toulon et à peu près autant à Marseille. Le surintendant m'informa qu'ils emploient une quantité considérable de bois, et que, ne sachant où se le procurer aux conditions les plus avantageuses, si la cargaison qu'ils viennent de commander à Québec leur donne satisfaction, de grandes transactions avec nous devront s'en suivre. Ils ont déjà contracté cette année pour 200,000 pieds de chêne; partie de Dantzig, parti de France, et à peu près 50,000 pieds des Etats-Unis.

L'importation du bois à Marseille est très-considérable. Il y arrive de 70 à 100 cargaisons de la Baltique tous les ans, et le fret est de 100 à 120 francs par étalon de St. Petersbourg. On y importe aussi une quantité considérable de pin résineux, de chêne et de douves des Etats-Unis.

Dans le cours de l'année dernière, il arriva de ce pays 100 M. douves de 4½ pieds de longueur, 1½ pouces à 3 pouces d'épaisseur et 5 à 6 pouces de largeur; elles se vendaient, lors de mon passage à cette place, 150 francs pour la même quantité.

	F.	C.
Droit de pilotage à l'entrée et à la sortie du port,.....	37	70
Pilote à bord, 3 francs par jour.		
Timbres pour manifeste d'entrée et de sortie,.....	5	90
Timbres de l'excise pour le manifeste de sortie,.....	13	80
Passeport de la douane,.....	2	60
Certificat de santé,.....	5	00
Noter, enrégistrer, interpréter, etc., le protêt au tribunal de commerce,.....	0	00
Droit d'excise sur les provisions du bâtiment,.....	2	60
Légalisation du consul,.....	0	00
A l'entreposeur des poudres, et pour la faire transporter à la patache,.....	0	00
Mesurage du navire à la douane,.....	2	50
Extrait du certificat du livre de loc pour la douane,.....	0	00
Traduction du certificat d'origine, compte du consul,.....	28	25
Manifeste du chargement de sortie,.....	6	25
Certificat de la déclaration du capitaine au bureau de santé, pour la douane,.....	0	00
Certificat de la douane pour l'exportation,.....	6	25
Bateaux de remorque,.....	0	00
Avis dans les journaux,.....	0	00
Ports de lettres,.....	2	40
Louage d'une chaloupe,.....	3	70
En argent,.....	0	00
Interprète au bureau de santé,.....	5	00
Lest,.....	0	00
Honoraires du bureau de santé,.....	5	00
Agence,.....	60	00
Cuisine à terre,.....	3	00
Assistance d'un bateau,.....	25	00
Eau,.....	15	00

Soit, £9 0 0 sterling.

229 95

Je laissai Marseille le 12 mai, et arrivai à Paris le 13, persuadé que, d'après les renseignements que j'avais recueillis, et d'après mes propres observations, nous avons toutes

les raisons de nous attendre à un commerce étendu et très-avantageux entre la France et le Canada, surtout avec le sud-ouest, pour les raisons suivantes :

Premièrement :—(Comme on le verra par le tableau ci-annexé) l'importation du bois est très-grande.

Deuxièmement :—Le taux du fret pour transporter le bois à la plupart des districts où il est employé, surtout pour le nord de l'Europe, serait en faveur du Canada.

Troisièmement :—Pendant que j'étais en France, on s'attendait à ce que le 1er octobre de l'année courante, les bâtimens anglais seraient admis dans tous les ports de la France, sur le même pied que les bâtimens français. La chose est très-désirable, au moins en ce qui regarde le Canada, vû que les bâtimens anglais allant de l'Angleterre aux ports de France ont certains privilèges qui sont refusés aux mêmes bâtimens partant du Canada pour les mêmes ports.

Certaines causes peuvent, cependant, jusqu'à un certain point, retarder ce commerce. D'abord, notre bois de sciage, tel que préparé pour le Royaume-Uni, n'est pas tout-à-fait propre au marché français. On ne peut guère s'attendre à ce que nos propriétaires de moulins et autres manufacturiers de cette sorte de bois changent leur système pour produire un article qui ne serait pas du tout vendable dans le Royaume-Uni, s'ils n'étaient certains de trouver ailleurs un marché. Ceci amènerait certainement des désappointemens pendant quelque temps ; et jusqu'à ce qu'on se fût assuré d'un marché sûr, il serait nécessaire de donner au moins six ou neuf mois d'avis pour faire préparer cette sorte de bois. Ceci n'a rapport qu'au bois scié, parce que le bois carré peut se fournir en tout temps.

Pendant quelque temps, le fret serait probablement plus élevé aux ports de France qu'aux ports anglais de la même classe, mais cette différence ne pourrait tarder à disparaître.

Après mon départ de France, et dans le cours de mon voyage en Prusse, une personne avec laquelle j'avais eu des relations dans le sud de la France, transmit une dépêche télégraphique à une maison de commerce à Liverpool, faisant affaire avec le Canada, pour savoir s'ils pourraient fournir 1,000,000 de dormants de chemin à lisse dans l'espace de cinq ans, ou 200,000orceaux par année, et à quelles conditions.

Avant de clore mon rapport sur le commerce de la France, je dois remarquer que bien peu de marchands de bois de ce pays ont une juste idée de ce qu'est notre bois dans son état brut. Il va sans dire que je le leur expliquai de mon mieux ; mais ne voyant presque pas d'autre bois que celui que produit l'Europe, ils ne sont pas en état de se former une idée juste du nôtre. J'étais sous l'impression que quelques-uns de nos marchands devraient envoyer une petite cargaison de bois bien choisi et bien assorti à chacun des principaux ports, et à mon retour au Canada je le suggérai à quelques-uns d'eux ; mais je regrette d'avoir à dire que tous refusèrent, ne désirant pas courir le risque. Avant de laisser la France, j'avais l'intention, dans le cas où l'on n'enverrait pas de commandes, et que les marchands ne consentiraient pas à courir le risque d'envoyer du bois par spéculation, de faire comprendre au gouvernement, dans la vue d'attirer le commerce français dans cette province, l'opportunité d'envoyer trois ou quatre petites cargaisons pour être vendues à son propre compte, et je suis fermement persuadé qu'il n'aurait essayé aucune perte. Toutefois, je crois qu'une telle démarche est maintenant inutile, vû que plusieurs cargaisons ont déjà été commandées et expédiées ; et qu'elles suffiront, je crois, pour atteindre l'objet que j'avais en vue.

Je laissai Paris de nouveau le 14 mai, me mis en route pour la Belgique, et arrivai le 15 à Anvers. Je remis une lettre que m'avait donnée M. M. I. Wilson, de Liverpool, pour M. Kennedy, qui me présenta aux principaux marchands.

Le commerce paraît très-actif à cette place ; les prix sont élevés, et la consommation augmente rapidement. L'importation du bois a plus que doublé pendant les cinq dernières années, et elle augmente encore régulièrement. En 1856, il arriva 181 bâtimens chargés de bois, jaugeant ensemble 39,097 tonneaux. En 1860, 277 bâtimens ; 62,095 tonneaux. Je donne plus bas un aperçu comparatif du bois importé pendant les cinq dernières années. Pour plus de détails, quant à la description et la provenance du bois, je prends la liberté de vous renvoyer au tableau ci-joint, extrait des importations et exportations d'Anvers durant cette période.

	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	Morceaux.	Morceaux.	Morceaux.	Morceaux.	Morceaux.
Madriers, planches et battens,	828,561	1,216,805	1,141,945	1,366,044	1,480,459
Plançons.....	43,768	70,065	70,405	78,951	109,175

EXTRAIT DE LA CIRCULAIRE DE M. A. D. SOLVAY SUR LES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE BOIS A ANVERS POUR LES CINQ DERNIÈRES ANNÉES.

Comme le tableau des importations ci-dessous, le commerce de bois de construction prend une importance considérable. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les chiffres comparatifs des cinq dernières années pour se faire une idée de son immense développement. En effet, en 1856, les arrivages de bois du Nord se composaient de 181 chargements de 39,097 tonneaux de jauge, tandis qu'en 1860 les importations se sont élevées au chiffre de 277 navires, jaugeant 62,095 tonneaux.

Par suite de la rareté des bois indigènes et des transactions qui augmentent sensiblement entre notre port et tout le nord de la France, il est à présumer que les importations de bois prendront d'année en année un essor de plus en plus considérable. Nous finissons l'année 1860 avec un *stock* infiniment moindre que l'année dernière, et avec des prix ayant une tendance à la hausse.

Importations comparatives des années 1860, 1859, 1858, 1857 et 1856.

Planches—Memel, Riga, et Dantzig.	3 x 11	3 x 9	Rouge. 6-4.	Blanc. 6-4	5-4 x 3-4.	Rouge. 4-4.	Blanc.	8-4.	Total.
Memel, 1860.....	1367	200	17526	25027	1338	398594	208160	501	652713
“ 1859.....	17115	2196	24824	29258	.....	325712	170474	.....	569577
“ 1858.....	8197	.....	38168	17742	.....	420585	155037	.....	639729
“ 1857.....	5000	.....	16571	24370	.....	391167	105387	124	542662
“ 1856.....	.....	.....	33315	10205	.....	248305	28760	.....	320591
Riga, 1860.....	109	.....	5472	.....	.....	62684	14014	686	82965
“ 1859.....	1000	.....	7202	4959	.....	74651	15522	.....	97258
“ 1858.....	.....	.....	5683	5162	.....	36227	16328	.....	63400
“ 1857.....	2132	.....	12445	10149	.....	36374	28666	8023	97789
“ 1856.....	.....	.....	19822	28655	.....	69208	56380	.....	174065
Dantzig, 1860.....	.....	.....	18326	.....	2495	12536	.....	1942	35299
“ 1859.....	.....	.....	17449	.....	.....	10309	.....	2954	30712
“ 1858.....	.....	.....	9813	.....	.....	5516	.....	1405	16234
“ 1857.....	.....	.....	16633	.....	.....	8029	.....	1509	26171
“ 1856.....	.....	.....	20006	.....	.....	4911	.....	.....	24917

Madriers, Battens et planches.	4 x 9.	3 x 11- 13	3 x 9.	3 x 8.	3 x 7.	2½ x 9- 11.	2½ x 7.	2½ x 6½.	2½ x 6.	6-4, 5-4 4-4.	Total.
Suède et Norvège 1860....	811	25857	208390	14860	32375	8144	227246	92531	28490	70778	709482
do 1859.....	1353	21282	243622	18355	43839	4083	237889	39852	19607	36635	668517
do 1858.....	.....	12616	96443	11935	28172	4579	198154	31391	5629	33663	422582
do 1857.....	.....	14885	195819	10800	61788	4209	231113	20300	5057	6212	550183
do 1856.....	.....	12629	122300	12831	32120	.....	116480	.....	.....	14628	308988

Poutres de sapin de Riga.	Rouge.		Blanc.		Total.
	1re qualité.	2e qualité.	Hollandais.	Anglais.	
1860.....	3736	12968	14697	100	31501
1859.....	3673	13290	11427	746	29136
1858.....	4600	10721	10159	2560	28040
1857.....	10117	21751	8072	4168	44108
1856.....	7078	12035	7953	801	27867

Importations comparatives des années 1860, 1859, 1858, 1857 et 1856—(Suite).

Poutres et poutrelles carrées et billes de sapin.	Chêne de Dantzig, Mémel et Amérique.	Sapin.		Billes rondes de sapin par chemin de fer.	Poutres de sapin d'Amérique.	Total.
		Dantzig.	Suède et Norvège.			
1860	5386	5614	26514	30142	.....	67656
1859	5137	4522	10775	29381	.....	49815
1858	3375	2110	36693	.....	187	42365
1857	2840	6668	16449	.....	.....	25957
1856	3061	1262	11131	.....	447	15901

Douves de chêne.	Riga.								Memel.	Dantzig.	Total.
	3½x7, 108	31, 2 x 7, 96.	3 x 6, 96.	3 x 6, 84.	2½ x 5, 84.	3x6, 72	2½ x 5, 72.	3x6, 42	Various.	Various.	
1860 .....	.....	1840	1620	16616	2324	.....	.....	.....	9799	1080	37795
1859 .....	.....	1620	180	14493	900	1800	1950	766	1400	.....	18593
1858 .....	.....	780	2160	13600	2040	.....	.....	.....	6794	.....	26694
1857	1230	5847	3351	28851	.....	.....	.....	.....	8112	6920	54351
1856	Together	.....	.....	.....	.....	.....	43694, Riga.	.....	8947	2051	54692

277 vaisseaux arrivés pend. l'an. 1860, y com. 20 en route (Leuvain et Bruxelles), ensemble 62,095 ton. de jauge
 293 " " " 1859, " 35 " " " " 62,296 "
 226 " " " 1858, " 23 " " " " " 48,904 "
 273 " " " 1857, " 10 " " " " " 59,397 "
 181 " " " 1856, " 6 " " " " " 39,097 "

On a importé ici du chêne de la Virginie, et il paraît avoir donné satisfaction. Il est à peu près de la même qualité que notre chêne du Canada; il n'est certainement pas meilleur, ni aussi bien préparé; au moins, ce que j'en ai vu. On en a demandé et expédié plusieurs cargaisons de Québec cette année. Le fret de Riga à Anvers est de 25s. par *load*, ou à peu près 50 par cent de plus qu'aux ports à charbon en Angleterre, ce qui me fait croire que le Canada devrait avoir sa bonne part du commerce dans ce port. Il me fut impossible de rencontrer le secrétaire de la chambre de commerce; je laissai donc une boîte d'échantillons avec une lettre à monsieur Kennedy, qui me promit de les remettre à ce monsieur.

ANVERS.

Le principal port de mer de la Belgique, située sur l'Escaut, à 60 milles de Flessingue; latitude N. 51, 13, 16, et longitude E. 4, 24, 10. Le havre est excellent, capable de faire flotter les navires du plus fort tonnage, et contient des docks et magasins considérables.

Etat des droits et frais incombant (à l'entrée comme à la sortie) à un navire britannique de 207 tonneaux anglais (221 tonneaux belges), venu des Indes Occidentales avec un chargement, et revenu à la Grande-Bretagne sur lest.

	Florins. C.
Pilotage de la mer au chenal de Flessingue,.....	53 00
" de Flessingue à Anvers.....	50 00
" à Flessingue, (24 palmes) 12 pieds,.....	24 00
Payé au capitaine pour pilotage de Flessingue à la mer,.....	16 15
Pilote pour transporter le navire du chenal au dock et vice versa,.....	2 00
Protêt de mer, et transport au tribunal du commerce,.....	14 60
Honoraires du tribunal pour la nomination d'inspecteurs,.....	6 51
Payé aux inspecteurs pour l'examen des écoutes et de l'arrimage de la cargaison,.....	12 00

Plombage de la douane sur les écoutilles et les provisions du navire,.....	Fl. C.	8 90
Droits de port,.....		3 00
Droits de tonnage, 221 tonneaux à 90 cent.....	198 00	
Droit additionnel, 13 par cent, et timbres.....	44 38	
Certificat, timbres, mesurage et un reçu pour droits de tonnage,	11 90	
Droit de dock à 53 centins pour 3 mois,.....	53 04	
Cuisine à terre, 2 semaines,.....	3 80	
25 Lastes de lest,.....	32 10	
Payé au Consul, pour l'acquit,	2 71	
Inspection de l'équipage et certificat par un Bailli,	5 07	
Courage 221 tonneaux à 75 centins,.....	78 32	
Excise de la ville sur les provisions de navire et acquit pour l'entrée et la sortie,.....	5 80	
Anéantissement des cautionnements à la douane, ports de lettres et menus frais,.....	6 74	
Payé au bureau des pilotes, pour enregistrer la sortie du navire,	1 00	
Gratification au pilote de Flessingue à Anvers,	6 00	
Payé au Consul Britannique pour sa signature au rôle de l'équipage,	5 44	
	643 81	

A 1s 8d. de change par florin, £63 14s. 10d. sterling, près de 6s. par tonneau.

Arrivé à Rotterdam le 17 mai, j'eus une entrevue avec messieurs Van Stolk et fils, qui font le commerce de bois en grand. Ces messieurs sont propriétaires d'une vaste étendue de forêts dans les Ardennes, où ils manufacturent leur chêne et leur sapin. Le chêne fait par eux est gros, d'une dimension moyenne de 25 pieds de longueur et de 16 pouces carrés; j'ai appris d'eux qu'ils avaient dernièrement effectué la vente d'une grande quantité de ce bois au gouvernement de la Russie, et qu'ils devaient le livrer à Rotterdam au prix de deux guilders* par pied cube français. Quant au sapin manufacturé ici, ou plutôt dans l'intérieur du pays et mené à Rotterdam, il est d'une qualité très-inférieure. Je dois dire pourtant que, dans mon opinion, les bois canadiens ne courent que peu de chance sur ce marché. Ayant quitté pour Berlin, j'y suis arrivé le 20 mai. Je présentai la lettre que m'avait donné lord Cowley pour lord Loftus, consul britannique à Berlin, qui me fournit, à son tour, des lettres pour les consuls à Stettin, Dantzig, Königsberg et Memel. Je continuai donc mon voyage à Stettin, où je visitai M. Blackwell, le consul britannique. Ce monsieur me fournit des renseignements statistiques pas lesquels je pus constater que l'exportation du bois de ce port n'augmente pas. Pour les sept dernières années de 1852 à 1858 inclusivement, la valeur moyenne des exportations a été de :

	1,637,478 Thalers Prusses. †	
En 1859, elle était de...	1,625,870	" "
" 1860, " " "	1,673,460	" "
De la première quantité de...	1,637,478, la Grande-Bretagne à reçu..	745,174
En 1859, de.....	1,625,870	" " ... 746,900
" 1860, de.....	1,673,470	" " ... 695,165

M. Poulson, courtier de navires, me présenta à M. Kressman, qui fait en cette ville un commerce étendu sur le bois. D'après ce que me dit ce monsieur, la plus grande partie des forêts est la propriété de particuliers, et le reste appartient aux gouvernements de la Russie et de la Prusse. Relativement aux prix du bois debout, il me dit qu'il venait justement d'en faire un achat considérable en chêne et sapin, deux bois qui sont considérés comme étant d'une valeur égale, vu que la différence de leur prix par pied se trouve plus que compensée par la différence de leur grosseur. Il estime avoir 10,000 arbres sur l'étendue de forêt qu'il a achetée, pour lesquels il a à payer 55,000 Roubles ‡; mais comme un

* La guilders équivant à 40 cents du Canada.

† Le Thaler " à 78 " "

‡ Le Rouble " à 75 " "

certain nombre de ces arbres peuvent se trouver à n'être d'aucune valeur, il pense que chaque arbre qu'il sortira de la forêt lui coûtera 25s. stg., ce qui paraît fort cher lorsque l'on considère que la moyenne de ce bois n'est que d'à peu près 30 pieds. Il doit payer en entier et de suite le montant de l'achat, quoiqu'il ne puisse peut-être pas sortir le bois avant 6 ou 7 ans, si toutefois il réussit à l'avoir tout. Il aura à le traîner une distance de 2½ milles ou 3 milles allemands (12 à 15 milles anglais), et à le flotter plusieurs cents milles, de manière qu'il ne sera attendu à Stettin que dans le cours du mois de juin suivant. D'après tous les renseignements que j'ai pu obtenir, le bois, dans ce pays, je veux dire dans la Pologne-Prusse, devient rare, et son prix, debout, a pris une hausse considérable depuis quelques années, surtout depuis que les droits sur le bois ont été abolis en Angleterre.

Je continuai mon voyage à Dantzic, où j'arrivai le 23 de mai, et présentai la lettre de Lord Loftus à M. H. R. Plow, consul général de Sa Majesté Britannique. Je présentai aussi les autres lettres qui m'avaient été données en Angleterre et en Ecosse à MM. Albrecht et Cie., Thomas Behrend et Cie., S. Keahine, et autres marchands de bois, qui tous parurent fort pressés à me fournir tous les renseignements possibles relativement au commerce de ce port. Ces messieurs, qui sont honnêtes et francs, ne me parurent pas vouloir cacher rien de ce qui avait rapport, d'une nature générale, au commerce. Ils se plaignent tous de ce que le bois debout devient de plus en plus rare, que son prix augmente à chaque nouvelle vente, et que la distance qu'ils ont à le traîner augmente aussi. M. Grade, de la maison Albrecht et Cie., me dit que le bois qu'il n'était pas nécessaire de traîner plus de 12 ou 15 milles anglais était considéré comme étant bien près de la rivière; il n'est pas rare en effet d'avoir à le traîner de 6 à 8 milles allemands (30 ou 40 milles anglais), après quoi il est nécessaire de le flotter à une grande distance sur une rivière tortueuse, et cela à grand frais. La plus grande partie du bois dans ce marché est faite loin au sud et au sud-est de Varsovie, et il en vient beaucoup de la Galicie, dans la Pologne Autrichienne. Voici comment dans ce pays on vend généralement le bois debout: on vend pour une somme ronde, ou pour tant par arbre, une étendue de terrain que l'on suppose contenir un certain nombre d'arbres propres à faire du bois de commerce; quoique l'on en exagère généralement le nombre, la compétition parmi les acheteurs est telle qu'ils s'y soumettent volontiers. L'acquéreur est obligé de faire le bois, s'il le trouve, dans un temps limité; on lui fait payer tous les arbres qu'il prend au-dessus du nombre estimé lors de la vente; cependant on ne lui fait jamais déduction pour ce qui pourrait y manquer; on lui fait aussi compter tous les arbres qu'il coupe, bons ou mauvais.

De compagnie avec M. Albrecht, je visitai le bois qui restait dans le port après les expéditions du printemps; il y en avait peu, car l'on attendait de jour en jour le nouveau bois qui n'était pas encore arrivé. On divise, ici, le bois en 1re, 2me et 3me classes; M. Albrecht me dit qu'il est très-difficile et très-dispendieux de se procurer une certaine quantité de bois de première classe, et qu'il ne s'en trouve que bien peu à moins d'avoir à le traîner de 30 à 40 milles anglais. La valeur actuelle du bois rouge, ici, est de 55s. le *load* mis à bord, celui de la deuxième classe vaut 45s., et celui de la troisième 41s. Les frais de transport sont peu élevés, n'excédant pas 15s. par *load* pour un port de la côte orientale de l'Angleterre. Il se scie ici, en ce moment, une grande quantité de bois rouge en madriers de pontage pour les gouvernements français et anglais. Le prix donné par le gouvernement français est de 21s. par 40 pieds de madriers de 9 pouces de largeur sur 3 d'épaisseur, première qualité; pour ceux de la seconde qualité, il donne les deux-tiers de ce prix, mais il ne faut pas qu'il y ait de moële; il faut aussi que le cœur du bois y soit continu dans toute sa longueur, pour au moins sept pouces de largeur. D'après ce que j'ai pu constater, il n'en a pas été fait plus l'année dernière que l'année précédente. On prépare aussi, ici, une grande quantité de bois destiné aux ouvrages de Southampton, en Angleterre. Toutes les pièces doivent avoir 35 pieds de longueur, être de 12 pouces carrés, et montrer sur chaque face une certaine quantité du cœur du bois. Le prix de ce bois, mis à bord, 65s. le *load*, paraît satisfaisant le vendeur. Le bois acheté du gouvernement prusse est presque toujours abattu et écarri à ses frais, quoiqu'on en fasse aussi du rond, de toute la longueur des arbres. Alors ce bois se vend à l'encan; le bois carré au pied et le bois rond au morceau; ce dernier est généralement descendu sans être écarri; une partie en est expédiée comme espars, et le reste est scié et manufacturé en différentes espèces de bois de colompage.

Continuant mon voyage, je suis arrivé à Königsberg le 24 de mai, et le jour suivant je présentai la lettre de lord Loftus à M. Hartsel, consul britannique; ce monsieur ayant demeuré quelque temps à Memel, où il y faisait le commerce de bois, paraît être au fait des affaires du pays, en ce qu'elles ont rapport à ce commerce. Il me fit voir qu'un-tiers environ des terrains forestiers fournissant du bois à Memel et à ce port, appartient au gouvernement russe, et les deux autres tiers, environ, à la noblesse polonaise et russe; de sorte qu'à peu de chose près, l'approvisionnement du bois se tire tout entier du territoire russe et presque point de la Prusse. Il n'est guère possible d'établir le coût du bois rendu sur le marché d'exportation, cette partie étant entre les mains de juifs qui, jusqu'à aujourd'hui, s'entendaient avec les propriétaires, afin que les serfs soient employés à faire et à sortir le bois; les exportateurs ne connaissent ni ne s'occupent du coût de la manufacture, n'y étant aucunement intéressés. L'effet que produira l'émancipation des serfs sur le commerce reste donc encore à se faire voir. La contrée qui produit le bois est comprise dans un espace de 27,000 milles anglais; on y a coupé le bois déjà plusieurs fois; de plus, la population de cette section du pays, qui est regardée, sous le point de l'agriculture, comme une des meilleures parties de l'empire russe, est de 1,600,000 à 2,000,000. J'en conclus donc que même dans cette province, la quantité de bois debout est très limitée; il devient en effet de plus en plus rare comme de plus en plus cher. La distance sur laquelle il est nécessaire de le traîner augmente aussi, et l'on pense que l'émancipation des serfs produira un grand changement dans la nature de ce commerce. D'abord, on doit s'attendre à ce que l'on mettra en culture une plus grande étendue de terre; ensuite les ouvriers ne continueront pas à travailler pour les misérables gages qu'on leur a jusqu'à présent données. Le fait est qu'ils ne sont pas du tout portés au travail, et pour preuve, je puis dire que lorsque j'étais en Poméranie, un grand nombre d'allemands de cette province s'en allaient en Russie pour y faire le travail qu'y faisaient autrefois les serfs. Ce changement dans la position de ces hommes doit nécessairement faire hausser le prix du travail aussi bien que le prix du bois, ou, il faut qu'une diminution de la quantité s'en suive. M. Hartsel me dit de plus que le pays change tellement depuis l'émancipation des serfs, qu'il est impossible de dire quels effets ces changements produiront; une chose certaine, c'est que l'effet en a déjà été ressenti dans la diminution des différents produits du pays. Dans tous les cas, je ne crois pas que le Canada ait à craindre la concurrence du côté sud de la Baltique.

Ayant quitté Königsberg le 25 de mai, j'arrivai le 26 à Memel; le jour suivant, je présentai au Consul Britannique, M. Campbell, la lettre de lord Loftus, ainsi que d'autres lettres que m'avaient données MM. John Hall et Cie., de Newcastle-on-Tyne, William Muir, de Leith, Alexander Gordon, de Londres, et M. Hartsel, consul Britannique à Königsberg, pour les principaux marchands de bois de cette ville. Ayant vu chacun d'eux séparément, ils me fournirent, sur le commerce de bois, des renseignements qui confirmaient ce que j'avais déjà constaté, et que je puis résumer de la manière suivante. Le bois à Memel vient de la Russie et de la Pologne par le fleuve Niémen. La distance entre ces pays est si grande que le bois n'arrive qu'en septembre et octobre à un endroit appelé Russ, situé à 30 milles anglais de Memel, sur une baie qui se trouve entre cette dernière ville et Königsberg. On y vend le bois aux négociants de Memel, et on l'y transporte aux frais de ces derniers en radeaux de 1500 ou 2000 pièces de bois, rond et carré; arrivé à Memel, il est assorti suivant sa qualité et le goût du propriétaire. Il y a bien une forme de classification prescrite par le gouvernement, mais elle n'est pas obligatoire. Les espèces de bois que l'on amène ici sont le:

Sapin rouge rond
 " " carré.
 " blanc rond.

Chêne carré.
 Billots de chêne pour bois de lambrissage.
 Douves de chêne.

Dont l'importation annuelle peut, à peu près se résumer comme suit:—

Bois rouge carré, de 12 à 18 pouces carrés et de 20 à 60 pieds de longueur (très peu de pièces sont de cette dernière longueur) et d'une moyenne ordinaire de 30 x 13 pieds,.....	150,000 à 200,000 pièces
Bois rouge, rond,.....	150,000 "
Sapin blanc, rond,.....	20,000 "

Chêne carré.....	10,000	“
Billots de chêne pour bois de lambrissage,	4,000	“
Douves de chêne à peu près.....	15,000 shocks de 60 mc.	

On classe le bois rouge carré comme suit :—

Celui de première qualité valant.....	70s. stg. le load.
“ qualité 1re moyenne, “	66s. “
“ “ 2de “ “	54s. “

On scie le bois rond, tant rouge que blanc, dans des moulins à vent ou à vapeur en madriers de 3 x 11, 3 x 9, 4 x 11, 4 x 9, 2½ x 7, et en planches d'un pouce ou d'un pouce et demi sur une largeur de 8 à 11 pouces; et en général en grandes longueurs. On les classe comme suit :—

Sapin rouge, 1re qualité, valant £12 l'étalon de St. Ptg.	
“ “ 2de “ “ “ 7 “ “	
“ “ 3me “ “ “ 6 “ “	
“ blanc, 1re “ “ “ 7 “ “	
“ “ 2de “ “ “ 6 “ “	
“ “ 3me “ “ “ 5 “ “	

Ces derniers font compétition à nos madriers d'épinette dans les marchés anglais; mais, dans mon opinion, ils ne sont pas aussi bons et ne les valent pas sous aucun rapport. Les négociants me dirent qu'un insecte avait, il y a quelques années, attaqué et presque entièrement détruit les arbres de sapin blanc; j'ai remarqué, en effet, en inspectant une quantité de ce bois, qu'il était percé jusqu'au cœur par les vers (*grub-worm*).

On classe, comme suit, le chêne de 12 à 14 pouces, de 20 à 50 pieds de longueur et d'une moyenne ordinaire de 50 pieds cubiques :—

1re qualité, valant	100s. le load.
2de “ “	90s. “

Les billots de chêne pour le bois de lambrissage sont de 9 pieds de longueur et au-dessus. Ils doivent être tirés d'arbres assez gros, ne pas contenir de moële, avoir la forme suivante, $\left(\frac{10}{10}\right)$ et mesurer au moins dix pouces de la courbe au coin de la grande surface. Ceux de la

1re qualité, valant	5s. 6d. le pied.
2de “ “	3 6 “

Les dimensions des douves sont comme suit :

Douves à pipes, 6 pieds de longueur 6 x 3. pouces,	} réduits à 6 x 6 x 3.
“ à eau-de-vie, 5 pds. “ “ “	
“ à tonnes, 4 “ “ “ “	
“ à barils, 3 “ “ “ “	
Fonds longs, 2½ “ “ “	
“ courts, 1½ “ “ “	

La 1re qualité valait	£140 les 1200 morceaux.
La 2de “ ou 1er brack	115 “ “

Trois morceaux de fonds longs ou quatre morceaux de fonds courts comptent pour une douve.

Les provinces qui fournissent le bois à Memel sont Kowno, Augustoo, Bialystock, Vetepsk, Minsk, Wilna et Volhynia; cette dernière, qui est celle dont je fais mention dans le cours de mes remarques sur Konigsberg, fournit les deux-tiers du tout. Autant que je puis le comprendre, le commerce de bois diminue ici, et la rareté du bois ne doit pas être assignée comme la seule raison de cette diminution. La saison tardive dans laquelle arrive le bois, en nécessite l'approvisionnement de grandes quantités pendant l'hiver, ce qui doit nécessairement occasionner un gêne d'argent. Cependant, dans les ports de la Baltique, et lorsque j'étais à Memel, c'était tout ce que l'on pouvait faire de scier et préparer le bois pour le gouvernement français, et même on se plaignait de ne pouvoir le préparer assez vite. Il n'y a pas le moindre doute qu'il se fait actuellement en France une grande consommation de bois; il y aura donc certainement de la faute de nos marchands si le Canada ne profite pas largement des avantages qui en résulteront.

J'étais encore à Memel lorsque je reçus de monsieur P. M. Patridge, le surintendant des bois et forêts du Canada, la lettre qui m'informait que vous aviez approuvé ma suggestion de ne pas visiter la Norvège, tel que mentionné dans la mienne, écrite à Newcastle en date du 10 d'avril, et comme, d'après vos instructions, j'étais arrivé au but extrême de mon voyage, je revins à Hambourg le 29 de mai dernier. Je visitai MM. Klencroth et Cie., et MM. Martins, propriétaires de navires et marchands de bois. Ces derniers exportent du bois de Hambourg en Angleterre et en France. Ils pensent que certaines espèces de bois, par exemple, le chêne, l'orme et le pin jaune de bonne qualité et aux prix que j'ai déjà mentionnés, pourraient être expédiés profitablement à Hambourg, en petite quantité. Le chêne devrait être gros et long et le pin jaune long, clair et propre à faire des madriers de pontage. On a aussi besoin de mâts, mais il y a une telle abondance de bois inférieur dans ce pays qu'on ne doit y envoyer que ce qui est de la meilleure qualité.

Hambourg exporte du chêne et du sapin carré qui lui viennent de la Russie et de la Pologne par la voie de l'Elbe, et quoique les marchands de cette ville aient une plus grande distance à faire pour amener leur bois de l'intérieur du pays au marché, néanmoins, l'avantage du fret est tellement en leur faveur qu'ils peuvent aisément faire compétition aux marchands de Memel et de Dantzig. Le transport de Hambourg aux ports à charbon de l'Angleterre coûte de 10s. à 12s. par *load*. On m'a fait, ici, la même remarque qu'à Stetting, Dantzig et Memel, que le bois du pays s'en allait rapidement; M. Klencroth me dit que non seulement l'exportation du bois devra cesser sous peu, mais encore qu'il était immédiatement nécessaire d'en importer certaines espèces pour la construction de navires. De fait, on a déjà importé des Etats-Unis plusieurs cargaisons de chêne et de pin résineux.

Dans le cours d'une conversation, j'ai appris de M. Slowman, marchand de l'endroit, que l'exportation du bois est peu considérable à Hambourg, et qu'une grande importation devra y commencer sous peu pour rencontrer la demande toujours croissante. On ne conserve pas, ici, de statistiques relatives à l'importation et à l'exportation du bois; je n'ai donc pu me procurer, même après beaucoup de démarches, les renseignements que j'aurais désiré avoir à ce sujet.

J'arrivai à Brême le matin du 31 de mai. L'importation du bois s'y fait en quantité assez considérables comme on peut le voir dans le tableau suivant que j'ai compilé d'après les rapports officiels de la ville pour l'année 1860.

L'importation pour cette année, par mer, a été :

Chêne et merisier	24,071	pieds cubes.
Sapin	291,545	“
Madriers	836,899	morceaux.
Douves	491,470	“
Genoux	900	“
Mâts	44	“

Et de l'intérieur du pays,

A peu près 2,000,000 pieds cubes.

Je visitai MM. Bellier et O. Thyne, importateurs de bois, qui m'informèrent que la moyenne du fret de la Baltique à Brême est de 8 à 10 dollars de Brême, par lest de 80 pieds cubes anglais. Ce prix est tout ainsi élevé que celui des mêmes ports à la Grande-Bretagne. Le fret de Savannah, et autres ports du Sud de l'Amérique du Nord est de \$17 à \$18 par 1000 pieds, mesure superficielle. Je ne vois donc pas pourquoi le Canada ne pourrait pas entrer favorablement en compétition avec ces pays pour le commerce de Brême. J'eus une longue conversation avec M. Thyne, à qui je me suis efforcé d'expliquer les qualités, grandeurs, etc., de nos bois. Il me pria alors de lui donner l'adresse de quelques maisons de Québec, me disant qu'il écrirait au capitaine d'un de ses navires alors sur la voie de New-York, et qu'il lui enverrait l'ordre de se rendre à Québec afin de prendre une cargaison de bois pour son compte. Je lui donnai le nom d'une demie-douzaine de maisons, l'assurant en même temps que chacune d'elle exécuterait fidèlement toute commande qu'on voudrait bien leur confier. M. Thyne a, depuis, d'après ce que j'ai appris, commandé une cargaison qui lui a été expédiée, et qui, je n'en doute pas, lui donnera une entière satisfaction.

BRÈME.

Cette ville est située sur le Weser, à environ cinquante milles de son embouchure, latitude N. 53. 5., et longitude E. 8. 48. Les bâtiments de plus de 7 pieds de tirant d'eau ne peuvent pas monter jusqu'à Brême, mais à Veogesack, 13 milles au-dessous de Brême, il y a un excellent port capable de recevoir des bâtiments de 13 à 14 pieds de tirant d'eau, et à Bremerhafen, à 38 milles au-dessous de Brême, il y a un magnifique havre et des docks capables de recevoir des navires de 24 à 26 pieds de tirant d'eau. Ayant quitté Brême le 1er juin, j'arrivai à Londres le 2, et à Québec le 10 juillet 1861, après avoir, au meilleur de ma capacité, travaillé à atteindre le but de la mission pour laquelle vous m'avez envoyé en Europe.

En terminant, j'ose espérer que vous apprendrez avec plaisir que, depuis ma visite en Europe, plusieurs cargaisons de bois ont été expédiées de Québec, à la demande de maisons de commerce aux endroits suivants :

Brême	en Allemagne.
Anvers	" Belgique.
Dieppe	" France.
Le Havre	" "
Honfleur	" "
Nantes	" "
Bordeaux	" "
Montpellier	" "
Cette	" "
Marseille	" "
Toulon	" "

J'ai aussi la satisfaction de dire que je crois sincèrement que ceci n'est que le début d'un commerce très-étendu avec ce pays, et que les avantages qui en résulteront ne tarderont pas à se faire sentir au Canada.

Dans le cours de ce rapport, j'ai eu occasion de me servir des noms de plusieurs messieurs qui m'ont fourni des renseignements, et je sens que je ne dois pas le terminer sans mentionner d'une manière particulière les noms de ceux qui non seulement m'ont fourni tous les renseignements possibles, mais encore des lettres d'introduction à d'autres personnes qu'ils supposaient capables de m'aider dans la poursuite de l'objet de ma mission :

Monsieur le Baron Gauldrée Boilleau, consul de France au Canada.

ROYAUME-UNI.

MM. Henry Sharples,.....	Liverpool.
Edward Chaloner,.....	"
Rankin, Gilmour et Cie.....	"
Duncan, Ewing et Cie.....	"
Farnworth, Jardine et Cie.....	"
M. I. Wilson,	"
A. F. et D. MacKay.....	"
Allan Gilmour,.....	Glasgow.
Donaldson et Rose,.....	Aberdeen.
William Muir,.....	Leith.
John Hall et Cie,.....	Newcastle-on-Tyne.
William Burstall,.....	Hull.
Charles Heaven,.....	"
Wade, fils et Cie,.....	"
Gilmour, Rankin, Strang et Cie,.....	Londres.
Churchill et Sim,	"
Alexandre Gordon,.....	"
Mark Whitwell et Fils.....	Bristol.
Barns et Fils,.....	"
Watson et Cie,.....	Cardiff.
James Matin,.....	Dublin.
Colvin et Auld,.....	Belfast.

FRANCE.

	Son Excellence Lord Cowley, Ambassadeur Britannique à	Paris.
MM.	Herbert, Conseiller d'Etat, etc.,.....	"
	Bossange,.....	"
	Chevalier (Sénateur),.....	"
	Behie, Directeur du Service Maritime, etc.,.....	"
	Armand,.....	"

BELGIQUE.

	Kennedy,.....	Anvers.
--	---------------	---------

PRUSSE.

	Lord Augustus Loftus, Ambassadeur extraordinaire, minis- tre plénipotentiaire de Sa Majesté, etc., etc.,.....	Berlin.
MM.	Blackwell, Consul Britannique,.....	Stettin.
	Plow, Consul Général de Sa Majesté,.....	Dantzic.
	Albrecht et Cie.,.....	"
	Thomas Behrend et Cie.,.....	"
	Hartsel, Consul Britannique,.....	Konigsberg.
	Gubba,.....	Memel.
	John Mason,.....	"
	Campbell, Consul Britannique,.....	"

Le tout humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM QUINN,

Surintendant des Inspecteurs et Mesureurs de Bois.

N. B.—Je crois nécessaire ici d'expliquer une différence apparente dans les dates de mon retour en Angleterre et en Canada. Cette différence vient de ce que j'ai visité le continent de l'Europe avant d'avoir terminé mon tour dans le Royaume-Uni, ayant encore à visiter, après mon tour du continent, la partie occidentale de l'Angleterre, le pays de Galles et l'Irlande. Ma raison pour cette manière d'agir se trouve donnée dans ma lettre au Département en date du 26 avril 1861, lorsque j'étais à Paris. Dans ce rapport, j'ai désiré mettre ensemble mes remarques sur tous les ports que j'ai visités dans la Grande Bretagne; voilà pourquoi mes observations sur le continent de l'Europe se trouvent à la fin du rapport.

RÉPONSE

À UNE ADRESSE de l'Assemblée Législative, en date du 7 avril 1862,
touchant les primes accordées aux pêcheurs.

Reclamants.	Vaisseaux.	Montant.	Paiement, ou raison du refus.
C. Stewart	Le John Stewart.....	\$ 266 00	Payé.
do	do	228 00	Attend l'ordre en conseil.
John Davis.....	do Ospray	206 50	Payé.
do	do do	177 00	Attend l'ordre en conseil.
Wm. Harbour	do Breeze	180 00	Payé.
do	do do	180 00	Attend l'o. en c.
Wm. Baker.....	do Rambler	153 00	Payé.
do	do do	153 00	Attend l'o. en c.
Wm. Annett.....	do Defiance	195 00	Payé.
Joseph Fripp.....	do Admiration	138 00	do
do	do do	138 00	Attend l'o. en c.
John Ascah	do Highland Jane	224 00	Payé.
do	do do	192 09	Attend l'o. en c.
P. Mulrooney	do Village Belle.	140 00	Payé.
do	do do	120 00	Attend l'o. en c.
F. Coffin <i>et al</i>	do Perseverance	241 50	Payé.
J. Suddard <i>et al</i>	do Violet	136 50	do
do	do do	117 00	Attend l'o. en c.
H. Walsh et Frères.....	do Lord Douglas	232 00	Payé.
Wm. Baker.....	do do	174 00	Attend l'o. en c.
John Howell et autres.....	do Undaunted	154 00	Payé.
do	do do	132 00	Attend l'o. en c.
F. Kennedy <i>et al</i>	do Temperance	224 00	Payé.
do	do do	168 00	Attend l'o. en c.
C. Robson	do Aid	84 00	Payé.
J. Adams	do Orion.....	78 00	Attend l'o. en c.
J. Ross <i>et al</i>	do Britannia	268 00	Payé.
do	do do	235 50	Attend l'o. en c.
Geo. Miller <i>et al</i>	do Ranger	123 00	Payé.
do	do do	164 00	Attend l'o. en c.
F. Savage <i>et al</i>	do Maria Primrose	292 00	Payé.
do	do do	292 00	Attend l'o. en c.
G. Gagnon.....	do Pearl	216 00	Payé.
do	do do	216 00	Attend l'o. en c.
E. Buzolde.....	do Trial	116 00	Payé.
F. M. Lespérance.....	do Mary	140 00	do
do	do do	140 00	Attend l'o. en c.
J. Joncas	do Syrene.....	104 00	Payé.
do	do do	104 00	Attend l'o. en c.
G. Dionne.....	do Emedine	144 00	Payé.
do	do do	144 00	Attend l'o. en c.
G. Mathurin.....	do Crocodile	156 00	Payé.
F. X. Joncas	do Swift	124 00	do
J. B. Jackes	do St. Laurent	196 00	do
O. Coulombe	do St. Lawrence.....	99 00	do
D. Gobeille.....	do Marie Prudente.....	212 00	do
P. Boily	do Primrose	160 00	do
do	do do	160 00	Attend l'o. en c.
E. B. Foswill	do Caroline	320 00	Payé.
Ovide Boily	La Caroline	320 00	Attend l'o. en c.
A. Cloutier.....	do Alliance	280 00	do
J. & T. Joufer.....	do Sophie	116 00	Payé.
C. de Brun	do Alphonsine	92 00	do
do	do do	104 00	Attend l'o. en c.
P. Doyle.....	do Venetia.....	132 00	Payé.
do	do do	132 00	Attend l'o. en c.
P. Vignaret	do Wide Awake	168 00	Payé.
do	do do	168 00	Attend l'o. en c.
C. Cornier <i>et al</i>	do Eugenie	204 00	Payé.

RÉPONSE.—(Suite.)

Réclamants.	Vaisseaux.	Montant.	Paiement, ou raison du refus.
A. et C. Vignaret	do Eugenie	\$ 204 00	Attend l'o. en c.
F. Cornier	do John	98 00	Payé.
C. Arsineau	do Flora	160 00	do
G. Cornier	do Victoria	212 00	Attend l'o. en c.
do	do	212 00	Payé.
John Hammond	do do	129 00	Attend l'o. en c.
A. Larsineau	do Marianne	160 00	Payé.
F. Arsineau	do do	160 00	Attend l'o. en c.
P. Vignault	do Mary	160 00	Payé.
do	do do	160 00	Attend l'o. en c.
P. Turbide	do Jenny Lind	156 00	Payé.
do	do do	136 00	Attend l'o. en c.
W. Yeoman	do Ann	180 00	Payé.
R. Delaney	do Twin Brothers	168 00	do
N. Arsineau	do Lady	112 00	do
James Waldown	do do	112 00	Attend l'o. en c.
G. Sire	do Breeze	112 00	Payé.
do	do do	112 00	Attend l'o. en c.
D. Therriane	do Temperance	164 00	Payé.
do	do do	164 00	Attend l'o. en c.
D. Chaisson	do do	228 00	do
A. Cormier	do Triton	105 00	Payé.
L. Bourdreau	do do	190 00	Attend l'o. en c.
J. Jomphe	do Archangel	200 00	Payé.
do	do do	200 00	Attend l'o. en c.
Z. R. Snow	do Adelaide	184 00	Payé.
Damien Ridrard	do Onesime	180 00	do
do	do do	126 00	Attend l'o. en c.
P. Richard	do Dolphin	208 00	Payé.
do	do do	208 00	Attend l'o. en c.
J. Gourdreau	do Constantine	112 00	Payé.
P. Mabee	do Pilot	192 00	Attend l'o. en c.
Robert Pye	do Flying Fish	108 00	do
B. Bourdreault	do Seal	112 00	Payé.
S. Bourke	do Mary Julia	80 00	do
J. & G. Dionne	do do	212 00	Attend l'o. en c.
Dominique Gibson	do Esperance	228 00	Payé.
J. Fallancy	do Zelia	144 00	do
W. & E. J. Mann	do Sylph	159 00	do
Antoine Riverin	do Renard	88 00	Attend l'o. en c.
C. & F. LeBlanc	do Laddie	111 00	Payé.
Chas. Patterson	do Pyper	141 00	Attend l'o. en c.
J. Adams	do Coleraine	140 00	do
P. Nichol	do Annie Stacey	104 00	do
B. Weir & Co.	do Laurie	84 00	Payé.
E. Bugeold	do Emma	88 00	Attend l'o. en c.
B. Poulicotte	do Louisa	200 00	do
F. Arsineau	do Marion	160 00	Payé.
F. M. Lespérance	do Eugenie	134 00	Attend l'o. en c.
F. Cummins	do Ailsa	123 00	do
F. W. Terrieu	do Annice	180 00	do
H. Bourdreau	do Sarah	92 00	do
do	do Angelina	160 00	do
Montant total des réclamations payées.....		\$9791 50	
Total des réclamations non-payées.....		8679 50	

Plusieurs des réclamants ci-dessus nommés et dont le montant des réclamations attend l'autorité d'un ordre en conseil, ne se sont pas conformés à la loi touchant l'inspection de leur cargaison en vertu des dispositions de l'acte d'inspection de l'huile et du poisson.

ANDREW RUSSELL,

Sous-Commissaire

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE.

Québec, 8 avril 1862.

RAPPORT ANNUEL

DE

PIERRE FORTIN,

MAGISTRAT, COMMANDANT L'EXPÉDITION POUR LA PROTECTION
DES PECHERIES DANS LE GOLFE ST. LAURENT,
PENDANT LA SAISON DE 1861.

La goëlette du gouvernement "La Canadienne" ayant été de nouveau affectée au service de la protection et de l'administration des pêcheries canadiennes dans le fleuve et dans le golfe St. Laurent, j'en pris le commandement au commencement de mai, en conformité d'instructions reçues à cet effet de l'honorable commissaire des terres de la couronne; mais elle avait besoin de réparations à subir à sa quille ainsi qu'à ses manœuvres dormantes, et elle ne put être prête à prendre la mer avant le 23 mai.

Ce jour-là, donc, nous opérâmes notre départ de Québec pour le golfe St. Laurent, favorisés par un vent très-léger de la partie de l'ouest. Les jours suivants, nous eûmes des vents variables, et nous n'atteignîmes la rivière Godbout, le premier poste que j'avais à visiter sur la côte nord du fleuve St. Laurent, que le 26 au matin.

La rivière Godbout, comme on le sait, est une des rivières des plus poissonneuses de la côte nord, après celles de Moisie et de Natashquan; elle abonde en saumon et en truite de la plus belle espèce. Un garde-pêche a été placé là pour contraindre les pêcheurs et les Indiens qui fréquentent ces parages à l'observance des lois et des règlements qui ont pour objet la conservation de ces variétés précieuses de poisson.

Cet officier avait eu, l'année précédente, à porter plainte contre plusieurs personnes pour infraction à ces lois et règlements. Des warrants avaient été émanés pour arrêter les coupables, plusieurs d'entre eux avaient eu à subir les punitions infligées par la loi; mais deux Indiens, accusés d'avoir pêché dans les limites du locataire de la rivière, M. Holliday, avaient toujours réussi à se soustraire aux poursuites de la justice; et j'avais instruction du gouvernement de les faire arrêter par mes constables et de les faire traduire devant moi. Mais, comme les années précédentes, ces individus avaient pris la fuite à l'approche de la goëlette, et, à la faveur du bois, ils purent se dérober à nos recherches.

J'assemblai les quelques familles de Sauvages qui se trouvaient alors à Godbout, et après leur avoir donné connaissance des clauses principales de l'acte des pêcheries, je les engageai à les observer, leur démontrant qu'elles devaient être intéressées à la conservation du saumon et de la truite plus que toute autre personne, puisque ces poissons formaient un des principaux articles de subsistance pour elles, lorsque, l'automne, elles étaient occupées à la chasse aux animaux à fourrures dans l'intérieur des terres; en même temps, je leur fis comprendre que si les Indiens coupables s'échappaient encore cette fois-ci, on les prendrait plus tard, et que s'ils se rendaient coupables de nouvelles violations de la loi, les peines qui seraient portées contre eux seraient les plus sévères que les règlements infligent. Tous ces Indiens que je rencontrai me promirent de se conformer strictement aux règlements de pêche, et cette promesse fut tenue à la lettre; car, d'après le rapport du garde-pêche, il n'y eut, en 1861, aucune infraction à la loi des pêches dans la rivière Godbout.

Je m'occupai ensuite de marquer avec des bouées, un lieu d'ancrage pour les petits bâtiments qui fréquentent cette rivière pour la pêche de la morue ; et, en vertu des pouvoirs qui me sont conférés par l'acte des pêcheries, je fis des réglemens pour le dit lieu d'ancrage, et je nommai M. Antoine Blais gardien du havre de la rivière Godbout.

La débâcle de cette rivière avait eu lieu le 12 mai. Quelques truites avaient déjà commencé à la remonter, mais pas encore les saumons. L'aleçon avait paru sur les côtes depuis environ trois semaines.

Le lendemain, je me rendis à la Baie de Trinité, et je m'occupai d'une plainte de M. Mead contre Alexandre Comeau, écuyer, portant que ce dernier avait bâti une maison et un hangar sur son terrain. Je me transportai sur les lieux, j'en examinai les bornes, et je m'assurai que la maison de M. Comeau était hors des limites Est des terres des héritiers Poulin, dont M. Mead était l'agent, et que le hangar en question était sur la pointe de Trinité, sur des rochers qui sont couverts d'eau à mer haute, et, par conséquent, ne pouvait faire partie du terrain des plaignants.

Puis, cette affaire terminée, je donnai l'ordre de partir pour les Sept-Iles. Mais le vent d'est qui soufflait depuis le matin ne nous permit pas d'avancer bien vite, et le soir, la tempête nous força à mouiller sous l'île aux Œufs.

Le 28 au soir, le vent ayant sauté au N. N. E., nous fîmes voile, et le lendemain matin nous mouillâmes dans la baie des Sept-Iles.

Je m'occupai de suite de l'installation de M. John Gough Smith comme percepteur du nouveau port d'entrée des Sept-Iles. Ce monsieur était descendu avec moi de Québec, où je devais le ramener dans l'automne lorsque "La Canadienne" remonterait pour se mettre en hivernage.

Je lui fis remettre, par les employés de M. Hardy, la maison et les autres bâtisses du poste, autrefois occupées par la compagnie de la Baie d'Hudson, et que ce monsieur avait louées du gouvernement, depuis que les postes du roi, dont les Sept-Iles font partie, ne sont plus loués à la dite compagnie. M. Hardy avait négligé de remplir quelques-unes des clauses de son contrat avec le gouvernement, et avait perdu ses droits à l'occupation de ce poste important. Avant la fin de la journée, le percepteur de la douane était logé dans sa nouvelle demeure, et son bureau ouvert. Deux patrons de goélettes canadiennes qui s'en allaient trafiquer sur la côte du Labrador, se prévalurent presque aussitôt de cette facilité qui leur était offerte de faire le commerce dans les limites du port-franc de Gaspé, sans être obligé d'aller au bassin de Gaspé, et vinrent y prendre leur acquit.

C'était de suite une preuve que ce nouveau port d'entrée, établi par le gouvernement, allait être de la plus grande utilité à nos goélettes de Québec et des paroisses d'en-bas, portant des marchandises prises en entrepôt, soit dans les limites du port-franc, soit hors de la province. Sans l'établissement du port des Sept-Iles, ces goélettes, qui se rendaient peut-être jusqu'au détroit de Belle-Ile, peut-être seulement à la rivière Moisie ou dans les parages avoisinants, auraient eu à faire le voyage de Gaspé, ce qui aurait allongé leur route de plusieurs centaines de milles. Certainement que les navigateurs, marchands, pêcheurs et autres intéressés doivent savoir gré au gouvernement d'avoir établi un port d'entrée sur la côte nord, et d'avoir ainsi facilité à un si haut degré les relations commerciales du centre du Canada avec les côtes nord du fleuve et du golfe St. Laurent.

Je constatai avec satisfaction que les harengs de printemps étaient entrés en grand nombre dans la baie des Sept-Iles, et les pêcheurs de M. Hardy en prenaient depuis deux semaines de 20 à 60 barils par jour, au moyen d'une pêche faite de claires tendues près de la pointe du poste. C'est une grande ressource pour les habitants de cet endroit, et pour les Sauvages surtout, s'ils savaient en profiter.

Le 30 au matin, nous allâmes mouiller vis-à-vis la rivière Moisie. Le temps était beau, et j'en profitai pour faire marquer des lieux d'ancrage dans la rivière Moisie, en y plaçant plusieurs bouées, et pour mesurer les limites des quatre nouvelles pêcheries de saumon que j'avais reçu instruction de donner à bail ; puis je visitai les établissements de pêche.

Les glaces de la rivière n'étaient descendues que le 12 mai, et les saumons commençaient à en fréquenter l'estuaire, tandis que la morue avait fait son apparition sur les bancs du large et près des côtes depuis trois jours, en même temps que le capelan, dont il y avait une grande quantité près des rivages.

~~Le~~ A 11 heures p. m., je retournai à bord ; nous mîmes de suite sous voile, et le jour

suisant, à 2 heures de relevée, nous entrâmes dans le havre de Mingan. Aussitôt, je me mis en communication avec M. Anderson, l'agent principal de la compagnie de la Baie d'Hudson sur la côte nord du golfe St. Laurent, et je lui communiquai mes instructions reçues du gouvernement relativement aux pêcheries de saumon de la seigneurie de Mingan, que la dite compagnie avait affermées depuis bien des années, à un taux élevé, des propriétaires de la dite seigneurie; et aux propositions que je lui fis de lui louer toutes les pêcheries de saumon de la dite seigneurie, voici la réponse qu'il me fit :

MINGAN, 31 mai.

MONSIEUR,—Ayant reçu la vôtre de ce jour, je prends la liberté de vous dire que l'offre du sous-commissaire des terres de la couronne, d'accorder à la compagnie de la Baie d'Hudson des licences nominales pour toutes les rivières jusqu'à Agwana, a été reçue par moi le 29 du courant; mais, sans compter l'injustice qui en résulterait pour les habitants pauvres qui, d'après leurs licences, croient à la permanence de leurs stations, il est tout-à-fait impossible à la compagnie d'entreprendre de faire la pêche de ces rivières sous un si court avis.

En conséquence, je vous informe que nous n'occuperons que les stations pour lesquelles nous avons obtenu licence l'an dernier. Veuillez visiter la rivière St. Jean aussitôt que vous le pourrez, afin de régler là les affaires.

Votre obéissant serviteur,

JAMES ANDERSON,*

Facteur en chef, hon. comp. de la B. d'H.

P. FORTIN, écuyer.

M. Pierre Languay, de la Longue-Pointe de Mingan, vint porter plainte contre un pêcheur du même lieu qui avait causé des dommages à sa maison; mais, comme celui-ci était absent, l'affaire fut remise à mon prochain voyage à Mingan.

J'étais, d'un autre côté, pressé de me rendre aux Iles-de-la-Madeleine. En effet, la pêche du maquereau dans la baie de Plaisance devait y être commencée ou était sur le point de l'être, et la présence de "La Canadienne" y était nécessaire; aussi, ne fis-je pas une longue croisière sur la côte nord, et, le 1er juin, à trois heures du matin, nous étions en route pour les Iles-de-la-Madeleine. Notre voyage fut contrarié par des calmes; cependant, nous mouillâmes dans la baie de Plaisance, le trois au matin.

La pêche du maquereau n'y était pas encore commencée, mais déjà 60 goélettes de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau Brunswick et des Etats-Unis, armées pour cette pêche, s'étaient rendues dans le havre Amherst, et quelques pêcheurs avaient commencé à tendre leurs filets dans la baie; mais le maquereau ne paraissait pas encore.

La pêche du hareng s'était faite à l'époque ordinaire, c'est-à-dire depuis le 1er jusqu'au 30 mai. 300 goélettes des provinces voisines s'étaient donné rendez-vous dans la baie de Plaisance, pour participer à cette pêche et se livrer à la capture du hareng au moyen de seines. Mais leurs efforts n'avaient pas été couronnés d'un plein succès pour toutes les goélettes.

Le poisson avait bien été aussi abondant dans la baie de Plaisance que les années précédentes, mais les vents fréquents du large, soulevant une forte mer près des rivages, n'avaient pas donné la liberté aux pêcheurs d'exécuter leurs travaux avec de grandes chances de réussite; puis il y avait eu un si grand nombre de seines qu'on essayait à jeter en même temps, lorsque des bancs considérables de hareng se montraient à la surface de l'eau, près des rivages, qu'elles s'étaient entre-nuies, et de cette manière beaucoup de poissons avaient échappé aux engins des pêcheurs, et se trouvaient ainsi perdus pour eux. Et beaucoup des habitants des îles n'avaient pu, à cause de cela, se procurer leurs approvisionnements complets de hareng pour l'hiver.

Le moyen de remédier à cela serait de passer un règlement défendant à toute autre seine d'intervenir lorsqu'une d'elles serait occupée à la capture d'un banc de hareng.

Le 4, j'envoyai mon premier officier, le capitain Bernier, faire une visite de toutes les goélettes qui se trouvaient dans le havre de Amherst. Il laissa entre les mains de chaque

*Cette réponse de M. Anderson réglait la question pour cette année, et je n'eus qu'à lui donner les mêmes licences que les années précédentes.

patron une copie des règlements de pêche pour la baie de Plaisance ; et en même temps, je fis placer une bouée dans la baie, à l'endroit où passe la ligne à l'est de laquelle, en vertu des dits règlements, il n'est pas permis aux pêcheurs de tendre aucune espèce de filet ; et cette défense est faite dans le but d'assurer à la navigation un passage libre pour gagner le havre Amherst, et permettre aux bancs de maquereau de circuler dans la partie de la baie qui se trouve débarrassée de tout engin de pêche, et de s'approcher des rivages pour y déposer ses œufs sans rencontrer d'obstacles.

Le 5 au matin, M. Joseph Bourque, de l'Etang-du-Nord, vint m'informer que, la nuit précédente, des matelots étrangers, au nombre de huit à dix, appartenant apparemment à quelques goëlettes mouillées depuis la veille sous le Cap-aux-Meules, étaient entrés avec effraction dans sa maison la nuit précédente, et, après l'avoir assailli plusieurs fois, et l'avoir menacé de lui ôter la vie avec un couteau ou poignard qu'un d'eux tenait à la main, avaient volé une certaine quantité de marchandises que le dit Joseph Bourque avait sauvées d'un vaisseau naufragé, le steamer "United States," et qui lui avaient été adjudgées pour sa part de sauvetage par l'officier de douane du port d'Amherst, et en outre, des vêtements d'hommes et de femmes appartenant à sa famille, et d'autres effets valant en tout environ deux cents piastres. Malheureusement, il n'avait pas encore pu découvrir à quelle goëlette appartenaient les voleurs.

Après avoir pris sa déposition, je fis lever l'ancre aussitôt, et nous nous mîmes à la poursuite des goëlettes qui avaient passé la nuit précédente sous le Cap-aux-Meules, et dont nous voyions plusieurs sous voile sortant de la baie de Plaisance.

J'arrêtai et je visitai les goëlettes "Stacey," "St. Lawrence," "Village Belle," et "Sarah et Julia." Cette dernière était encore au mouillage, et comme on soupçonnait plusieurs de ses hommes d'avoir fait partie de la bande de voleurs, je la retins jusqu'au lendemain. Je fis faire une perquisition vigoureuse dans la cale et les chambres, mais sans résultat ; et M. Bourque et son fils, que j'avais fait venir à bord et qui examinèrent tous les hommes de l'équipage, les uns après les autres, ne purent reconnaître aucun d'eux comme étant de ceux qui avaient été voler chez eux la nuit précédente.

De plus, le capitaine m'apprenait qu'il n'avait eu aucune connaissance du vol en question ; cependant il, m'apprit que deux goëlettes, dont il ne savait pas les noms, et mouillées la veille, comme lui, au Cap-aux-Meules, avaient appareillé dès le petit jour, et avaient cinglé à toutes voiles du côté de l'île du cap Breton, à la faveur d'une jolie brise de vent d'ouest-nord-ouest. Mais on ne les voyait plus depuis plusieurs heures. J'allai ensuite au Havre-aux-Maisons pour tâcher de recueillir des informations plus précises, si cela était possible, au sujet du vol. Tout ce que je pus savoir, c'est que deux petites goëlettes étaient parties le lendemain du vol du Cap-aux-Meules, entre quatre à cinq heures du matin, et qu'elles avaient bien vite disparu du côté de l'île du cap Breton. C'était évidemment ces goëlettes que l'on devait soupçonner du vol ; mais on ne savait pas leur nom, et on ignorait le lieu où elles allaient. Pendant tout le temps de mon séjour aux Iles-de-la-Madeleine, je fis toute espèce de recherches pour tâcher de me mettre sur la piste des voleurs, mais sans résultats aucuns.

Le 7, j'eus à m'occuper de deux poursuites de Alexandre Cormier, écuyer, contre deux habitants de l'île, accusés d'avoir troublé et dérangé une assemblée du conseil municipal des îles. Le 12 et le 13, j'entendis plusieurs témoins dans les deux affaires, et, comme je fus obligé de partir pour Percé le 14, l'audition des témoins qui restaient fut remise à ma prochaine visite aux Iles-de-la-Madeleine.

En conformité d'instructions reçues du bureau de l'agriculture et des statistiques, et en ma qualité de commissaire pour le recensement des Iles-de-la-Madeleine et du Labrador, je nommai des recenseurs pour recueillir les noms dans les différentes îles et pour prendre tous les autres renseignements nécessaires, et je fus moi-même obligé de transporter dans les îles les plus éloignées du groupe un de mes recenseurs.

Et, dans le but de faire un recensement exact et complet, je me rendis moi-même aux différents villages, et j'invitai les habitants à répondre à toutes les questions qui leur seraient faites par les recenseurs, et à donner tous les renseignements qu'on leur demanderait, et j'eus beaucoup à me louer du zèle et de l'activité déployés par les personnes que j'employai au recensement des Iles-de-la-Madeleine. Car, outre les renseignements ordinaires et statistiques dont ils remplirent les colonnes des feuilles de blanc

que je leur avais fournies, ils me remplirent d'autres colonnes, indiquant le nombre des bâtiments et des bateaux de pêche possédés dans les îles, le nombre des ustensiles de pêche, la quantité des différentes espèces de poisson capturées en 1860, etc., etc. Ces renseignements étaient d'autant plus nécessaires que, jusqu'à présent, les seuls que nous eussions sur ces matières nous étaient fournis par les rapports de la douane, qui, toutefois, ne rentrait dans ses livres que la quantité de poisson exportée des Îles-de-la-Madeleine, sans s'occuper de milliers de quintaux de poisson consommés par les habitants eux-mêmes.

Pendant, j'avais pris toutes les mesures possibles pour mettre en force les règlements de pêche qui s'appliquent aux pêcheries de la baie de Plaisance, et jusqu'à un certain point j'avais réussi.

Un certain nombre de rets placés en contravention à la loi, lors de mon arrivée, avaient été tirés de l'eau et tendus plus loin dans les endroits permis, mais il en restait encore plusieurs dans cette partie des eaux de la baie qui, en vertu des règlements, devait rester libre et ouverte; et il était très-difficile, sinon impossible, de connaître les propriétaires de ces filets. Alors, j'eus recours aux moyens permis par la loi, c'est-à-dire que je les fis enlever par mes hommes, qui les placèrent endedans des limites marquées par la bouée que j'avais fait placer, quelques jours avant, à l'endroit indiqué par la clause des règlements dont j'ai déjà parlé. Ce travail était très-difficile et très-fatigant pour mes hommes; car il leur fallait tirer hors de l'eau des rets de cinquante à soixante brasses de longueur, maintenus au fond de l'eau par des roches de plusieurs centaines de livres de pesant.

Malgré cela, le 11, il ne restait plus que quelques rets dans le chenal, lorsque le capitaine Bernier, qui commandait une des embarcations occupées à transporter les rets tendus en contravention à la loi au lieu que je leur avais indiqué, fut assailli par le nommé Joseph Hunson, pêcheur de la Nouvelle-Écosse, dont les filets avaient été déplacés ce jour-là par mes hommes. Celui-ci avait lancé sur le capitaine de grosses pierres, dont l'une l'avait atteint à la tête et lui avait infligé une blessure grave, d'où s'écoula de suite une grande quantité de sang. Heureusement que je me trouvais là pour panser la plaie en temps opportun et d'une manière convenable.

Un des hommes du canot avait aussi été frappé par Hunson, sans toutefois être blessé. Aussitôt après avoir pris connaissance de cette malheureuse affaire, je fis appréhender Hunson et un des hommes qui l'accompagnaient dans son bateau, et ils furent mis à bord sous bonne garde.

Le lendemain, je les fis comparaître devant moi, et le complice d'Hunson, contre lequel il n'y avait pas eu de témoignage, fut mis en liberté.

Quant à Hunson, il ne put que s'avouer coupable. Là-dessus, je lui offris de l'admettre à caution pour comparaître à la prochaine cour criminelle du comté, à Percé, et comme il ne put trouver deux habitants solvables qui voulussent se porter garants pour lui, j'émanai contre lui un warrant d'emprisonnement dont l'exécution fut confiée à un de mes constables.

Au nombre des goëlettes que j'avais trouvées à Amherst, lors de mon arrivée aux Îles-de-la-Madeleine, il en était venu se joindre vingt autres et plus, et dix mille rets au moins pour la capture du maquereau avaient été tendus dans les différentes parties de la baie de Plaisance et près des îles Grindstone et Entry. Tous ces engins de pêche, bien ancrés avec de lourdes pierres, étaient orientés de la manière la plus avantageuse pour intercepter le plus grand nombre de maquereaux qu'on attendait avec tant d'impatience; mais ces poissons, trompant l'attente des pêcheurs, ne se montrèrent dans la baie de Plaisance qu'en bien petite quantité, et encore n'y affluèrent-ils que pendant une journée ou deux seulement.

Quelques pêcheurs, plus favorisés que les autres, avaient pris assez de maquereau pour se rembourser de leurs frais d'armement; malheureusement, il n'en était pas ainsi du plus grand nombre, dont le rapport de chaque filet avait à peine atteint le chiffre de deux quarts. Et la saison de cette pêche était tout-à-fait passée.

Aussi, le 14 juin, jour de mon départ des Îles-de-la-Madeleine, presque tous les filets avaient été levés, et grand nombre de goëlettes étaient déjà parties.

La pêche de la morue se montrait plus fructueuse, et à l'Étang-du-Nord, au sud de l'île d'Amherst et à Old-Harry, les bateaux n'éprouvaient aucune difficulté à en prendre de deux à quatre drafts par jour.

Dans mes visites au havre Amherst, je pus m'assurer que M. Cassidy (qui est le gardien du havre d'Amherst) avait bien su remplir les devoirs de sa charge; et personne ne

s'était rendu coupable d'avoir jeté, comme cela se pratiquait autrefois, du lest et autres matières nuisibles dans ce bassin si bien abrité de tous les vents, mais un peu difficile d'accès, car il y a des roches et un banc de sable qui en obstruent en partie l'entrée. Ce résultat me fait d'autant plus de plaisir à constater que, si le havre devenait impraticable (et il le serait bientôt si on y laissait jeter du lest comme par le passé), on ne pourrait plus qu'avec la plus grande difficulté se livrer à la pêche dans la baie de Plaisance, parce qu'on n'y trouve pas d'abris contre les vents qui viennent de la partie de l'est et du nord-est.

On sait que Amherst et le Havre-aux-Maisons sont les deux seuls ports aux Iles-de-la-Madeleine dont se sert le commerce.

Les goëlettes des Iles-de-la-Madeleine avaient été à la chasse du loup-marin sur les glaces flottantes du golfe comme d'ordinaire, et étaient revenues à leurs ports d'armement sans avoir éprouvé d'avaries, mais aussi sans avoir rapporté beaucoup de dépouilles de ces animaux. L'insuccès de leur voyage était dû principalement au mauvais temps que les marins avaient eue à subir pendant leur campagne aventureuse, et aussi à la petite quantité de ces amphibiens qu'ils trouvèrent sur les glaces qu'ils accostèrent.

Le 14 juin, nous partîmes donc des Iles-de-la-Madeleine, et le lendemain matin nous mouillâmes à Percé, où je fis mettre en prison le prisonnier Joseph Hunson.

La pêche de la morue, qui donnait des produits excellents, avait commencé dès le 29 avril dans les parages où je venais d'arriver; et c'était le hareng qui avait servi d'appâts à nos pêcheurs pour amorcer leurs lignes jusqu'au 8 mai; puis le capelan, accomplissant son voyage annuel de migration de l'océan aux côtes du golfe St. Laurent, était venu y faire son apparition, à la grande joie de nos pêcheurs; car ces petits poissons constituent une amorce plus tentante et plus sûre pour la morue que le hareng.

Mon voyage sur la côte de Gaspé avait pour fin d'affirmer, comme les années précédentes, toutes les pêches de saumon de ce district, et en même temps d'exercer une surveillance active sur les pêches et de maintenir l'ordre et la tranquillité publique dans les ports de mer, et en général sur les côtes. J'avais à opérer sur une étendue de côte de cent cinquante milles au moins; il me fallait pénétrer dans toutes les rivières et visiter presque tous les engins de pêche qui s'y trouvaient placés, en même temps voir les pêcheurs et me faire payer d'eux le prix de leur licence.

Ce travail, malgré toute la diligence possible, m'occupa pendant vingt-et-un jours.

Le 17, je me rendis à la Malbaie et je visitai la rivière du Barachois, que je remontai jusqu'à trois milles de la mer, et où sont des cataractes d'environ dix pieds de hauteur. A quelques pieds au-dessous, M. Duncan Robinson y a construit une chaussée de moulin; et comme cette chaussée était un obstacle insurmontable au passage du saumon, il y a construit, l'année dernière, une *passé migratoire* que les glaces du printemps ont enlevée, mais qu'il me promit de refaire aussitôt que les eaux seraient un peu plus basses; car telles que les eaux étaient lors de ma visite, il était impossible de travailler à la chaussée.

Cette rivière du Barachois est étroite et peu profonde en beaucoup d'endroits, mais l'eau y est très-claire. Il ne se tend pas de rets à saumon dans la rivière.

Tous les appareils employés pour la capture de ce poisson sont placés sur le banc de sable en dehors.

Le 18, nous entrâmes dans le bassin de Gaspé, où nous restâmes jusqu'au 25. Pendant ce temps, j'affirmai toutes les pêches des rivières St. Jean, du sud-ouest, du nord-ouest et de la Péninsule. Je fis aussi payer l'amende à un pêcheur de la rivière du nord-ouest et je confisquai son filet, pour avoir tendu en contravention à la loi.

Il se trouvait alors dans le bassin de Gaspé plusieurs navires, bricks et goëlettes, les uns arrivés d'Europe avec des marchandises et du sel, les autres employés dans les pêches.

La frégate française "La Pomone" s'y trouvait aussi; son commandant, le marquis de Chauvance de Montaignac, était en visite au Canada, et son bâtiment était là à l'attendre; et si, d'un côté, la population de Gaspé fit un accueil cordial et bienveillant aux officiers et aux marins de la frégate, d'un autre côté, ceux-ci se montrèrent si polis et si hospitaliers à leur bord, et leurs matelots se conduisirent à terre si bien et avec tant de retenue, que tous laissèrent après eux des regrets et de bons souvenirs.

Le 25, je m'arrêtai quelques heures à Douglastown, et le lendemain je débarquai à la Grande-Rivière. Je louai les pêcheries de cette rivière et celles des rivières du Petit-Pabos et du Grand-Pabos; et le 27, je me rendis au Port-Daniel, où je donnai aussi des licences aux pêcheurs de cet endroit.

Le 28, nous allâmes mouiller dans la rade de Paspébiac.

Dans toutes les rivières que je venais de visiter, à l'exception de celles du Sud-ouest et du Nord-ouest, la pêche du saumon n'avait jusqu'alors produit que des résultats médiocres. La morue, au contraire, était abondante sur les côtes.

Dans la rade de Paspébiac, je trouvai le nombre ordinaire de vaisseaux appartenant aux maisons Robin et LeBoutillier. On me dit que les armements pour la pêche de la morue sur la côte nord étaient plus considérables que jamais.

Le 29, nous allâmes mouiller à Bonaventure, et je réglai de suite les pêches de saumon de la rivière; et, en conformité d'instructions reçues à cet effet, je marquai les limites des endroits réservés pour les frayères du saumon. La limite inférieure se trouve vis-à-vis la rivière Duval, et la limite supérieure aux sources de la rivière. J'allai voir les Sauvages à leur camp, et leur ayant fait défense d'aller pêcher plus haut dans la rivière que la limite de la rivière Duval, ils me promirent d'obéir à mon injonction.

Le 1er juillet, nous nous rendîmes à New Richmond. J'y rencontrai le surveillant des rivières Cascapédiac et Bonaventure, M. Dimock, et j'obtins de ce monsieur, ainsi que de M. Charles Cool, les renseignements suivants sur les deux rivières Cascapédiac.

La grande rivière Cascapédiac prend sa source dans un lac de ce nom, qui peut avoir deux milles de longueur sur un mille et demi de largeur. Il est à environ soixante-et-quinze milles de l'embouchure de la rivière. Ce lac est alimenté par une petite rivière, qui peut être considérée comme la rivière Cascapédiac elle-même, et qui prend sa source dans les montagnes *Chicchac*, à environ trente milles plus loin.

La rivière Cascapédiac, à deux milles du lac en descendant, n'a plus que vingt verges de largeur. Partant de là, elle s'élargit graduellement jusqu'à ce qu'elle atteigne, près de son embouchure, une largeur d'environ cinq cents verges. Il n'y a pas de cartaractes dans cette rivière, mais beaucoup de rapides qui, cependant, ne l'empêchent pas d'être navigable pour les canots de bois et d'écorce de bouleau. L'eau y est très-claire et très-limpide.

De nombreuses îles couvertes des plus beaux arbres de la contrée, tels que l'orme, le frêne, l'érable, le bouleau, le mérisier, et toutes formées de terrains alluviaux, se rencontrent sur presque tout son parcours, et contribuent, avec ses rives tantôt escarpées tantôt en pente douce et couvertes d'une riche verdure, à en faire une des rivières les plus pittoresques du Canada. Elle offre en outre deux sources de richesse de la plus haute importance.

Sur ses bords, qui sont recouverts d'un sol des plus riches, ont poussé des bois des essences les plus précieuses: le pin jaune, le cèdre, l'épinette rouge et blanche, le mérisier, qui ont donné naissance à un commerce de bois considérable qu'ils alimentent depuis plus de cinquante ans.

Les pêcheries sont en grande réputation depuis l'établissement du pays, et on sait que les saumons provenant de cette rivière sont les plus beaux du Canada.

Il ne paraît pas que le saumon se rende jusqu'au lac Cascapédiac pour frayer.

Il a bien été vu dans le Minersbrook, ruisseau qui se jette dans la rivière Cascapédiac, tout près du lac, mais c'est plutôt dans les fosses et dans les remous où l'eau est profonde et tranquille, à trois milles, à six et à sept milles plus bas, que les saumons se rendent en grand nombre et là choisissent des endroits favorables pour y déposer leurs œufs. M. Cool, qui est un des habitants de New Richmond qui connaissent le mieux la rivière, me dit y avoir vu des centaines de saumons dans l'acte de frayer; et quand il revenait quelques jours plus tard, il pouvait voir les graviers au fond de l'eau couverts en partie des œufs de saumon.

Cette rivière se trouve, sous tous les rapports, dans des conditions très favorables pour la conservation et la multiplication du saumon, et avec le système de protection mis en vigueur et suivi depuis quelques années par le gouvernement, nous devons nous attendre à ce que le produit en saumon décuple de valeur avant vingt ans. Je dois ajouter aussi que la truite y est très-grosse, d'une belle qualité et très-abondante.

Afin de faire connaître davantage cette rivière si intéressante, et d'être utile aux excursionnistes qui seraient tentés de la remonter pendant la belle saison de l'été, je vais donner une liste des noms des endroits les plus remarquables de la rivière, avec leur distance respective de son embouchure:

Montagnes Pecapico.....	14 milles de la mer.
Turner's Brook.....	2 milles plus haut.
Montmorency Falls, dans un ruisseau.....	2 "
Jonathan's Brook.....	3 "
Tracadie.....	3 "
Charles Vallée's Brook.....	4 "
Ignace Fork.....	5 "
Indian Falls (rapides).....	1½ "
Le confluent de la Cascapédiac proprement dite et de la Salmon Branch	9 "

43½ milles.

La Salmon Branch est une branche de la rivière Cascapédiac qui, prenant sa source à l'ouest des montagnes Chicchac, coule vers l'est, et va rejoindre la branche principale à l'endroit que je viens d'indiquer. Je n'ai pu savoir d'une manière certaine s'il y remontait beaucoup de saumon; cependant, d'après le nom qu'elle porte, on doit conclure qu'elle est très-poissonneuse, ou au moins qu'elle l'était autrefois. Elle est moins considérable que la branche principale.

La petite rivière Cascapédiac coule parallèlement à la grande, et à la distance de quatre à six milles seulement à l'est; mais elle est loin d'avoir l'importance de la première; aussi n'y voit-on que peu de saumon; mais en revanche on y trouve beaucoup de truite.

Elle se divise en deux branches à vingt-deux milles de son embouchure.

En voici les lieux les plus connus, avec leur distance de la mer :

Cap Brûlé Brook, à	4 milles de la mer.
Mill Brook	10 "
Red Pine Mountain.....	16 "
Le confluent des deux branches	22 "

Les frayères de saumon comme pour la truite s'y trouvent un peu au-dessous de la fourche formée par la jonction des deux rivières, et même s'étendent jusqu'à Mill Brook.

Elle prend aussi sa source dans les montagnes Chicchac.

Les deux rivières grande et petite Cascapédiac se jettent dans la belle baie du même nom, qui n'a pas moins de neuf milles de largeur, et sur les bords de laquelle se trouvent les deux importantes paroisses de New-Richmond et de Maria.

Après avoir donné les licences aux pêcheurs de New-Richmond, je définis les limites des frayères dans chaque rivière, et je fis placer, par M. Dimock, des poteaux pour indiquer aux pêcheurs indiens les limites des dites frayères; en même temps, je donnai avis de cette mesure par des affiches qui furent lues aux Sauvages et affichées en plusieurs endroits.

Le 2 juillet, j'allai louer les pêcheries de saumon à Maria; le 3, j'accomplis la même besogne à Carleton, et le 4, sur le côté canadien de la rivière Ristigouche. Je ne rencontrai de difficulté nulle part.

Dans la rivière Cascapédiac et dans la baie de Carleton, la pêche du saumon ne paraissait pas devoir être abondante; dans la rivière Ristigouche, elle était meilleure.

Dans la Baie-des-Chaleurs, la morue en général ne s'y était pas montrée en aussi grande quantité que les années passées, et on peut dire que jusqu'alors la pêche n'était que médiocre; tandis que la pêche du hareng avait été presque partout très-productive.

Ayant terminé toutes les affaires qui concernaient mon service dans ces parages, je dirigeai le bâtiment sur Percé, où nous mouillâmes le 6 au matin, et nous quittâmes ce poste deux heures après pour la côte nord du golfe St. Laurent, laquelle côte nous atteignîmes le lendemain. Le jour suivant, nous vîmes mouiller à la rivière St. Jean, dont je mis deux jours à louer les pêches de saumon.

Ce poisson y avait afflué plus que jamais, et les pêcheurs y avaient déjà recueilli des produits doubles des années précédentes.

Le surveillant de la rivière, M. Joseph Beaulieu, avait, quelques jours précédents, remonté la rivière jusqu'à trente milles de son embouchure, et avait trouvé tous les appareils de pêche placés selon la loi. J'eus, cependant, à faire payer l'amende à deux personnes de St. Jean, pour avoir pêché dans l'estuaire, l'un sans licence, l'autre avec un filet trop rapproché de celui de son voisin.

Le 10, nous touchâmes à la Longue-Pointe, et le 11 à Mingan.

Sur les bancs de Saint-Jean, la pêche de la morue, commencée depuis trois semaines, donnait des résultats très-satisfaisants. Le capelan et l'alengon abondaient près des côtes ; sur les bancs de Mingan, le poisson était plus rare.

Le 11, nous partîmes pour Natashquan, où, à cause des vent d'est, nous ne pûmes nous rendre que le 13 au matin.

La première affaire dont j'eus à m'occuper dans cet endroit, ce fut la plainte de M. Edouard de Laporelle contre Edward Quigley, fils, et autres, pour vol d'effets sur un bâtiment naufragé. J'émanai un warrant de recherche, et mes constables trouvèrent les effets dans le bâtiment de Quigley, père. Je fis de suite arrêter celui-ci avec ses complices, et je les fis conduire à bord. Les jours suivants, je pris les témoignages de plusieurs personnes qui avaient eu connaissance de l'affaire, et, comme les preuves ne manquaient pas contre les inculpés, j'émanai un warrant d'emprisonnement contre eux, lequel warrant fut mis entre les mains d'un de mes constables. Les prisonniers devaient être conduits à bord de "La Canadienne" à la prison de Percé, la plus voisine du lieu où l'offense avait été commise.

Deux autres affaires se présentèrent devant moi. La première, Paul Vignault contre Samuel Foreman. Ce dernier était accusé d'avoir pêché dans les limites de la pêcherie de saumon de M. Vignault, lequel avait pris une licence du gouvernement pour la dite pêcherie. La preuve établit que l'offense a été commise. Le défendeur fut condamné à vingt piastres d'amende, et je confisquai son filet qui a servi à commettre l'offense, et un baril et trois quarts de saumon qui y avait été pris.

La seconde affaire était : Robert Stanley contre Samuel Foreman, même offense que dans la première. Condamnation, vingt piastres d'amende. Ces deux sommes sont payées de suite.

Dans le havre de Natashquan, plusieurs goëlettes s'occupaient de la pêche de la morue, qui, cette année, avait fourni des produits plus abondants que jamais. Jamais on n'avait vu sur les côtes une plus grande affluence de morue. Des bateaux de M. de Laporelle en avaient pris pendant plusieurs jours consécutifs depuis 12 jusqu'à 17 drafts (une draft pèse 238 livres, encore le poisson n'est-il pesé que lorsque la tête et les entrailles en ont été arrachées, c'est-à-dire plus d'un quart de son poids entier). Partout sur les établissements les vignots ployaient sous le poids des milliers de morues qu'on y avait établies pour les soumettre à l'action dessiccative du soleil. Malheureusement, le temps était très-défavorable pour ces opérations depuis le commencement de la saison de pêche ; les pluies et les brumes avaient été d'une fréquence extraordinaire, et à peine si déjà quelques centaines de quintaux de morue avaient pu être mis en sûreté dans les hangars destinés à les recevoir, après avoir été soumis à tous les procédés en usage pour la préparation de la morue. On espérait toujours que le vent allait se mettre de la partie de l'ouest, et qu'alors on aurait une température sèche et un beau soleil : ce sont les conditions de temps les plus favorable à nos pêcheurs pour le séchage de la morue.

Le 16 au soir, nous appareillâmes pour transporter les prisonniers à Percé, et le 19 au soir, nous atteignîmes cet endroit, et Quigley et ses complices furent débarqués et conduits en prison.

Le lendemain, nous partîmes pour Gaspé, où nous mouillâmes le 21. Dans les postes que je venais de visiter et où j'avais recueilli bien des renseignements, la tranquillité et l'ordre publics n'avaient pas été troublés une seule fois.

La pêche de la morue, très-fructueuse au commencement de la saison, avait diminué en rapport depuis une semaine, à cause de la rareté de la boîte, le capelan ayant manqué, et l'encornet, qui est un des appâts qui tentent le plus la morue, n'ayant pas encore fait son apparition. Le temps avait été très-pluvieux.

Le 23, j'eus à m'occuper dans le bassin de Gaspé de plusieurs cas de désertion de matelots d'une goëlette anglaise "l'Electra ;" William Vesey, le patron de la dite goëlette, était le plaignant. Quatre de ses matelots, sur preuve de leur culpabilité et sur leur refus de retourner à bord de leur bâtiment, furent condamnés par moi, en vertu de l'acte impérial, trois à six semaines et l'autre à quatre semaines d'emprisonnement. Ils furent retenus à bord sous la garde d'un de mes constables, et le lendemain je les conduisis, dans "La Canadienne," à la prison de Percé.

Tous les appareils de pêche avaient été levés dans toutes les rivières de Gaspé, et la pêche y avait été très-rémunérative.

L'*Overseer* de la Malbaie me fit rapport, vers le même temps, que M. Robinson avait fait construire, sur la chaussée de son moulin, dans la rivière du Barachois, une *passé migratoire* dans les proportions exigées par la loi.

Le 25, nous partîmes pour une seconde visite sur la côte nord du fleuve St. Laurent, et nous fûmes assez heureux de pouvoir nous rendre le lendemain, dans la matinée, à la rivière Moisie, malgré une brume très-épaisse.

La pêche de la morue dans ces parages donnait les produits les plus beaux et les plus abondants, depuis le 8 juin. Jamais on n'avait vu sur les côtes de la baie de Moisie, et surtout vis-à-vis l'embouchure de la rivière, une si grande affluence de poisson. Pendant quelque semaines, il n'avait pas été rare de voir les bateaux de pêche revenir au port, après quatre à cinq heures seulement de travail, avec 600 à 1000 morues de la plus belle espèce. La pêche du saumon n'était pas moins fructueuse, et, au dire de tous les pêcheurs des environs, M. Holliday n'avait jamais retiré autant de produit de la rivière que cette année.

Quelques cas d'infraction à l'acte des pêcheries s'étaient présentés devant moi. Un pêcheur résident de Moisie fut condamné à huit piastres d'amende pour avoir pêché du saumon et de la truite dans les limites de M. Holliday. Un pêcheur de morue fut de même condamné à cinq piastres d'amende, pour avoir jeté des débris de poisson dans la rivière. Plusieurs autres pêcheurs, me dit l'*Overseer* de la rivière, s'étaient rendus coupables de la même offense; des plaintes furent faites contre eux par M. Chisaller; mais, comme il ne put pas fournir de preuve de leur culpabilité, ils furent acquittés. Le patron de la goëlette "Sea Slipper," de Halifax, avait ouvertement violé la loi de pêche dans la rivière Moisie, pendant plusieurs semaines, en jetant des débris de poisson à l'eau, à l'endroit où son bâtiment était mouillé, et cet étranger méritait une punition exemplaire; car déjà il s'était rendu coupable de la même contravention à l'acte des pêcheries l'année précédente. Mais il était parti quelques semaines avant mon arrivée à Moisie, probablement pour retourner à son port d'armement à Halifax. Toutefois, j'écrivis la plainte qu'on me fit contre lui, dans l'espérance de le rencontrer quelque part dans les douze mois qui suivront le jour que l'offense a été commise, et de le punir comme il le méritait.

Le 28 au matin, je visitai la pêche sédentaire et à eau profonde que M. David Têtu tient depuis deux ans sur le banc de Moisie. Cette année, elle était placée par le travers de la Pointe-de-Bois, à plus d'un mille de l'embouchure de la rivière Moisie; et, comme elle était l'occasion d'une plainte de M. Holliday contre son propriétaire, par ce qu'il y avait été pris du saumon, laquelle plainte j'ai cru devoir réserver pour la soumettre à la considération de l'honorable commissaire des terres de la couronne, je vais faire une description de la dite pêche.

Elle se compose d'un ret tendu transversalement au rivage, mais n'y touchant pas, (il peut y avoir environ cent vingt verges de distance entre son extrémité la plus rapprochée du rivage et le rivage,) de trois à quatre cents pieds de longueur au large, auquel se trouve la pêche proprement dite, et qui est composée d'une suite de parcs ou chambres faits de filets à maille de deux, trois et quatre pouces de largeur, et ouvrant les uns dans les autres. C'est dans ces parcs ou chambres que les poissons, arrêtés dans leur course par le ret transversal, viennent s'emprisonner lorsqu'ils croient au contraire qu'en gagnant le large, tout en suivant le filet, ils vont échapper aux embûches que leur ont dressées les pêcheurs avec tant d'art. Arrivés dans le dernier parc, qui est aussi le plus grand, les poissons, quels qu'ils soient, s'y trouvent dans une véritable prison, car ils ne peuvent presque plus en sortir, l'ouverture qui communique avec la chambre précédente étant faite en forme d'entonnoir, dont la partie étroite se trouve tournée du côté de la dernière chambre; et ceux qui, par hasard, trouvent la porte de communication entre la dernière chambre et l'avant-dernière, et passent dans celle-ci, après y avoir nagé pendant quelque temps et fait tous leurs efforts pour reconquérir leur liberté, finissent toujours par revenir dans la dernière chambre. Il faut remarquer que toutes ces chambres ont un fond fait aussi de mailles de filet qui s'appuie sur le fond de la mer, et qui est si bien joint aux côtés des chambres, que le poisson ne trouve d'autre issue pour en sortir que les ouvertures de communication entre elles.

Comme ces chambres ont de cinquante à soixante pieds de diamètre, les poissons, quand ils n'y sont pas en très-grand nombre, peuvent y nager facilement, et y vivre pen-

dant plusieurs jours et même plusieurs semaines, et c'est un avantage sur les pêches dans lesquelles les poissons se maillent dans les fils des rets qui les composent ; car ceux-ci ne tardent pas à mourir asphyxiés ; les fils des mailles exercent une pression si forte sur la poitrine des poissons que les muscles qui font mouvoir les ouïes ne peuvent fonctionner, et l'acte de la respiration est interrompu ; et si on ne va pas bien vite les démailler, au moins dans les vingt-quatre heures qui suivent la capture, ils se gâtent, et ne se conservent plus, même dans les saumures les plus fortes.

Lorsqu'on veut prendre les poissons qui se trouvent dans la dernière chambre, on ferme, au moyen d'un cordage, la porte de communication avec les autres chambres, puis on lève le fond avec l'aide de poulies, et on s'en empare avec des épousettes à larges mailles, qu'on enfonce sous l'eau et qu'on retire un instant après toutes pleines de poisson de toutes les espèces qui fréquentent les parages où sont tendues les pêches de la forme dont je parle.

Cette pêche est très-ingénieuse, comme on voit, et fonctionne bien ; mais elle est très-coûteuse, et demande, pour être bien tendue et être en état de résister aux vagues, un appareil considérable de cordages et de grosses ancrs.

Lorsque je visitai la pêche de M. Têtu, il y avait déjà pris de cinquante à soixante milles morues, sans compter le hareng et d'autres poissons.

Dans l'après-midi du 28, nous allâmes mouiller près du Cap-Charles, qui est à une distance de 10 milles à l'est de la rivière Moisie ; nous avions été appelés là pour porter secours à la goélette "Gleaner," appartenant à la maison Le Boutillier et frères, laquelle avait fait naufrage dans la nuit du 26, sur les récifs de la pointe du Cap-Charles.

J'allai, le soir, avec le capt. Bernier et sept hommes à bord de la "Gleaner," que nous trouvâmes dans une position très-dangereuse ; pourtant, nous nous préparâmes pour venir le lendemain matin à mer haute et essayer de la faire flotter en jettant tout son lest à l'eau, puis nous nous proposâmes de la remorquer dans un port sûr ; mais nous avions compté sans la tempête. En effet, à peine étions-nous retournés à bord, que le vent d'est prit, une brume épaisse vint ensuite nous dérober tout-à-fait la vue des côtes ; et le lendemain, le mouillage où nous étions ne présentant plus d'abri contre les vents d'est, nous fûmes obligés de fuir. Ce ne fut que le jour suivant que nous vîmes les atterages. Nous étions par le travers de la rivière Bersimis, et, bientôt après, nous allâmes mouiller à l'entrée de la baie des Outardes, d'où je me rendis en canot au poste de Bersimis.

Je restai trois jours en cet endroit, occupé à faire le recensement des habitants de cette station importante et des postes voisins, et aussi à recueillir des renseignements utiles sur les pêches qui se pratiquent dans ces parages, comme c'était la première fois que j'y venais.

On sait que Bersimis est un poste de traite de la compagnie de la Baie-d'Hudson, habité par pas moins de sept cents Sauvages. On y voit une belle église catholique, les maisons et les hangars du poste et une dizaine de maisons que quelques Sauvages y ont fait construire. La grande partie de ceux-ci vivent encore dans des cabanes d'écorce de bouleau, qu'ils plient et apportent avec eux lorsque, l'automne, ils commencent leurs courses vagabondes dans l'intérieur des terres pour s'y livrer à la chasse des animaux à fourrure.

Il y a à Bersimis un prêtre résidant : c'est le révérend père Arnaud, le missionnaire des Sauvages montagnais de la côte nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent.

Pendant l'été, les Sauvages se livrent à la chasse des gibiers de toute espèce qui visitent annuellement les côtes du golfe. Ils pratiquent surtout celle du phoque ou loup-marin d'esprit (*Harbour Seal*), dont ils enlèvent les graisses pour fabriquer, au feu, l'huile de loup-marin de commerce qu'ils vendent, soit à la compagnie de la Baie-d'Hudson, soit à des traiteurs du Canada et des provinces d'en-bas.

La rivière Bersimis est très-poissonneuse ; les saumons s'y voient par centaines, mais personne n'y fait la pêche avec des filets, les forts courants et la grande profondeur de la rivière, et les bancs de sable mouvants qui se forment à son embouchure, ne permettant pas d'y tendre des appareils de pêche dans des conditions favorables pour la capture du saumon.

D'après toutes les informations qu'on me donna, les Sauvages avaient observé les règlements de pêche.

Le 1er août, à midi, nous quittâmes Bersimis, et, le soir, nous mouillâmes à Godbout. Le lendemain, je vis le surveillant, M. Blais, et j'appris avec plaisir de lui, que pas une

seule des clauses de l'acte des pêcheries n'avait été violée dans toute sa division. C'était un résultat satisfaisant, surtout après les difficultés que nous avons eues avec les Indiens.

A la Trinité et aux Ragged Islands, près de la rivière Pentecôte, où je me rendis le même jour, on me fit de bons rapports sur la tranquillité et l'ordre qui y régnaient. Dans ces deux endroits, nos pêcheurs ne réussissaient que médiocrement à la pêche de la morue.

Sur la côte nord du fleuve, on n'avait pas encore vu de goëlettes américaines armées pour la pêche du maquereau ; du reste, elles n'y auraient rien fait, car ce poisson s'y était à peine montré.

Le 3, je débarquai à la rivière de Cap-de-Chatte. Je visitai l'écluse du moulin, bâtie sur cette rivière à environ six milles de son embouchure, et je constatai qu'on y avait placé une *passé migratoire*, sur laquelle il coule beaucoup d'eau, et que le saumon et la truite peuvent franchir sans trop de difficulté ; et M. Joseph Landry, un des habitants du voisinage, m'a assuré avoir vu, quelques semaines auparavant, un saumon adulte à un mille et demi plus haut que la chaussée, qu'il venait sans doute de franchir au moyen de la *passé-migratoire*. Et il n'y a pas de doute qu'avant la fin de la saison les frayères de cette jolie rivière ne soient garnies de saumons occupés à y déposer leurs œufs ; et nous y verrons, avant peu d'années, ces poissons aussi nombreux qu'ils y étaient autrefois.

Nous avons d'autant plus droit d'espérer ces beaux résultats, que d'après le rapport de M. Roy, magistrat de l'endroit, il n'a pas été pris de saumon cette année, dans la rivière du Cap-de-Chatte, ni au dard ou d'aucune manière défendue par la loi.

En passant sur les bords de la rivière du Cap-de-Chatte pour me rendre jusqu'à l'écluse de moulin dont je viens de parler, je n'ai pu m'empêcher de remarquer les belles prairies et les beaux champs de blé, d'avoine et d'orge que j'avais à traverser. Vraiment, on est étonné de trouver à une si grande distance du centre du pays, et dans une contrée où, jusqu'à ces dernières années, était pour ainsi dire inconnue, et qu'on croyait en général impropre à la culture, un sol aussi riche, couvert de magnifiques forêts où l'on trouve toutes nos meilleures essences de bois, et un climat sinon plus doux, au moins égal à celui des paroisses des environs de Québec.

Cette paroisse du Cap-de-Chatte et de St. Anne-des-Monts, à six milles plus bas, avec tous les milliers d'arpents de terre qui bordent la route qui fait communiquer les établissements de la rivière du Cap-de-Chatte avec ceux de Matane, offrent un champ vaste et profitable à la colonisation. Il faut se rappeler qu'il y a une *route carrossable* le long du fleuve, entre Rimouski et St. Anne-des-Monts.

La distance entre Québec et Rimouski est de 150 milles, et de Rimouski au Grand-Matane, 50 milles, et de là à St. Anne-des-Monts, 45 milles.

Dans l'après-midi du 4, j'allai à St. Anne-des-Monts. J'y rencontrai les pêcheurs de saumon, et je leur accordai des licences pour leurs stations de pêche dans la rivière Ste. Anne.

La loi de pêche a été bien observée dans cet endroit. Le saumon avait été plus abondant que l'année dernière, tandis que la morue ne s'était montrée sur les côtes qu'en petite quantité. Les maquereaux avaient paru depuis une semaine, mais n'étaient pas nombreux.

On n'avait encore vu dans ces parages que trois goëlettes américaines.

J'employai la journée du 5 à visiter les établissements de Mont-Louis et de la rivière La-Madeleine. Au premier de ces endroits, les bateaux n'avaient capturé que de 40 à 60 quintaux de morue, et le maquereau ne faisait qu'y paraître. On cultive beaucoup la terre maintenant dans la vallée de Mont-Louis, et j'y vis de superbes grains sur pieds.

Cette petite paroisse, composée tout au plus de 25 habitants, possède depuis un an une excellente école, dirigée par Mlle Blais, qui donne l'instruction à quarante-cinq enfants ; et je pus m'assurer par moi-même que si, d'un côté, la maîtresse d'école se servait de la meilleure méthode pour enseigner, d'un autre côté ses écoliers étaient, en général, doués de beaucoup d'intelligence, et les progrès marquants qu'ils avaient déjà faits depuis que l'école était établie attestaient bien que Mlle Blais avait bien rempli ses devoirs. Il faut espérer que l'exemple des habitants de Mont-Louis portera ses fruits, et que des écoles seront établies dans d'autres localités du district de Gaspé qui en sont dépourvues, et où la population est assez nombreuse pour supporter les dépenses de bonnes écoles.

A la Madeleine, après avoir donné des licences pour toutes les stations de pêche à saumon, je fis le procès de deux personnes accusées d'avoir tendu des filets illégalement dans la rivière, et, sur preuve, je les condamnai à \$5 d'amende chacune. Trois goëlettes amé-

ricaines, armées pour la pêche du maquereau, se trouvaient dans la rade de la Madeleine. C'était les premières qu'on y voyait.

Le 6, je visitai la Grande-Vallée, le Grand-Etang, la Rivière-au-Renard et l'Anse-aux-Griffons. Dans tous ces postes, on n'avait aucune plainte à faire.

On m'avait rapporté que la pêche de la morue, qui avait fourni, au commencement de la saison, des produits superbes en qualité comme en quantité, était devenue mauvaise depuis le milieu de juillet. On se plaignait surtout de la grande rareté des petits poissons (capelan et alençon) qui servent à amorcer les lignes de nos pêcheurs, et il faut bien savoir qu'ils sont indispensables, car pas d'appâts ou boîte, comme disent nos pêcheurs, pas de pêche de morue. Très-peu de goëlettes américaines avaient fréquenté ces parages depuis l'été-commencé.

Le 9, après m'être arrêté au Cap-des-Rosiers et à la Grande-Grave, la goëlette vint mouiller dans le bassin de Gaspé.

Dans la baie de Gaspé, la pêche de la morue avait été jusque-là médiocre; mais, vu le grand nombre de personnes employées à cette industrie, il y avait partout des milliers de quintaux de morue étalés sur les vignots pour sécher, et la maison Fruing et cie., de la Grande-Grave, en comptait à elle seule dix-huit mille quintaux, qu'elle destinait à l'exportation étrangère, surtout aux marchés de Cadix, de Naples et de Civitta-Vecchia.

Comme c'était dans la morte-saison des affaires, le havre de Gaspé ne contenait alors que 11 bâtiments, dont 1 brick, 3 brick-goëlettes et 7 goëlettes, parmi lesquelles une venue des Iles-de-la-Madeleine avec une cargaison de morue sèche à vendre.

Nous fûmes retenus au bassin de Gaspé jusqu'au 11, que nous nous rendîmes à Percé.

Le 12, je visitai les établissements de pêche de l'île de Bonaventure, dont les pêcheurs avaient récolté une abondante moisson dans les eaux avoisinantes jusqu'au commencement de juillet; après cette époque, la boîte était devenue d'une extrême rareté, et la pêche de la morue s'en était sentie, comme de raison; cependant, la morue n'avait pas cessé d'affluer près des côtes pour cela, et depuis quelques jours que l'encornet avait fait son apparition près des rivages, il s'était fait d'excellentes journées de pêche.

Aussitôt après mon retour à Percé, le coroner du comté, M. Tilly, vint porter plainte devant moi contre le nommé George Girard, de la Malbaie. Celui-ci était accusé d'avoir tiré un coup de fusil chargé à plomb sur le nommé Joseph Gauthier, de la paroisse de l'Islet, lequel coup avait frappé le dit Joseph Gauthier en pleine poitrine et l'avait tué raide. Une enquête avait été tenue sur le corps de la victime, et un verdict de mort accidentelle avait été prononcé.

Depuis, l'opinion publique s'était fortement émue de ce malheureux événement, et on m'avait vivement sollicité de faire une enquête sur les circonstances qui avaient précédé et accompagné la mort de Gauthier, et je me proposais de la faire avec l'assistance du greffier de la paix de Percé, M. Harper. Et M. le coroner venait très-à-propos donner son information, car la cour criminelle siégeait le lendemain, et Girard pouvait paraître devant le grand jury, ainsi que tous les témoins qui avaient eu quelque connaissance de l'affaire.

Aussitôt l'information de M. Tilly prise, je fis appareiller "La Canadienne," et nous nous rendîmes à la Malbaie pendant la nuit. Quelques heures après, mes constables arrêterent George Girard; et je fis venir de la Pointe-St.-Pierre les témoins qui pouvaient servir dans la cause, et je les envoyai le lendemain matin en chaloupe à Percé sous la charge du capitaine Bernier, et j'arrivai moi-même avec "La Canadienne" dans l'après-midi; dans la matinée, il avait fait calme plat.

La cour avait siégé depuis le matin, et c'était le procès de Joseph Hunson qui s'ins-truisait. Le capitaine Bernier et plusieurs de mes matelots parurent comme témoins. Le grand jury trouva *true bill* contre Hunson. Mais le petit jury, malgré les preuves les plus convaincantes, la charge du juge et l'aveu que le prisonnier avait fait devant moi, en ma qualité de magistrat, aux Iles-de-la-Madeleine, l'acquitta, à la grande surprise de tous ceux qui avaient été témoins du procès et qui avaient entendu les témoignages.

Quant à George Girard, les dépositions faites devant le grand jury établirent que le dit George Girard avait tué le nommé Joseph Gauthier par un coup de fusil qui s'était déchargé accidentellement sur la personne du dit Joseph Gauthier, et qu'avant le malheureux accident, il n'y avait jamais eu de querelle et d'inimitié entre Girard et Gauthier; en conséquence, il fut trouvé *no bill* contre Girard, qui fut de suite mis en liberté.

Ces affaires terminées, nous partîmes le 15 dans l'après-midi pour la côte nord du golfe.

Le lendemain, je m'arrêtai à Shallop Creek, sur l'île d'Anticosti, puis le soir nous allâmes mouiller près de la pointe de l'est. Je pris le recensement des habitants de ces deux postes, et je constatai qu'il n'y avait pas eu de naufrage sur les côtes de l'île depuis le printemps. La pêche du saumon, dans les rivières de l'île, avait rapporté moins que l'année dernière,—c'était un peu moins qu'une pêche moyenne.

Partis le 7 au matin de l'île d'Anticosti, nous pûmes nous rendre le même jour dans la baie de Regasca, sur la côte nord du golfe St. Laurent.

Le 18, je fis le recensement de cet endroit, et j'en visitai en même temps les établissements de pêche.

Au printemps, la pêche de la morue, qui constitue la principale des occupations de la population de Regasca, n'avait pas fourni la moitié des produits du poste voisin, Natashquan, et les bancs de Regasca, qui sont pourtant une continuation de ceux de Natashquan, paraissaient vouloir être abandonnés par leurs anciens hôtes (les morues). Heureusement, depuis quelques semaines elle était plus productive, et la veille de notre arrivée les bateaux étaient rentrés avec de 5 à 6 drafts de morue chacun.

Le même jour, j'allai à Musquaw, et, le lendemain, nous allâmes mouiller au havre de Wapitigan.

Le 20, je visitai la rivière Etamamu, et le soir je me rendis, en chaloupe, à l'île de Watagréistic.

Le 21, je continuai mes courses en chaloupe et j'allai à la rivière Métagamu où "La Canadienne" vint me prendre, et puis nous touchâmes au Petit Mecatina, à la Tête-à-la-Baleine, et le soir, le vent étant des plus favorables, nous continuâmes notre course, et le lendemain matin nous mouillâmes dans l'anse aux Blancs-Sablons.

Dans tous ces postes où je m'étais arrêté, aucun événement n'était venu troubler l'existence tranquille et monotone des habitants. La pêche de la morue, comme celle du saumon, avait donné des résultats assez satisfaisants. Peu de goëlettes étrangères avaient fréquenté ces côtes.

Les occupations de ma charge et celles que m'imposait le recensement me retinrent dans l'anse aux Blancs-Sablons et dans la baie de Bradore jusqu'au 29. Je fis, comme les années passées, la visite de tous les postes qui s'y trouvent, et je tâchai de recueillir des renseignements utiles sur les pêches qui s'y pratiquent.

On n'avait jamais vu une plus grande affluence de morue que cette année, dans cette partie du détroit de Belle-Ile. La pêche d'été y avait commencé le 20 juin et s'était terminée le 28 juillet; elle avait duré, par conséquent, quarante-quatre jours. Mais sur ces quarante-quatre jours, nos pêcheurs, à cause des mauvais temps, n'avaient pu pêcher que trente-quatre jours; et pour donner une idée de l'immense quantité de morue qui avait été capturée dans les parages de l'anse aux Blancs-Sablons, soit par nos pêcheurs, soit par ceux des goëlettes de la Nouvelle-Ecosse, je citerai les 33 bateaux employés à l'île à Bois, par MM. Le Boutillier et frères, lesquels, durant cet espace de temps, prirent 408,257 morues.

Voici le résultat de la pêche de trois jours consécutifs par ces mêmes bateaux :

1er juillet, ont pris	51,000	morues.
2 do do	32,146	do
3 do do	22,540	do

Total.....105,686

Plusieurs de ces mêmes bateaux avaient pris jusqu'à 2,400 morues dans une seule journée.

Ne faut-il pas, en voyant ces abondantes moissons, recueillies en si peu de temps, sur un champ aussi vaste et d'une aussi grande fertilité (le golfe St. Laurent), et que l'homme n'a pas besoin d'ensemencer; ne faut-il pas, dis-je, admirer et remercier la Providence qui pourvoit, avec une main si large et si bienfaisante, aux besoins si nombreux et si incessants de l'homme? Quelle immense quantité de subsistance alimentaire dans ces 408,000 morues prises en 34 jours par 66 hommes! Et quelles belles préparations, lorsqu'elles ont été séchées au soleil, par un procédé aussi simple que facile, pour les pays éloignés et pour les climats chauds comme les plus froids! et quelles richesses et quelles belles et inépuisables

ressources pour le Canada, qui possède cette grande étendue de côtes maritimes où affluent tous les ans, en quantité innombrable, de si belles variétés de poissons !

Le 29, je visitai les établissements de pêche des Belles-Amours, de Middle-Bay et de Five-Leagues, et le soir nous fîmes mouiller à Bonne-Espérance.

La pêche de la morue avait presque manqué dans ces endroits, surtout sur le banc des Belles-Amours, et les bateaux les plus heureux dans leurs travaux ne comptaient encore que 40 quintaux de morue. Le hareng n'y donnait pas non plus en grande quantité.

Je fus occupé, toute la journée du 30, à visiter la rivière St. Paul et les établissements de pêche de Bonne-Espérance. M. Chevalier, locataire de la rivière St. Paul, n'avait pas aussi bien réussi que l'année dernière avec sa pêcherie de saumon ; de même, les pêcheurs de morue se plaignaient beaucoup du peu de succès de leurs travaux de l'été, qu'ils attribuaient à l'influence des vents d'est qui avaient été fréquents depuis le printemps.

Le hareng ne s'était pas encore montré dans ces parages.

Dans l'après-midi, je visitai les établissements des îles Brûlées et des îles du Vieux Fort. Les pêcheurs, là, n'avaient pas eu plus de succès qu'à Bonne-Espérance.

Le mauvais temps nous força de rester mouillés toute la journée du 30 sous l'île Herbée.

Le 1er septembre, nous partîmes de bon matin.

Je fis en chaloupe la visite de la baie des Rochers et de la rivière Mapitippi ; je me rendis ensuite à Chicataca, où je rejoignis la goélette, et le soir nous nous rendîmes à St. Augustin.

Le 2, je continuai ma visite des postes ; je m'arrêtai à la Tête-à-la-Baleine de Paccachoo et à Kikapôé, et le lendemain je terminai ma campagne au nord par la visite des établissements de pêche de la Tabatière, de la baie Rouge et de la baie des Moutons. Dans ce dernier endroit, comme dans les postes que j'avais visités les jours précédents, la pêche de la morue n'avait rapporté que des produits d'une importance médiocre.

D'ailleurs, la population qui habite cette partie du littoral du nord se livre plutôt à la pêche du loup-marin d'automne, au moyen de pêcheries sédentaires faites de rets de fil très-fort, qu'aux autres pêches en usage sur la côte.

Dans l'automne de 1861, les loups-marins n'avaient pas manqué de faire leur voyage périodique dans le golfe St. Laurent, en passant par le détroit de Belle-Ile. Ils s'étaient approchés des côtes et les avaient cotoyées par troupeaux nombreux comme d'ordinaire, et les pêcheurs en auraient fait une capture des plus abondantes, sans les grands froids qui vinrent gêner et presque interrompre leurs travaux. On sait que cette pêche se fait dans le mois de décembre et se continue quelquefois jusqu'au premier de janvier. Malgré cela, M. Buckle, de la Tabatière, avait pris 700 de ces amphibiens, mais sa pêche est la meilleure et la plus productive de toute la côte. Les produits des autres pêcheurs variaient de 50 à 250 loups-marins.

Ces loups-marins d'automne sont presque tous de gros animaux, et l'épaisse couche de graisse qui couvre leur corps leur donne une valeur de huit à seize piastres chacun. On voit par là que la pêche du loup-marin, comme elle se pratique sur la côte du Labrador est une industrie importante.

Je venais de parcourir les postes les plus considérables d'une grande partie de la côte nord ; mes devoirs de commissaire pour le recensement m'avaient obligé de voir un grand nombre de familles. J'avais été plus que jamais en relation avec les habitants de la côte nord. Eh bien ! j'ai pu constater qu'à part deux plaintes faites par le locataire de la rivière Regasca, M. Boudrault, contre deux personnes qui avaient pêché dans ses limites de pêcherie sans sa permission, la loi de pêche avait été bien observée, surtout les clauses qui concernent la pêche du saumon. Tous les vrais amis du Canada, et tous ceux qui ont à cœur la prospérité des pêcheries canadiennes, doivent se réjouir de ces heureux résultats, qui promettent à nos pêcheries de saumon l'avenir le plus brillant.

Ayant terminé notre visite sur la côte nord, nous quittâmes la baie des Moutons, le 5 septembre, pour les Îles-de-la-Madeleine, et après une traversée orageuse nous mouillâmes à l'île Bryon le 7.

M. John White, le locataire de cette île si renommée pour ses beaux pâturages, et les excellentes viandes et le beau beurre qu'elle produit, me donna les renseignements suivants :

La pêche de la morue avait été des plus abondantes tant à l'île Bryon qu'aux îles aux

Oiseaux, pendant toute la saison. Le maquereau y avait fait son apparition dès le commencement de juillet. Une cinquantaine de goëlettes américaines s'y étaient tenues tout l'été pour y faire la pêche de ce poisson, et elles avaient assez bien réussi; et le jour de notre arrivée, une goëlette sous voile en avait capturé une douzaine de barils.

Le 8, nous nous rendîmes au havre aux Maisons. La pêche du maquereau à la ligne, dans la baie de Plaisance, avait été très-fructueuse pour les habitants de ce port dans les mois de juillet et d'août; quelques-uns de leur bateaux en avaient capturé presque à trente barils et même davantage. Comme les vents étaient de la partie de l'ouest, il y avait près de 80 goëlettes américaines de mouillées sous l'île d'Entrée; elles s'occupaient toutes de la pêche du maquereau. Elles avaient pêché depuis le mois de juillet à l'entour des Îles-de-la-Madeleine; mais, quoiqu'elles eussent assez bien réussi en général, leur voyage ne devait pas leur rapporter de grands profits, car le poisson qu'elles avaient n'était pas tout de première qualité, et ne commandait qu'un prix très-minime aux marchés d'Halifax et de Boston.

À l'Étang-du-Nord, la pêche de la morue avait continué à être très-fructueuse depuis mon premier voyage.

Le 9, nous allâmes mouiller au havre Amherst.

La pêche au sud de cette île rapportait encore de grands profits.

Les goëlettes d'Amherst, comme celles du havre aux Maisons, étaient rentrées à leurs ports d'armement, après avoir fait des voyages très-lucratifs sur la côte du nord; elles étaient revenues toutes chargées après tout au plus deux mois et demi d'absence; quelques-unes d'entre elles étaient même retournées au nord pour la pêche du hareng.

Le 10, je m'occupai d'une des poursuites ajournées depuis le printemps: Alexandre Cormier contre Pierre Briant; les témoins furent entendus de part et d'autre, et jugement rendu le lendemain en faveur du défendeur.

La cause du même contre Alexandre Belleau ne put être entendue.

Celui-ci souffrait d'une blessure grave au pied qui le retenait au lit. (Depuis il est mort.)

J'eus aussi à envoyer mes constables à l'île Grindstone, pour y arrêter un individu accusé d'un délit grave. L'arrestation fut opérée sans difficulté, mais peu de temps après le prisonnier parvint à s'esquiver à la faveur d'un bois qui se trouvait près du lieu où l'arrestation s'était opérée, et où il eût été inutile de le suivre. Mais je ne perdis pas l'espoir de le faire appréhender par surprise à mon prochain voyage aux îles. (En effet, l'individu en question fut arrêté et amené à bord.)

Le 12, je m'occupai d'une plainte pour assaut; l'accusé fut de suite mis sous caution de garder la paix.

Le 13 au soir, nous quittâmes le havre Amherst pour nous rendre à l'île du Prince-Edouard; et le 15, nous mouillâmes à Rustico, sur la côte nord de l'île.

J'arrêtai à Rustico, — qui est une paroisse considérable habitée par des descendants d'Acadiens, et située sur les bords de la baie de Rustico, — en conformité des ordres reçus de l'honorable Vankoughnet, pour prendre à bord de "La Canadienne" les familles de cette paroisse qui étaient disposées et prêtes à émigrer au township de Métapédia, dans le comté de Bonaventure, et les transporter jusqu'à la Mission, dans la rivière Ristigouche, d'où elles n'auraient plus eu que quinze milles pour se rendre, par un beau chemin, jusqu'aux nouveaux établissements Acadiens, au confluent de la rivière Ristigouche et de la rivière Métapédia, dans le dit township de Métapédia.

J'eus le plaisir de rencontrer au presbytère de Rustico, le révérend M. Belcourt, le célèbre missionnaire des contrées de la Rivière-Rouge et de l'ouest. Ce monsieur, qui s'occupe avec la plus grande ardeur et le plus grand dévouement d'améliorer la condition de ses paroissiens, s'intéresse beaucoup à la question de l'émigration Acadienne au Canada, et surtout de l'émigration des habitants de Rustico. Après m'avoir remercié de cet acte de bon vouloir de la part du gouvernement Canadien pour les Acadiens, qui mettait ainsi à leur disposition un de ses bâtiments pour les transporter sans frais quelconque là où ils désiraient aller s'établir, M. Belcourt me fournit les renseignements les plus utiles à l'objet de ma mission, tout en m'annonçant que, quoique plusieurs familles se préparassent à quitter Rustico cette année pour la contrée de Métapédia, cependant aucune d'elles n'était prête en ce moment à s'embarquer. Elles étaient occupées à faire leur récolte, et ne

pouvaient partir avant le commencement de novembre. Mes instructions portaient que je devais faire deux voyages à Rustico : un le printemps et un l'automne ; celui du printemps, je n'avais pu l'accomplir à cause des nombreuses occupations que j'avais eu à cette époque aux Îles-de-la-Madeleine.

La paroisse de Rustico est située sur les bords de la baie de ce nom et des trois rivières qui s'y déchargent.

Ces rivières sont de peu d'importance; elles ne vont pas loin dans l'intérieur de l'île, et quoiqu'elles ne soient pas navigables, elles n'en forment pas moins des bassins assez considérables à leurs embouchures. Le centre de la paroisse se trouve à l'église, qui est bâtie près de l'embouchure de la rivière du milieu, sur une hauteur d'où l'on a une vue étendue et charmante des pays d'alentour. Le sol de cette partie de l'île du Prince-Edouard est de couleur rouge, sablonneux et, en général, de bonne qualité. Pourtant, pour en tirer de belles récoltes, il faut le couvrir souvent d'engrais, sous forme de vases qu'on extrait du lit des rivières, à leur embouchure, et des plantes marines prises sur les côtes de la mer. Tous les grains y poussent bien, mais surtout l'avoine et les légumes. Les pommes de terre et les navets y sont d'une qualité supérieure.

La population de Rustico est de 3200 âmes à peu près, dont plus de 2500 d'origine acadienne. Ces derniers, les premiers propriétaires du sol, se livraient autrefois plutôt à la pêche, à l'exploitation du bois et la construction des vaisseaux, qu'à la culture de leurs terres, qu'ils négligèrent entièrement pendant longtemps. Mais plus tard, la pêche ne put fournir les mêmes profits qu'autrefois ; les forêts étaient épuisées, et les chantiers de construction navale se fermèrent, et les Acadiens durent abandonner ces diverses industries et chercher, dans les ressources que leur offrait l'agriculture, leurs moyens de subsistance. Ils le firent avec beaucoup de courage, et plusieurs d'entre eux firent d'excellents agriculteurs.

Mais la population avait augmenté considérablement, et elle ne pouvait s'étendre dans l'intérieur, toutes les terres qui environnaient Rustico ayant été prises par des colons venus de la Grande-Bretagne. Quelques-uns des habitants se décidèrent à partir pour la partie ouest de l'île, où il y avait encore des terres à acheter ; mais la plupart préférèrent rester sur les terres établies par leurs ancêtres, et la conséquence de cette détermination est facile à concevoir : les terres furent divisées, morcelées pour les partager entre les enfants et les petits-enfants, et, à l'heure qu'il est, la grande partie des habitants de Rustico se trouve forcée de vivre sur de petites fermes qui, malgré les travaux les plus rudes, la plus stricte économie et la conduite la plus réglée, peuvent à peine fournir la subsistance aux familles qui les occupent. Et il faut encore qu'elles paient *un chebin sterling* de rente pour chaque arpent de terre qu'elles occupent. On sait que les Acadiens ne sont que locataires, par baux emphytéotiques, de leurs terres, qui appartiennent à des capitalistes anglais.

Voilà les raisons qui ont déterminé un grand nombre de familles acadiennes de Rustico et des autres villages acadiens de l'île à émigrer en Canada. Déjà, vingt-cinq familles se sont rendues dans le township de Métapédia, l'automne dernier, et beaucoup d'autres se proposent de les suivre bien vite ; et avant cinq ans, si les moyens de transport leur sont fournis, de 1,300 à 2,000 Acadiens de l'Île-du-Prince-Edouard auront été s'établir dans la Baie-des-Chaleurs. La population acadienne de Rustico, et en général des autres paroisses acadiennes de l'île, est forte, laborieuse, très-intelligente, et de mœurs douces et d'une pureté exemplaire.

Quelle belle acquisition pour les contrées de la rivière Ristigouche et de la rivière Métapédia, où il y a des milliers d'arpents de terre de la plus grande fertilité qui n'attendent que des colons pour devenir les plus belles et les plus riches contrées du district de Gaspé ! Que des listes de souscription s'organisent par tout le pays ; que des secours nombreux soient envoyés aux Acadiens, pour aider à leur transport au Canada et à leur subsistance pendant les premières années de leur établissement, et surtout qu'on écoute les sages et patriotiques conseils du révérend monsieur Belcour, qui donne des preuves d'un si grand dévouement à la cause des Acadiens !

J'ai parlé un peu longuement de l'immigration acadienne de l'Île-du-Prince-Edouard au Canada, quoique ce sujet soit étranger à celui que je traite dans ce rapport ; mais il est d'une telle importance pour l'avenir de nos pêcheries que la population du district de Gaspé augmente rapidement, tant celle des agriculteurs que celle des pêcheurs, que j'ai cru devoir donner les détails précédents, qui pourront être utiles aux colons qui voudront faire

du Canada leur patrie, ainsi qu'aux amis de la colonisation, et d'autant plus que dans nos villes, et en général dans tout le Canada, on ignore l'importance et la nécessité, pour l'avenir du commerce maritime du pays, de coloniser au plus vite les terres du littoral du golfe et de la contrée qui relie le centre du Canada avec les établissements de la Baie-des-Chaleurs.

Le 18, je retournai à bord de "La Canadienne." Pendant mon absence à Rustico, la goëlette, qui n'avait pu entrer dans le havre faute d'une profondeur d'eau suffisante sur le banc, avait été obligée deux fois de lever l'ancre pour prendre le large, le vent qui soufflait du nord, et par conséquent en plein côté, ayant soulevé près du rivage une mer si houleuse que la goëlette ne pouvait plus tenir sur ses ancres. La seconde fois qu'elle fut obligée d'appareiller, l'ancre de tribord se trouva tellement prise au fond de l'eau (dans des roches sans doute), qu'en virant au guindeau, la chaîne se rompit à sept brasses de l'anneau, et nous la perdîmes.

Nous partîmes dans la nuit avec un bon vent, et le 19 au soir nous mouillâmes à Paspébiac.

Je ne trouvai dans cette rade que cinq bâtiments, mais on en attendait plusieurs autres de Jersey et des ports d'Angleterre, lesquels avaient été nolisés par les maisons de commerce du port de Paspébiac, pour venir y prendre des cargaisons de morue.

On avait rapporté de grandes quantités de morues de la côte nord, et on s'attendait à ce que l'exportation de la morue sèche du port de Paspébiac serait plus considérable qu'elle n'avait jamais été auparavant.

Les récoltes en grains avaient été bien belles. La pomme de terre, au contraire, avait, en plusieurs endroits, beaucoup souffert de la maladie, et les habitants de la côte de Gaspé se voyaient en partie privés de cette ressource alimentaire si précieuse.

Le 22, je fis une visite à Bonaventure, et le 23 à Carleton et à la rivière Ristigouche. Le 24, je me rendis jusqu'à la Pointe Lagarde avec "La Canadienne" (le vent d'ouest ne nous permettant pas d'aller plus haut dans la rivière Ristigouche), et tandis que je remontais la rivière avec un de mes canots, j'envoyai le capt. Bernier, dans l'autre, prêter main-forte au constable de M. Fair, magistrat du township de Ristigouche, pour faire exécuter un jugement sommaire contre cinq individus du même lieu, dont, jusque là, il n'avait pas osé approcher à cause des menaces qu'ils lui avaient faites. L'expédition réussit parfaitement; les personnes impliquées furent amenées devant M. Fair, et traitées suivant la rigueur de la loi.

Quant à moi, je visitai la rivière Ristigouche, que je remontai jusqu'à son confluent avec la rivière Métapédia, puis, de là, je me rendis aux nouveaux établissements acadiens. Il me fallut d'abord traverser cette dernière rivière, puis, après en avoir côtoyé la rive gauche pendant un mille, je pris la *route neuve* que le gouvernement a fait ouvrir pour les Acadiens et qui conduit à leurs établissements, situés sur un immense plateau qui ne doit pas être à moins de six à huit cents pieds au-dessus du niveau des eaux de la rivière Ristigouche. Ce chemin est fait sur le bord d'un ravin, et cet accident de terrain en a facilité beaucoup la confection. La pente en est assez douce, et on peut y monter sans difficulté avec des voitures chargées.

En arrivant sur le plateau situé entre les deux rives si pittoresques de la rivière Ristigouche et de la rivière Métapédia, le révérend monsieur Saucier, qui avait bien voulu m'accompagner jusqu'aux établissements acadiens, et moi, fûmes frappés du bel aspect de cette contrée. Nous étions au milieu d'une forêt vierge, composée des bois des essences les plus précieuses du Canada. L'érable y étalait son riche feuillage (si cher aux Canadiens) déjà rougi par l'automne; le mÉRISIER brun, avec sa forte tige, ses proportions colossales et ses branches noueuses; le cÈdre, dont la cime élevée se voyait au-dessus de tous les autres arbres, attestaient que le sol où ils avaient enfoncé leurs nombreuses racines, et du sein duquel ils se nourrissaient, était d'une grande richesse. Le sol, comme le sous-sol de toute la contrée, y est de couleur jaunâtre, et tout-à-fait exempt de roches. Il est d'une grande profondeur, et, par conséquent, sera d'une fertilité inépuisable. Et la petite mais belle récolte obtenue par les quelques habitants établis l'automne dernier prouve bien la vérité des faits que j'avance.

Le printemps dernier, vingt nouvelles familles de Rustico vinrent ajouter leur nombre à cinq familles de la même paroisse qui y étaient déjà rendues. Je pus en voir plusieurs, et apprendre qu'elles étaient très-contentes du pays; qu'elles avaient une grande confiance dans les ressources qu'il offrait au colon, et qu'elles espéraient s'y faire un avenir heureux.

tant pour elles que pour leurs descendants. Ces déclarations me firent plaisir, ainsi qu'à tous les amis de la colonisation à qui j'en fis part; car elles nous font concevoir l'espoir qu'avant peu, avec les secours fournis par les Canadiens généreux et amis de leur pays, nous verrons toute cette belle contrée qui borde la rivière Ristigouche et la rivière Métapédiac jusqu'au lac de ce nom, toute peuplée; et alors les établissements de la Baie-des-Chaleurs sortiront de leur position d'isolement où les laisse le manque de bonnes routes de communication avec ceux du bas du fleuve Saint-Laurent. Et pendant que les Acadiens, attirés par la richesse du pays et la certitude d'y trouver des amis, y viendront en foule par la mer, l'excédant de la population des villages et des vieilles paroisses du fleuve Saint-Laurent s'y rendra, de son côté, par cette nouvelle route que le gouvernement a fait ouvrir depuis Sainte-Flavie jusqu'au lac Métapédiac. On ne saurait trop louer et remercier le gouvernement, qui, depuis quelques années, a fait dépenser des sommes considérables pour ces routes de colonisation dans le district de Gaspé, de même que pour la grande route de communication par terre entre le fleuve Saint-Laurent et la Baie-des-Chaleurs, le chemin de Métapédiac. Le gouvernement comprend bien qu'en ouvrant des chemins aux colons, il assure par là la réussite de la colonisation.

Le même jour, je revins à bord de la goëlette. Le 26, nous nous arrêtâmes à Dalhousie, et, le 27, nous allâmes mouiller à Carleton.

La pêche du saumon dans la rivière Ristigouche avait été fructueuse, du côté du Nouveau-Brunswick surtout.

Du côté canadien, aucune contravention à la loi n'avait été signalée.

Au Nouveau-Brunswick, au contraire (il faut remarquer que la plus grande partie du cours de la rivière Ristigouche appartient à cette province), d'après M. Dugald Stewart, le collecteur du port de Dalhousie et propriétaire lui-même d'une pêcherie de saumon, les règlements de pêche avaient été violés bien des fois et par les blancs et par les Sauvages, mais toutefois pas autant et pas si ouvertement que par le passé; car il y avait, sur plusieurs points de la rivière, des garde-pêche nommés par les magistrats de Dalhousie et de Campbelltown pour veiller à leur exécution; mais ces garde-pêche, n'étant pas en assez grand nombre, ne pouvaient se transporter à bien des endroits où, pendant la nuit, les Sauvages venaient pêcher au flambeau. Puis c'était encore les mêmes règlements de pêche qui étaient en force. Il est vrai que les magistrats du comté, assemblés en session générale, en avaient passé de nouveaux et de plus efficaces; mais, à cause de quelque défaut de forme, ils n'avaient pu recevoir la sanction du gouverneur de la province, et, par conséquent, n'étaient pas venus en force. On espérait pourtant qu'ils le deviendraient bientôt; et on devait y joindre d'autres clauses destinées à compléter, autant que possible, l'assimilation des règlements du Nouveau-Brunswick à ceux du Canada.

Il est très-certainement à désirer que ce résultat soit obtenu bien vite; et, avec la faculté qu'ont maintenant les magistrats des deux provinces de poursuivre et de faire arrêter, sur l'une comme sur l'autre rive, tous ceux qui auraient contrevenu aux règlements de pêche, on pourrait alors empêcher effectivement la pêche illégale du saumon dans la rivière Ristigouche, comme dans ses affluents: et c'est à cette condition seule que les pêcheries de saumon de cette rivière si considérable et si pittoresque pourront devenir ce qu'elles étaient autrefois, c'est-à-dire, les pêcheries de saumon les plus importantes de toute l'Amérique du Nord.

Dans la division de M. Cook, il n'y avait pas eu de contravention à la loi de pêche, de même que dans celle de M. Dimock, de New-Richmond, où je m'arrêtais le 28.

Nous touchâmes à New-Carlisle le 29, et le 30 nous nous rendîmes à Carquette.

Aussitôt arrivé là, je pris des mesures pour faire pêcher et transporter *trois cents barils d'huîtres* dont j'avais besoin pour continuer les bancs artificiels de ces mollusques, que j'avais commencés dans le Bassin de Gaspé. Il fallait que les huîtres fussent transportées à bord de "La Canadienne" aussitôt après avoir été pêchées, et que, le chargement complété, nous nous rendissions à Gaspé avec toute la vitesse possible.

Pour atteindre ce but, je chargeai le capitaine Bernier de louer quatre grands bateaux de pêche, avec lesquels il se rendit, le 1er octobre, sur les bancs d'huîtres de Carquette, à six milles environ de l'endroit où était mouillée "La Canadienne." Rendu là, il engagea tous les canots de pêche disponibles, et, avant la nuit, les trois cents barils d'huîtres étaient pêchés. A 7 heures du soir, le premier bateau plein était rendu le long de "La Canadienne," les autres le suivaient. Tous les marins de la goëlette se mirent alors à l'œuvre

et travaillèrent avec tant d'ardeur qu'avant minuit, 200 quarts d'huîtres avaient été transbordés des bateaux dans la cale du bâtiment, au moyen de seaux qu'on emplissait avec des pelles de bois et qu'on se passait de mains en mains. Il fallait prendre bien des précautions, afin de blesser le moins d'huîtres possible. Il était important, pour le succès de l'œuvre que j'avais entreprise l'année précédente et que je continuais cette année, il était important, dis-je, que je pusse déposer sur les nouveaux bancs des huîtres ayant toute leur vigueur, et n'ayant pas été exposées à aucun de ces accidents qui compromettent leur vitalité. On sait que si une huître, à la suite d'une blessure à son écaille, perd l'eau que cette écaille contient et qui lui est nécessaire, et la respiration, elle ne tarde pas à mourir.

Le restant des huîtres fut mis à bord le 2 au matin. A midi, nous levâmes l'ancre avec une légère brise de l'ouest qui nous permit de sortir de la baie de Caraquette. Dans l'après-midi, nous fîmes retenus quelque temps par le calme par le travers de Shippagan, mais vers le soir le bon vent prit, et nous voguâmes, toutes voiles dehors, vers Gaspé.

Le lendemain matin, nous étions à l'entrée de la baie de Gaspé, où le calme nous arrêta pendant quelques heures; puis survint le vent de nord-ouest, à l'aide duquel nous parvînmes au Bassin de Gaspé à 5 heures p. m.

Le 4, dès le matin, je fis commencer les travaux de la *plantation* des huîtres dans le Bassin de Gaspé et dans le voisinage des bancs d'huîtres que j'y avais déjà faits. Voici comment je fis conduire les opérations :

On emplissait des barils d'huîtres dans la cale, en prenant toutes les précautions nécessaires pour ne pas les briser; au moyen d'un palan on les hissait sur le pont, et de là on les plaçait dans un grand chalan amarré le long du bord. Cette embarcation remplie (elle pouvait contenir cinquante barils), on la remorquait sur les fonds que j'avais choisis d'avance et marqués avec des bouées, puis on vidait les huîtres à l'eau, en ayant soin de changer le chalan continuellement de place, pour que les huîtres couvrirent partout le fond également; et avant la nuit, 200 barils d'huîtres avaient été déposés à l'eau, comme je viens de le dire.

Le 5, le restant des huîtres, moins quinze barils, que je réservais pour essayer une nouvelle manière de former des bancs d'huîtres, et qui consiste à les placer sur des claies faites de gaules que l'on cale ensuite au fond de l'eau au moyen de pierres lourdes, fut déposé sur les bancs avant six heures du matin.

Le capt. Bernier, qui avait conduit les opérations du transport et du placement des huîtres, fit faire une claie de la grandeur voulue, et, après l'avoir couverte des huîtres que nous avions en réserve, le tout fut submergé et retenu au fond de l'eau comme je l'ai dit plus haut.

Il va sans dire que les lieux où ont été faits les nouveaux bancs d'huîtres sont marqués par des ancres et des poteaux placés sur la ferme de M. LeBoutillier, vis-à-vis de laquelle ils se trouvent.

Ces opérations de la formation de bancs d'huîtres artificiels avaient été faites dans des conditions qui permettaient une réussite certaine. Les huîtres avaient été pêchées et transportées à bord de la goëlette avec beaucoup de soin et en le moins de temps possible; le voyage de Caraquette à Gaspé avait été accompli avec rapidité, malgré des calmes et un peu de vent contraire, en sorte que deux cent vingt barils d'huîtres avaient été déposés sur les bancs de Gaspé en 60 à 72 heures seulement après avoir été enlevées de leurs lieux d'habitation dans la baie de Caraquette, et le restant dix-huit heures plus tard.

J'avais opéré avec de meilleures chances de succès qu'en 1859, puisque l'expérience m'avait appris quelles étaient les précautions à prendre pour conserver les huîtres intactes, et qu'elles avaient été beaucoup moins de temps hors de leur élément naturel.

Ces travaux terminés, je m'occupai d'examiner les bancs d'huîtres formés en 1859. Je fis draguer, avec une drague à pêcher, les huîtres sur ces bancs, en me réglant sur les ancrages indiquant les endroits où les huîtres avaient été déposées; mais cet instrument était trop léger, et, comme il avait été fait pour racler les fonds durs, je ne pus réussir dans cette entreprise comme je l'aurais désiré. Pourtant, quatre-vingts huîtres, dont le quart vivantes et paraissant dans les meilleures conditions possibles, furent tirées du fond. Elles étaient blanches, grasses et très-fraîches. Elles n'avaient nullement perdu la saveur délicate que nous connaissons aux huîtres de Caraquette; au contraire, nous les trouvâmes, plusieurs personnes notables du Bassin de Gaspé, à qui j'en fis goûter, et moi, égales, sinon supérieures, à toute autre huître. Elles paraissaient avoir augmenté en volume.

J'avais obtenu des résultats encore plus satisfaisants le 9 août, lorsque je fis draguer sur les mêmes bancs. Sur 40 huîtres que nous pêchâmes, 18 étaient vivantes; et nous crûmes découvrir, sur plusieurs d'entre elles, de petites huîtres, ce qui attestait que l'acte de la reproduction s'était accompli, quoique d'une manière limitée. Or, il est probable qu'après avoir été dérangées et enlevées de leur lieu natal et transportées sur des fonds étrangers, où la terre est d'une nature un peu différente, et dans des milieux autres que ceux où elles ont vécu jusqu'alors, les huîtres, pour les premières années, ne se reproduisent que dans des proportions très-restreintes.

Mais le fait le plus important à établir était celui-ci : les huîtres peuvent-elles vivre sur quelques points de nos côtes? Eh bien! ce fait est prouvé d'une manière certaine et authentique, puisque de 15 à 20 pour cent, au moins, des huîtres qui ont été placées en 1859 dans le bassin de Gaspé y vivent deux ans après. Et si elles vivent, il faut qu'elles se reproduisent : or, rien de plus facile pour l'huître, lorsqu'elle se trouve dans des milieux convenables, puisqu'elle est hermaphrodite.

Je crois que la raison pour laquelle nous avons trouvé si peu de frai sur les limites, c'est que, ne trouvant aucuns corps sur lesquels il put s'attacher, à part les huîtres elles-mêmes, qui ne sont toujours qu'en petit nombre, il a été entraîné dans quelque partie de la baie de Gaspé par les courants.

Et pour remédier à cet inconvénient, je me propose de couvrir les bancs d'huîtres de petites branches d'arbres, comme de bouleau, qui seront retenues au fond de l'eau par de petites pierres. Le frai, en sortant de l'huître, rencontrera ces corps sur son passage, et s'y attachera au moyen de la matière visqueuse qui l'entoure à cette époque de son existence.

Pour les huîtres que j'ai fait placer sur une claie, le frai qui en sortira s'attachera sur les petites gaules qui sont enlacées dans les bancs de traverse, et celles-là n'auront pas besoin de branches pour les couvrir.

D'ailleurs, en examinant, tous les ans, les bancs d'huîtres avec une drague adaptée aux fonds sur lesquels elles reposent, et en observant les conditions respectives des différents bancs, on ne tardera pas à découvrir quel est le meilleur système à adopter pour opérer le développement rapide des bancs d'huîtres artificiels de Gaspé.

Pendant cette visite au bassin de Gaspé, je m'occupai de la plainte d'un capitaine contre un de ses matelots, lequel s'était rendu coupable d'assaut sur la personne du second officier du bord.

L'accusé fut traduit devant moi, et l'offense ayant été prouvée, le prévenu fut condamné, en vertu de l'acte impérial de la marine marchande, à huit semaines d'emprisonnement, et je le confiai à la garde d'un de mes constables jusqu'à ce qu'il put être conduit en prison. Aucun autre incident ne signala notre visite au bassin de Gaspé.

Le 9 au matin, nous mîmes sous voile, et arrivâmes le soir à Percé. Le prisonnier fut livré au gardien de la prison du lieu, et dans la nuit nous partîmes pour l'île d'Anticosti.

Le 10 au soir, nous mouillâmes sous le phare de la pointe sud-ouest de l'île. Je réglai avec M. Corbett, le locataire de l'île d'Anticosti, la question des licences des pêcheries de saumon de cette île : en conformité d'instructions que j'avais reçues à cet effet, je les lui louai toutes (moins une petite pêche sur la côte, dans la baie du sud-ouest, que M. Bossé avait déjà louée l'année précédente), comme représentant les propriétaires de la seigneurie de l'île d'Anticosti.

Les règlements de pêche, surtout ceux qui concernent la pêche du saumon, avaient été strictement observés dans les rivières de l'île.

Le même soir, nous fîmes voile pour la baie d'Ellis ou de Gamache, et nous y arrivâmes le lendemain, à midi. Je n'avais affaire là que pour le recensement; car il n'y réside qu'une famille : c'est celle du gardien du dépôt de provisions que le gouvernement y maintient pour secourir les naufragés.

Le soir, nous touchâmes au phare de la pointe ouest de l'île d'Anticosti, dont le gardien, M. Ballantyne, me fournit les renseignements suivants :

La morue, dont on avait remarqué la présence sur les bancs qui se trouvent au large de la pointe du phare, y avait afflué cette année en plus grande quantité que jamais. C'est dans le mois de mai qu'elle avait commencé à s'y montrer, et elle y était encore abondante. Des goélettes américaines de la Nouvelle-Ecosse y avaient fait des chargements complets dans trois à quatre semaines seulement, et les pêcheurs de la longue pointe de Mingan y étaient venus pêcher aussi au commencement de la saison, avant que la morue parut sur la

côte du nord. Mais comme le locataire de l'île ne leur permettait pas de faire des établissements permanents sur l'île, ceux-ci étaient forcés de rester sur le rivage, et de construire leurs cabanes et sécheries avec du bois qu'ils étaient obligés d'apporter du nord.

C'est un grand malheur pour l'avenir de nos pêcheries maritimes que l'île d'Anticosti, qui compte 43 lieues géographiques de longueur sur 11 de largeur, avec 285 milles de côtes, près desquelles affluent, en diverses saisons de l'année, la morue, le maquereau, le flétou et même le hareng, ne soit pas propriété publique, ou au moins que les pêcheurs canadiens n'aient pas la liberté d'y faire, sur les côtes, des établissements permanents et des sécheries pour servir à l'exploitation de la pêche des poissons que je viens de nommer, les propriétaires de l'île n'y faisant pas faire la pêche eux-mêmes, et le locataire de l'île ne s'occupant que de celle du saumon et de la chasse des animaux à fourrures, et une partie des ressources de l'île se trouvant perdue pour le pays. Je suis certain que si nos pêcheurs avaient pu s'y établir sans payer des droits onéreux aux seigneurs ou à leur locataire, plusieurs points de cette grande île seraient déjà habités depuis longtemps.

Le même soir, nous quittâmes la pointe ouest de l'île et fîmes route au nord. Nous fîmes la traversée du chenal d'Anticosti en peu de temps, grâce à un fort vent de sud-est qui augmentait à chaque instant; mais rendus sur la côte nord, nous ne pûmes y mouiller, tant les vagues étaient grosses près du rivage. Nous mîmes à la cape pour la nuit. Le lendemain, tempête violente de vent d'Est, et, par conséquent, inutile de songer à gagner Mingan, but de notre voyage. Nous fîmes donc forcés d'aller nous abriter dans le port des Sept-Iles, où nous arrivâmes à midi et demi. M. Smith, le collecteur de ce port, me dit que plus de 120 goëlettes canadiennes, allant soit porter des cargaisons, soit trafiquer dans les limites du port-franc de Gaspé, soit au Labrador ou à Terre-Neuve, y étaient venues faire leur déclaration et prendre leur acquit.

C'était certainement un grand nombre de bâtiments pour la première année de l'établissement du port des Sept-Iles, et on pouvait augurer de là une augmentation considérable du commerce de la côte nord du golfe Saint-Laurent et de Terre-Neuve avec le Canada pour l'avenir.

La pêche de la morue avait été fructueuse aux Sept-Iles pour les quelques bateaux qui y avaient passé l'été. Ils comptaient jusqu'à 100 quintaux chacun.

Le 14 au matin, nous sortîmes de la baie des Sept-Iles avec un fort vent de la partie de l'ouest. Mon intention était d'arrêter à la rivière Moisie; mais, avec la grosse mer qu'il faisait, il était inutile d'y penser, non plus que de visiter les postes intermédiaires entre cette rivière et Mingan, comme Shelldrake, la rivière au Tonnerre et Magpie; car le vent avait augmenté vers le milieu du jour, et s'était changé en une véritable tempête, qui nous fit faire une course très-rapide jusqu'à Mingan, où nous jetâmes l'ancre à 9 heures p.m. Nous avions ainsi parcouru, en 10 heures, une distance de 100 milles.

Quatre bâtiments chargeaient, dans le port de Mingan, de morue sèche pour les pays étrangers. C'était principalement pour le compte de la maison Robin et Cie., et plusieurs autres goëlettes et bricks en étaient déjà partis avec des cargaisons de même espèce. Le havre de Mingan est bien situé pour servir de centre de commerce de poisson pour la côte nord; il est facile d'accès, et très-sûr pour les navires du plus fort tonnage; et on y trouve de l'eau et du bois facilement. La compagnie de la Baie-d'Hudson y tient un établissement avec un magasin bien assorti de marchandises et de provisions de toute espèce; et ce port, qui, il n'y a que quelques années seulement, ne servait que de havre de refuge aux vaisseaux pêcheurs et aux caboteurs, promet de devenir sous peu un port d'une certaine importance, surtout si l'augmentation des établissements de pêche sur la côte nord, depuis Mingan et les Sept-Iles, se continue dans les mêmes proportions que depuis cinq ans.

Je n'ai pas besoin de dire que le saumon avait abondé dans la rivière Mingan, puisqu'*aucun* ret n'y avait été tendu.

Le 16, nous nous rendîmes à la Pointe-aux-Esquimaux. Le village bâti sur cette pointe compte déjà 37 familles acadiennes originaires des Iles-de-la-Madeleine. Il y a une église catholique et un prêtre résidant. On se propose d'y établir bientôt une école. Les pêcheurs de cet endroit avaient bien réussi dans leurs entreprises depuis qu'ils y étaient. Ils s'occupent de la chasse au loup-marin sur les glaces flottantes du golfe, de la pêche à la morue et de celle du hareng. Près de la Pointe-aux-Esquimaux, il y a peu de pêcheries considérables; mais le havre y est excellent, et on y trouve de l'eau douce et du bois en abondance. Ce village devra s'augmenter rapidement, si les pêches continuent d'être bonnes comme elles l'ont été depuis quelques années.

Le 17, le vent d'Est prit, et nous obligea de renoncer au voyage de Natashquan que je m'étais proposé de faire. Nous revînmes donc à Mingan, puis, vers le soir, nous allâmes mouiller à la Longue-Pointe, où mes services avaient été requis.

En effet, le lendemain, une plainte pour vol et une autre pour recel furent faites devant moi par M. Hamilton; j'émanai aussitôt des warrants pour arrêter les coupables, qui furent amenés à bord. Je pris, devant eux, les témoignages de plusieurs personnes qui avaient eu connaissance de l'affaire, et qui prouvèrent la culpabilité des prisonniers. Mais, comme le vol n'était pas d'une grande valeur, je voulus les admettre à caution; et ce n'est que sur leur refus de produire des cautions suffisantes que je donnai l'ordre de les conduire à la prison de Percé, pour de là être transférés à celle de Québec.

Vers le soir, on vint me faire une autre plainte: c'était un cas d'assaut et batterie. L'accusé fut amené à bord, mais l'heure avancée qu'il était ne me permit pas de disposer de l'affaire ce jour-là. Le lendemain matin, les témoins furent entendus, et leurs témoignages prouvèrent qu'un assaut grave avait été commis par le prisonnier sur une personne inoffensive, et je le condamnai à la plus haute pénalité portée en pareil cas. Le prisonnier ne put ou ne voulut pas payer l'amende imposée; je fus donc obligé de le garder à bord pour le conduire à la prison de Percé.

Cette affaire terminée, nous levâmes l'ancre à 11 heures a.m. pour nous rendre à Percé. Le vent nous favorisa d'abord, mais il devint ensuite plein debout. Nous courûmes toute la journée vers la côte sud, et, dans la nuit, nous virâmes de bord par le travers du Grand-Étang. Le lendemain, il s'éleva, vers le milieu du jour, une belle brise de vent d'ouest qui nous amena à Percé à 1 heure p.m.

Le lendemain, j'envoyai les prisonniers, sous escorte, à la prison commune.

Je visitai, dans la journée, les établissements de pêche. Depuis quelques semaines, on se plaignait, sur la côte, de la grande rigueur de la saison. Les gros vents d'Est, des pluies fréquentes, et la brume qui accompagne presque toujours les vents de la partie de l'Est et du sud-est, étaient venus interrompre les travaux de nos pêcheurs. A peine s'ils avaient pu se rendre sur les bancs les plus voisins du rivage et y pêcher pendant quelques jours. Les bateaux étaient tirés sur la plage au-delà de la marque des hautes marées, et les ustensiles de pêche mis à l'abri dans les hangars: on aurait dit que tous les travaux de pêche étaient terminés pour l'année. Pourtant, la morue paraissait affluer sur les côtes. Quant aux appâts, ils étaient rares, mais on pouvait encore s'en procurer à l'entrée des petites rivières.

Depuis très-longtemps, Percé et les parages avoisinants n'avaient pas été visités par les goëlettes des États-Unis. Du reste, il en était venu, dans l'été, un moins grand nombre qu'à l'ordinaire.

Le soir, nous profitâmes d'un vent frais de la partie de l'ouest pour faire voile pour les îles de la Madeleine, ou nous mouillâmes le lendemain soir, sous le cap aux Meules.

Le 23, le prisonnier qui s'était échappé, lors de mon dernier voyage, fut amené devant moi. J'examinai l'affaire, et j'admis le prisonnier à caution pour comparaître à la prochaine cour criminelle.

Je visitai l'Étang-du-Nord, et l'on me fit les rapports les plus satisfaisants sur la pêche de la morue et du maquereau d'été. On sait qu'à cette époque, ce poisson est dans toute sa beauté, et d'une valeur triple, au moins, de celle qu'il avait au printemps. On comptait 100 quintaux de morue et de 20 à 25 barils de maquereau par chaque bateau de l'Étang-du-Nord.

C'était une belle et riche moisson; mais celle des champs n'avait pas été moins fructueuse. Le blé et les autres grains avaient donné des produits de qualité supérieure; le foin avait été très-abondant; les pommes de terre seules avaient souffert de la maladie particulière à ce tubercule.

Le 24, j'allai au havre aux Maisons; j'y trouvai le port presque vide. Les goëlettes en étaient parties chargées des produits de la pêche, les unes pour Halifax, les autres pour Québec. On sait que le marché de Halifax reçoit surtout les petites morues séchées de deuxième qualité, qui se vendent aux Antilles. Pour Québec, c'est surtout la grande morue séchée et la morue d'arrière-saison salée, en baril, qu'il faut.

Le 25, je visitai l'île d'Amherst. Nos pêcheurs du Bassin et du Moulin continuaient à recueillir une abondante moisson de morue dans les eaux qui baignent le sud de l'île, quand le beau temps leur permettait de sortir en mer. Dans toute l'île il y avait eu une excellente récolte de grain et de foin. Le soir, après avoir terminé toutes mes affaires

aux îles, je donnai l'ordre du départ. A 11 heures du soir, nous levâmes l'ancre, et à 8 heures le lendemain soir, après une traversée rapide mais très-orageuse, nous mouillâmes à Percé. Aucun incident digne de remarque ne s'était passé là depuis ma dernière visite.

Nous partîmes le lendemain à 5 heures de relevée pour Paspébiac, où nous arrivâmes dans la nuit.

La rade de Paspébiac était plus garnie qu'à mon dernier voyage.

Quinze bâtiments, dont plus de la moitié était des barques et des bricks, y étalaient leurs mâtures élancées, leurs gréements bien tendus et bien noircis, et leurs carènes élancées. Les uns étaient chargés et n'attendaient plus que le vent de la partie de l'ouest pour tirer le coup de canon de partance ; d'autres, à voir leurs mâts penchés, annonçaient bien qu'ils n'avaient encore reçu qu'une partie de leur chargement ; quelques-uns ne faisaient que d'arriver d'Europe, et portaient encore presque toute leur cargaison, consistant en marchandises sèches, épiceries, eau-de-vie de Hollande, et surtout en sel.

On apercevait une quantité de bateaux, presque calés sous l'eau par le poids de leur chargement, les uns allant des quais aux vaisseaux et les autres en revenant ; les uns poussés par une brise favorable, les autres obéissant à l'impulsion des rames maniées en cadence par des bras vigoureux. Et partout on voyait des signes non équivoques d'un redoublement d'activité commerciale à Paspébiac, qui, comme on le sait, est le centre d'affaires de la Baie-des-Chaleurs.

Le vent d'Est qui nous y avait amenés s'était changé, le lendemain, en véritable tempête, accompagnée d'une pluie battante. La mer était devenue très-houleuse dans la rade, quoiqu'elle soit bien abritée des vents d'ouest, et les bateaux et les chaloupes ne pouvaient plus s'y montrer.

Dans l'après-midi, la goëlette baleinière du capitaine Charles Stuart, après avoir perdu, dans la rade de Percé, ses deux ancrs, dont la mer avait rompu les chaînes, et fui devant la tempête pendant soixante milles, vint se montrer au large de la rade, portant son y avillon en détresse. Aussitôt, mon grand canot, sous la conduite du capitaine Bernier, fut à son secours, et, malgré les hautes vagues qui menaçaient à chaque instant d'engloutir la frêle embarcation, lui porta une de mes ancres de rechange, et parvint à la mouiller en sûreté. La même journée, quatre autres goëlettes vinrent s'abriter sous la pointe de Paspébiac ; elles rapportèrent que la tempête était d'une violence extrême au large.

Le 30, le vent ayant diminué, nous partîmes pour Carleton, où nous arrivâmes le soir. Le 31, je visitai Magouacha et Dalhousie, pour rencontrer l'*overseer* de la rivière Ristigouche. Ce dernier me rapporta qu'il n'y avait pas eu d'infraction à la loi de pêche dans sa division depuis ma dernière visite, et, par ses retours de l'année, me fit voir que la rivière Ristigouche avait produit, cette année, 60 barils de saumon de plus que l'année dernière.

Le 1er novembre, nous quittâmes Magouacha et arrivâmes, le soir, à New-Carlisle, où le calme nous obligea de passer la nuit. Le lendemain, nous étions prêts à partir pour Percé et Gaspé, pour de là nous mettre en route pour Québec, lorsque le vent d'est s'éleva ; et bientôt il se changea en tempête, qui souffla, avec plus ou moins de fureur et de violence, jusqu'au 5. Pendant tout ce temps, la mer avait été très-forte et très-houleuse par toute la baie des Chaleurs ; et, avec un temps pareil, nul vaisseau à voiles ne pouvait songer à partir. Enfin, le vent se calma ; puis, vers le soir du 5, un léger vent de nord-ouest s'éleva. Nous nous hâtâmes de lever l'ancre et d'offrir toutes nos voiles à l'action de la brise qui nous favorisait ; mais bientôt nous fûmes pris de calme, après avoir fait une vingtaine de milles seulement dans la direction de Percé, et, le lendemain matin, les courants nous avaient entraînés jusque par le travers de New-Carlisle, c'est-à-dire quatre milles plus loin que le lieu d'où nous étions partis la veille ; puis le vent de sud-est prit, et nous ne fîmes que courir des bordées toute la journée. Dans la nuit, le vent sauta au nord-ouest, et à 9 heures, le lendemain matin, nous nous trouvions au Port-Daniel ; mais le vent changea alors au nord-est, et à midi la tempête éclatait, avec accompagnement de pluie et de neige. Nous n'en persistâmes pas moins à continuer notre route à Percé en louvoyant, et le 8, à la faveur d'un vent d'ouest, nous allâmes mouiller dans la rade de Percé, où j'eus beaucoup de difficulté à aller à terre : la mer déferlait avec fureur sur le rivage, qu'elle couvrait à chaque instant de hautes vagues écumantes.

Je fis ma dernière visite aux postes de pêche de cet endroit, et le soir nous continuâmes notre route à Gaspé, où nous arrivâmes le lendemain matin.

Le 10, tous nos préparatifs de départ pour Québec étaient complétés : nous n'attendions plus qu'une brise favorable qui nous permit de sortir de la baie de Gaspé ; et les vents de la partie de l'Est avaient été si constants depuis trois semaines, que nous devions espérer un changement, c'est-à-dire des vents d'ouest. Mais ce fut en vain. Le vent souffla de nouveau de l'Est et du sud, et presque tous les jours, jusqu'à notre départ de Gaspé, nous eûmes de la pluie ou de la neige.

Dans l'après-midi, le second de la goëlette "Royal Middy," de Montréal, en route pour Liverpool avec une cargaison de 30,000 minots de blé-d'Inde, vint me demander de lui porter secours.

Ce bâtiment, du port de plus de 400 tonneaux et portant trois mâts, avait démâté de son mât de misaine, au large de l'île d'Anticosti, quelques jours avant, puis avait été ballotté par la tempête depuis, et, poussé sur la côte sud du fleuve, avait été obligé de mouiller au large de la petite rivière au Renard, où le capitaine était débarqué ; mais celui-ci n'avait pu ensuite retourner à son bord, et dans la nuit, le bâtiment avait appareillé sous la conduite du second. Mais bientôt la goëlette, ne pouvant plus tenir la mer, avait hissé son pavillon de détresse et réclamé les secours du capitaine Desjardins, de la goëlette "Héméline," qui se trouvait dans ces parages, lequel l'avait remorquée dans la baie de Gaspé. Je promis à l'officier de la "Royal Middy" toute l'assistance qu'il était en mon pouvoir de lui donner ; et le lendemain, mon capitaine aida au capitaine Desjardins à remorquer la "Royal Middy" jusque dans le bassin de Gaspé, et à la mouiller en sûreté.

Le 12, un des officiers de la goëlette vint porter plainte contre un de ses matelots, qui l'avait assailli, battu et blessé au visage. Je fis de suite amener l'accusé à bord, en vertu d'un warrant ; et comme la nuit était venue, l'audition de la cause fut remise au lendemain.

Le même soir, le capitaine Davison, de la "Royal Middy," vint à mon bord réclamer protection et assistance : une partie de son équipage ne voulait plus lui obéir, et menaçait de se mutiner tout-à-fait ; déjà, ils refusaient de travailler, et lorsqu'il leur parla de les licencier (car la goëlette, ne pouvant plus reprendre la mer, devait être mise en hivernage), ils ne voulurent pas consentir à cet arrangement. Je lui promis de l'aider autant qu'il était en mon pouvoir de le faire, et j'exigeai qu'il fit des préparatifs immédiats pour mettre son bâtiment en hivernage de suite et licencier ses marins, car je voulais être prêt à faire voile au premier vent favorable.

Le 13 au matin, le procès du matelot de la "Royal Middy" se fit devant moi. Les témoins furent entendus de part et d'autre ; et l'offense étant bien prouvée, je condamnai le prévenu à dix piastres d'amende, qui furent payées le soir même. Puis après, j'allai avec le capitaine Davison et l'agent de Lloyd, M. John Eden, à bord de la "Royal Middy," et nous réussîmes, après bien des pourparlers cependant, à conclure des arrangements avec les matelots qui les satisfirent, et le soir, ils étaient déchargés, payés et rendus à bord de la "Canadienne," car je leur donnais passage jusqu'à Québec, comme il n'y avait pas d'autres bâtiments en partance pour ce port cet automne.

La nuit suivante, le vent de nord-ouest prit, et le lendemain, au jour naissant, nous appareillâmes pour nous mettre en route pour Québec ; je n'avais qu'à toucher en passant à Douglasstown et à la Malbaie. Je m'arrêtai une heure au premier de ces endroits ; puis, quand nous arrivâmes à la Malbaie, un peu après midi, le vent avait sauté au nord-est et se trouva plein debout. Il tombait, en outre, une pluie averse.

Le soir, le vent s'étant mis à l'est, nous en profitâmes et nous nous mîmes de suite en route pour Québec. Nous courûmes plusieurs bordées au large pour pouvoir doubler le cap Gaspé, et nous en étions déjà assez près, lorsque, vers minuit, un grain de vent de nord vint nous assaillir, avec accompagnement de pluie et de grêle. Nous essayâmes cependant de lutter pendant quelque temps contre le vent et contre la mer ; mais, le matin, il nous fallut céder et revenir nous abriter sous la pointe de la Malbaie.

Depuis le 15 jusqu'au 23, les vents furent toujours de la partie du nord-nord-ouest, du nord et du nord-est ; et ce fut des tempêtes que nous eûmes tous les jours. La température était très-froide ; toutes les nuits, nous avions de fortes gelées ; et l'aspect des pays environnants, déjà couverts d'une neige épaisse, nous annonçait l'hiver. Pour donner une idée du mauvais temps que nous avons eu à essayer depuis l'automne, je cite le fait que depuis le 1er octobre jusqu'au 15 novembre, il avait mouillé et neigé pendant 29 jours. Malgré

cela, la navigation était encore ouverte et aussi libre presque qu'en été, et avec *quarante-huit heures* de bon vent, nous devions nous rendre facilement à Québec.

Le 16, j'allai à Percé, faire une provision de biscuit et de charbon : deux articles très-nécessaires qui commençaient à nous manquer.

Le 19, à la faveur d'un vent de nord-ouest, nous appareillâmes et nous nous mîmes en route une seconde fois pour Québec ; mais, rendus seulement à la hauteur de la Pointe-Saint-Pierre, une tempête de vent de nord survint et nous força de venir mouiller à la Malbaie encore une fois.

Enfin, le 23 après midi, le vent de nord-est se modéra, et, comme il y avait bonne apparence de changement de temps, nous prîmes le large ; et nous ne fîmes pas trompés dans nos espérances cette fois ; car, vers cinq heures de relevée, le vent d'Est, qui nous était favorable, prit, et nous en profitâmes si bien que, le lendemain matin, à *onze heures*, nous étions déjà rendus aux *Sept-Iles*, c'est-à-dire que nous avions déjà fait *le tiers du chemin* de la Malbaie à Québec.

Je m'arrêtai aux Sept-Iles pour y prendre le collecteur de ce port, M. Smith, que j'avais reçu instruction de ramener à Québec une fois la saison finie.

Ce monsieur fut bien vite à bord, et à *midi et quart* nous remettions sous voile avec une belle brise de *vent d'Est*, le vent le plus favorable que nous pussions avoir, et un *beau temps clair*, et rien qui indiquât le moins du monde une tempête accompagnée de neige. Mais nous n'avions pas encore fait trente milles que déjà le vent s'était changé en une tempête furieuse, et que la neige tombait épaisse et drue, et nous cachait complètement les terres du nord, que nous avions à tribord. Nous prîmes les précautions d'usage en pareil cas. Toutes les voiles furent amenées, moins le *foc* et la *misaine*, que nous continuâmes à porter avec *deux ris dedans*. Et la course, qui, d'abord, avait été au *sud-ouest-quart-ouest*, fut changée au *sud-ouest*, dans le but de nous éloigner davantage de la côte nord. Nous voguions sans crainte et sans anxiété ; les officiers et les marins étaient sur le pont, prêts à exécuter toutes espèces de manœuvres réclamées par les circonstances. Nous courrions de 7 à 7½ nœuds à l'heure.

À 6 heures du soir, la tempête était plus forte ; toujours de la neige, et la nuit était très-noire : on ne voyait pas à dix pieds devant soi. La course fut relevée. Nous nous estimions à de 10 à 12 milles de la côte nord, et à de 12 à 15 milles de la pointe des Monts. Nous continuâmes donc notre route avec confiance, faisant la même course au *sud-ouest*, course qui devait nous conduire près du cap Balance, sur *la côte sud* du fleuve, si notre boussole était juste, et nous n'avions pas de raison de croire qu'elle *ne le fut pas*. Tout-à-coup, vers six heures et demie, et sans avoir vu les brisants, quoiqu'il y eut *deux hommes* en vigie sur l'avant, la goëlette, soulevée par une mer d'une hauteur énorme, est lancée sur les rochers, sur lesquels elle glisse pourtant, mais en éprouvant des secousses qui l'ébranlent depuis sa quille jusqu'au haut de sa mâture. Bientôt elle est jetée sur le flanc, la quille est emportée, et l'eau commence à remplir la cale. Les vagues frappent le flanc de babord avec une violence extrême, et passent plus de quarante pieds par-dessus les bastingages. Le capitaine avait fait mettre la barre sous le vent au premier coup de talon que la goëlette avait donné, mais déjà elle ne gouvernait plus. Les matelots reçurent ordre de se tenir fermes aux manœuvres dormantes, car les lames qui déferlaient par-dessus le bâtiment pouvaient les emporter. Cependant, la goëlette s'en allait toujours sous le vent, et chaque vague qui la soulevait, pour la laisser retomber ensuite sur les rochers, la rapprochait de plus en plus de la terre. Mais nous ne savions pas au juste où nous étions. Tout-à-coup on signala la terre. C'était *des arbres* que nous voyions : nous n'en étions qu'à *cent verges* au plus. La nuit obscure qu'il faisait, et la neige qui tombait encore aussi épaisse que jamais, nous avaient empêchés de la voir *plus tôt*. Depuis le moment où la goëlette talonna pour la première fois jusqu'à ce que nous vîmes la terre, il s'écoula à peu près *vingt minutes* ; mais ces minutes nous parurent des heures. Il faisait un froid d'hiver, et le vent, au lieu de diminuer, augmentait encore. La goëlette, à chaque grosse lame, avançait toujours du côté de la plage, que nous reconnûmes pour être sablonneuse. Puis la mer baissait, et nous acquîmes bientôt la certitude que nous pourrions débarquer dans quelques heures. En effet, vers huit heures, je fis débarquer quelques hommes sur une vergue que nous poussâmes à terre. Ceux-ci aidèrent les autres, et enfin tout l'équipage mit pied à terre, remerciant la Providence de les avoir préservés du danger imminent que nous venions

de courir. Nous passâmes la nuit dans le bois, autour d'un bon feu que nous eûmes le bonheur d'allumer.

Le lendemain, nous reconnûmes que nous étions à deux milles environ plus bas que les filets Caribou.

Dans l'après-midi, à mer basse, je fis commencer à *dégréer* la goëlette et à mettre les cordages, les voiles et le matériel en sûreté à terre. Ce travail nous occupa trois jours.

Le 28, nous quittâmes les filets Caribou pour nous rendre à la Pointe-des-Monts.

Avant d'abandonner la goëlette, j'en avais fait, avec le capitaine Barnier, une inspection détaillée, à mer basse, et voici dans quel état elle se trouvait alors :

Elle reposait sur *un lit de sable fin* par le côté de tribord, à environ 60 verges de la côte, qui est basse et couverte d'arbres.

Depuis la nuit du naufrage, il s'était formé un banc de sable entre la goëlette et la grève, lequel s'élevait déjà plus haut que sa ligne de flottaison.

L'étrave et l'étambot n'avaient subi aucune avarie. Le gouvernail était soulevé de 6 pouces, mais il n'était pas brisé.

Du côté de babord, les bordages nous parurent *aussi solides* qu'avant l'accident ; aucune des *coutures* des bouts de bordage n'était ouverte ; et nous n'avons pas remarqué de déviation de la ligne de tonture de ce côté du bâtiment.

Du côté de tribord, il n'en était pas ainsi. Le flanc de ce côté avait reçu des chocs si violents sur les rochers, qu'il en était un peu renfoncé, et il s'en était suivi une déviation de sa ligne de tonture, qui était soulevée au milieu de 6 à 8 pouces.

Le brai de quelques coutures des bordages était fendu, mais *les coutures elles-mêmes n'étaient pas ouvertes*.

Une partie de la quille avait été emportée, comme je l'ai dit, et c'est par l'espace laissé vide par l'absence des pièces de bois qui la composaient que l'eau avait rempli la goëlette.

La mâture et les manœuvres dormantes n'avaient pas souffert du tout ; et toutes les manœuvres courantes, les voiles, le matériel et tous les effets appartenant à la goëlette avaient été mis en ordre à terre.

Avant de partir, je laissai, pour gardien de la goëlette, un de mes meilleurs matelots, lequel a reçu instruction de prendre le plus grand soin des effets confiés à ses soins.

Il ne me reste plus maintenant qu'à dire que l'accident qui nous était arrivé, et que nous ne pouvions *ni prévoir ni prévenir*, nous ne pouvons l'attribuer à une autre cause qu'à la *déviatiion de l'aiguille de notre boussole*, soit par l'attraction de la terre, soit par l'état fortement électrique de l'atmosphère pendant une tempête de neige, la course sur laquelle nous avions gouverné étant la seule convenable en pareil cas.

Le 29, nous profitâmes d'une journée de beau temps pour traverser, dans deux chaloupes, *le fleuve, de la Pointe-des-Monts* au Petit-Matane, où nous abordâmes à 7 heures du soir.

Le 5 décembre, l'équipage arriva à Québec, et, le 6 et le 7, les marins furent payés et licenciés.

EXTRAITS DU LIVRE DE LOCH DE "LA CANADIENNE," PENDANT LA SAISON DE 1861.

- Mai 23, 3½ p. m.—Quitté Québec.
 " 23, 11 p. m.—Mouillé au montant par le travers de Saint Vallier, avec le calme.
 " 24, 7 a. m.—Levé l'ancre. Vent d'est.
 " 24, 5 p. m.—Vent de sud-ouest.
 " 25, 9 a. m.—Mouillé à l'île aux Basques pour réparer l'étai de tangage.
 " 25, 12 a. m.—Levé l'ancre. Forte brise de S. S. O.
 " 26, 10 a. m.—Mouillé à la rivière Godbout.
 " 26, 5 p. m.—Levé l'ancre.
 " 27, 1 a. m.—Mouillé dans la baie de Trinité.
 " 27, 11 a. m.—Parti pour les Sept Îles. Vent de nord-est.
 " 27, 10 p. m.—Mouillé à l'île aux Oeufs.

- Mai, 28, 12 p. m.—Levé l'ancre.
 “ 29, 9½ a. m.—Mouillé aux Sept Iles. Vent de S. O.
 “ 30, 9 a. m.—Parti pour la rivière Moisie.
 “ 30, 11 a. m.—Mouillé à la rivière Moisie.
 “ 30, 11 p. m.—Parti de la rivière Moisie.
 “ 31, 5 p. m.—Mouillé dans le havre de Mingan.
 Juin 1, 3 a. m.—Parti pour les îles de la Madeleine.
 “ 3, 6½ a. m.—Mouillé dans la baie de Plaisance, aux îles de la Madeleine.
 “ 5, 10 a. m.—Levé l'ancre pour avancer près des îles.
 “ 5, 7 p. m.—Mouillé au havre aux Maisons.
 “ 6, 6½ a. m.—Parti pour le havre Amherst.
 “ 6, 9½ p. m.—Mouillé au havre Amherst.
 “ 7, 1 p. m.—Levé l'ancre. Allé à l'île d'Entrée.
 “ 7, 4½ p. m.—Mouillé au havre aux Maisons.
 “ 8, 3 a. m.—Parti pour le havre Amherst.
 “ 8, 6 a. m.—Mouillé dans la baie de Plaisance.
 “ 9, 1 p. m.—Parti pour l'île Brion.
 “ 9, 6½ p. m.—Mouillé à l'île Brion.
 “ 9, 8½ p. m.—Levé l'ancre.
 “ 9, 10½ p. m.—Mouillé près de la pointe de l'Est.
 “ 10, 4½ a. m.—Levé l'ancre.
 “ 10, 9 a. m.—Mouillé près de l'île Old Harry.
 “ 10, 1 p. m.—Parti pour la baie de Plaisance.
 “ 10, 9 p. m.—Mouillé à cause de la brume.
 “ 11, 9 a. m.—Mouillé dans la baie de Plaisance.
 “ 12, 4 a. m.—Levé l'ancre pour aller mouiller près du havre aux Maisons.
 “ 14, 10 a. m.—Parti pour Percé.
 “ 15, 2 p. m.—Mouillé à Percé.
 “ 17, 4 a. m.—Parti pour la Malbaie.
 “ 17, 7 a. m.—Mouillé à la Malbaie.
 “ 18, 1 p. m.—Parti pour le bassin de Gaspé.
 “ 18, 4 p. m.—Mouillé dans le bassin de Gaspé.
 “ 25, 5 a. m.—Parti pour Douglass Town.
 “ 25, 8½ a. m.—Mouillé à Douglass Town.
 “ 25, 3 p. m.—Parti pour la baie des Chaleurs.
 “ 26, 1 p. m.—Débarqué à la Grande Rivière.
 “ 27, 4½ a. m.—Mouillé au Grand Pabos.
 “ 27, 8 a. m.—Levé l'ancre.
 “ 27, 4 p. m.—Par le travers du Port Daniel. Allé à terre.
 “ 27, 9 p. m.—Continué notre route dans la baie des Chaleurs.
 “ 28, 8 a. m.—Mouillé dans la rade de Paspebiac.
 “ 29, 1½ p. m.—Parti pour Bonaventure.
 “ 29, 5 p. m.—Mouillé à Bonaventure.
 “ 30, 4½ p. m.—Levé l'ancre et parti pour New Richmond.
 “ 30, 11 p. m.—Mouillé à New Richmond.
 Juillet 2, 4 a. m.—Parti pour Maria.
 “ 2, 5½ a. m.—Mouillé à Maria.
 “ 2, 12 a. m.—Parti pour Carleton.
 “ 2, 7 p. m.—Mouillé à Carleton.
 “ 3, 10 a. m.—Levé l'ancre.
 “ 3, 11 a. m.—Mouillé à la Nouvelle.
 “ 3, 3 p. m.—Parti pour la rivière Ristigouche.
 “ 3, 8 p. m.—Mouillé à la Pointe de la Mission.
 “ 4, 12 a. m.—Parti de la Mission.
 “ 4, 4 p. m.—Mouillé à Dalhousie.
 “ 5, 5½ a. m.—Parti pour Percé.
 “ 6, 8½ a. m.—Mouillé à Percé.

- Juillet 6, 10 a. m.—Parti pour la côte nord du fleuve Saint Laurent.
 “ 7, 9½ p. m.—Mouillé près de la baie de Magpie.
 “ 8, 8½ a. m.—Levé l’ancre.
 “ 8, 12½ a. m.—Mouillé à la rivière Saint Jean.
 “ 10, 8 a. m.—Parti de la rivière Saint Jean.
 “ 10, 1 p. m.—Mouillé à la Longue Pointe.
 “ 11, 5 a. m.—Parti pour Mingan.
 “ 11, 7 a. m.—Mouillé à Mingan.
 “ 11, 9 p. m.—Parti de Mingan.
 “ 13, 9½ p. m.—Mouillé à la rivière Natashquan.
 “ 14, 4 a. m.—Parti pour le havre de Natashquan.
 “ 14, 5½ a. m.—Mouillé dans le havre de Natashquan.
 “ 16, 8 a. m.—Parti pour la rivière Natashquan.
 “ 16, 9 a. m.—Mouillé à la rivière Natashquan.
 “ 16, 8 p. m.—Parti pour Percé.
 “ 19, 1 p. m.—Allé à terre à la Pointe St. Pierre.
 “ 19, 5½ p. m.—Mouillé à Percé.
 “ 20, 11 a. m.—Parti pour le Bassin de Gaspé.
 “ 20, 11½ p. m.—Mouillé au fond de la baie de Gaspé.
 “ 21, 6 a. m.—Levé l’ancre, et
 “ 21, 7 a. m.—Mouillé dans le Bassin de Gaspé.
 “ 24, 5 a. m.—Parti pour Percé.
 “ 24, 2 p. m.—Allé à terre à la Pointe St. Pierre.
 “ 24, 8 p. m.—Mouillé à Percé.
 “ 25, 5 a. m.—Parti pour la côte nord du fleuve St. Laurent.
 “ 25, 2 p. m.—Par le travers du Cap des Rosiers.
 “ 26, 11 a. m.—Mouillé à la rivière Moisie.
 “ 28, 9½ a. m.—Parti pour la Pointe St. Charles.
 “ 28, 3 p. m.—Mouillé à la Pointe St. Charles.
 “ 29, 4 a. m.—Parti pour la rivière Bersimis.
 “ 30, 7 a. m.—Mouillé dans la baie des Outardes.
 “ 31, 1 p. m.—Mouillé à la Pointe de Bersimis.
- Août 1, 1 p. m.—Parti de la rivière Bersimis.
 “ 1, 9½ p. m.—Mouillé à la rivière Godbout.
 “ 2, 7½ a. m.—Parti de la rivière Godbout.
 “ 2, 10 a. m.—Mouillé à la Pointe des Monts.
 “ 2, 1½ p. m.—Levé l’ancre.
 “ 2, 2 p. m.—Mouillé à la baie de Trinité.
 “ 2, 4 p. m.—Levé l’ancre.
 “ 2, 8½ p. m.—Mouillé à la rivière Pentecôte.
 “ 2, 10 p. m.—Levé l’ancre.
 “ 3, 12 a. m.—Mouillé à la rivière du Cap de Chatte.
 “ 4, 1½ p. m.—Parti pour Ste. Anne des Monts.
 “ 4, 3 p. m.—Mouillé à Ste. Anne des Monts.
 “ 5, 4 a. m.—Levé l’ancre.
 “ 5, 8½ a. m.—Mouillé au Mont Louis.
 “ 5, 1 p. m.—Levé l’ancre.
 “ 5, 2 p. m.—Mouillé à la rivière de la Madeleine.
 “ 6, 4 a. m.—Parti de la rivière de la Madeleine.
 “ 6, 5½ a. m.—Mouillé à la Grande Vallée.
 “ 6, 7½ a. m.—Parti de la Grande Vallée.
 “ 6, 9 a. m.—Mouillé au Grand Etang.
 “ 6, 10½ a. m.—Parti du Grand Etang.
 “ 6, 12 a. m.—Mouillé à la rivière au Renard.
 “ 6, 6 p. m.—Parti de la rivière au Renard.
 “ 6, 7 p. m.—Mouillé à l’Anse aux Griffons.
 “ 7, 5½ a. m.—Parti de l’Anse aux Griffons.

- Août 7, 7 a. m.—Mouillé au Cap des Rosiers.
 “ 7, 9 a. m.—Parti du Cap des Rosiers.
 “ 7, 12 a. m.—Mis en panne à la Grande Grave.
 “ 7, 1 p. m.—Parti.
 “ 7, 5 p. m.—Mouillé au Bassin de Gaspé.
 “ 11, 7½ a. m.—Parti du Bassin de Gaspé.
 “ 11, 12 a. m.—Mouillé à Percé.
 “ 12, 11½ p. m.—Parti de Percé.
 “ 13, 3¼ a. m.—Mouillé à la Malbaie.
 “ 13, 11½ a. m.—Parti de la Malbaie.
 “ 13, 12½ a. m.—Mouillé à Percé.
 “ 15, 5 p. m.—Parti pour la côte nord du golfe St. Laurent.
 “ 16, 11½ a. m.—Mouillé à Shallop Creek, île d'Anticosti.
 “ 16, 1 p. m.—Parti de Shallop Creek.
 “ 16, 10 p. m.—Mouillé à la pointe Est de l'île d'Anticosti.
 “ 17, 9 a. m.—Parti de la pointe Est.
 “ 17, 8 p. m.—Mouillé dans la baie de Regasca.
 “ 18, 3½ p. m.—Parti de Regasca.
 “ 18, 5 p. m.—Mouillé à Musquaw.
 “ 18, 9 p. m.—Parti de Musquaw.
 “ 19, 10½ a. m.—Mouillé à Wapitigun.
 “ 20, 1 p. m.—Allé en chaloupe à la Pointe à Moinier.
 “ 21, 5 a. m.—Parti de Wapitigun.
 “ 21, 11½ a. m.—Mouillé à l'île Metagamu.
 “ 21, 12 p. m.—Quitté l'île Metagamu.
 “ 21, 2 p. m.—Mouillé au Petit Mecatina.
 “ 21, 4 p. m.—Parti du Petit Mecatina.
 “ 21, 5 p. m.—Mis en panne à l'île de la Tête à la Baleine. Allé à terre.
 “ 21, 7½ p. m.—Quitté la Tête à la Baleine.
 “ 22, 7 a. m.—Mouillé dans l'Anse aux Blancs Sablons.
 “ 27, 9½ a. m.—Parti de l'Anse aux Blancs Sablons.
 “ 27, 11½ a. m.—Mouillé dans la baie de Bradore.
 “ 29, 5 a. m.—Parti de la baie de Bradore.
 “ 29, 7½ a. m.—Mouillé aux Belles Amours.
 “ 29, 9½ a. m.—Parti des Belles Amours.
 “ 29, 10½ a. m.—Mouillé à Middle Bay.
 “ 29, 12 a. m.—Parti de Middle Bay.
 “ 29, 12½ a. m.—Mouillé à Five Leagues.
 “ 29, 2 p. m.—Parti de Five Leagues.
 “ 29, 4 p. m.—Mouillé à Bonne Espérance.
 “ 30, 1 p. m.—Parti de Bonne Espérance.
 “ 30, 3½ p. m.—Mouillé à la pêche à Lisotte.
 “ 30, 6 p. m.—Parti de la pêche à Lisotte.
 “ 30, 7 p. m.—Mouillé à l'île Herbée.
 Sept. 1, 6 a. m.—Parti de l'île Herbée.
 “ 1, 7 a. m.—Visité la Baie des Rochers.
 “ 1, 9 a. m.—Visité la rivière Wapitippi.
 “ 1, 11 a. m.—Visité Chicataca.
 “ 1, 1 p. m.—Mouillé à St. Augustin.
 “ 2, 11 a. m.—Parti de St. Augustin.
 “ 2, 1 p. m.—Visité la Tête à la Baleine et Kikapoë.
 “ 2, 7 p. m.—Mouillé au Lac Salé.
 “ 3, 10½ a. m.—Parti du Lac Salé.
 “ 3, 1½ p. m.—Mouillé à la Baie des Moutons.
 “ 5, 5 a. m.—Parti de la Baie des Moutons.
 “ 7, 11 a. m.—Mouillé à l'île Brion, Iles de la Madeleine.
 “ 7, 10½ p. m.—Parti de l'île Brion.

- Sept. 8, 8½ a. m.—Mouillé au Havre aux Maisons.
 “ 9, 5 a. m.—Parti du havre aux Maisons.
 “ 9, 8 a. m.—Mouillé au havre Amherst.
 “ 13, 10 p. m.—Parti des Iles de la Madeleine.
 “ 15, 7 a. m.—Mouillé à St. Pierre—à l’île du Prince Edouard.
 “ 15, 9 a. m.—Levé l’ancre et fait route à Rustico.
 “ 15, 3 p. m.—Mouillé vis-à-vis le havre de Rustico.
 “ 16, 3 a. m.—Levé l’ancre pour s’éloigner de la côte.
 “ 16, 7 a. m.—Revenu au mouillage.
 “ 16, 9½ a. m.—Obligé de nouveau de prendre le large à cause de la mer ; la chafne se rompt et notre grosse ancre est perdue.
 “ 17, 7 a. m.—Mouillé vis-à-vis le havre de Rustico.
 “ 19, 1½ a. m.—Parti de Rustico.
 “ 19, 7 p. m.—Mouillé à Paspébiac.
 “ 22, 10 a. m.—Parti de Paspébiac.
 “ 22, 11 a. m.—Arrêté à New Carlisle.
 “ 22, 1 p. m.—Parti de New Carlisle.
 “ 22, 2 p. m.—Mouillé à Bonaventure.
 “ 22, 7 p. m.—Parti de Bonaventure.
 “ 23, 1 a. m.—Mouillé à Carleton.
 “ 23, 1½ p. m.—Parti de Carleton.
 “ 23, 7 p. m.—Mouillé à Dalhousie.
 “ 24, 1 p. m.—Parti de Dalhousie.
 “ 24, 4½ p. m.—Mouillé à la Pointe à la Garde.
 “ 25, 6 a. m.—Remonté la rivière Ristigouche en chaloupe.
 “ 26, 7 a. m.—Parti de la Pointe à la Garde.
 “ 26, 11 a. m.—Mouillé à Dalhousie.
 “ 27, 1 a. m.—Parti de Dalhousie.
 “ 27, 11 a. m.—Mouillé à Carleton.
 “ 27, 12 p. m.—Parti de Carleton.
 “ 28, 7½ a. m.—Mouillé à New Richmond.
 “ 29, 4 a. m.—Parti de New Richmond.
 “ 29, 8 a. m.—Mouillé à New Carlisle.
 “ 30, 5 a. m.—Parti de New Carlisle.
 “ 30, 12 a. m.—Mouillé dans le havre de Caraquette.
- Oct. 2, 12 a. m.—Parti de Caraquette.
 “ 3, 5 p. m.—Mouillé dans le Bassin de Gaspé.
 “ 9, 8 a. m.—Parti de Gaspé.
 “ 9, 9½ p. m.—Mouillé à Percé.
 “ 9, 12 p. m.—Parti de Percé.
 “ 10, 6 p. m.—Mouillé à la pointe sud-ouest de l’Île d’Anticosti.
 “ 10, 10 p. m.—Parti de la pointe sud-ouest.
 “ 11, 11½ a. m.—Mouillé dans Ellis Bay.
 “ 11, 2½ p. m.—Parti de Ellis Bay.
 “ 11, 5½ p. m.—Mouillé à la pointe ouest de l’Île d’Anticosti.
 “ 11, 7½ p. m.—Parti de la pointe ouest.
 “ 12, 1¼ p. m.—Mouillé dans la Baie des Sept Iles.
 “ 14, 11 a. m.—Parti des Sept Iles.
 “ 14, 9 p. m.—Mouillé à Mingan.
 “ 16, 6 a. m.—Parti de Mingan.
 “ 16, 9½ a. m.—Mouillé à la Pointe aux Esquimaux.
 “ 17, 11 a. m.—Parti de la Pointe aux Esquimaux.
 “ 17, 2 p. m.—Mouillé à Mingan.
 “ 17, 3 p. m.—Parti de Mingan.
 “ 17, 4 p. m.—Mouillé à la Longue Pointe.
 “ 19, 11 a. m.—Parti de la Longue Pointe.
 “ 20, 7 p. m.—Mouillé à Percé.

- Oct. 21, 10½ a. m.—Parti pour les Iles de la Madeleine.
 “ 22, 12 p. m.—Mouillé au Cap aux Meules; Iles de la Madeleine.
 “ 24, 12 a. m.—Parti du Cap aux Meules.
 “ 24, 1½ p. m.—Mouillé au havre Amherst.
 “ 25, 9½ p. m.—Parti du havre Amherst.
 “ 26, 8½ p. m.—Mouillé à Percé.
 “ 27, 4 p. m.—Parti de Percé.
 “ 28, 2½ a. m.—Mouillé à Paspebiac.
 “ 30, 8 a. m.—Parti de Paspebiac.
 “ 30, 6½ p. m.—Mouillé à Carleton.
 “ 31, 11 a. m.—Parti de Carleton.
 “ 31, 2 p. m.—Mouillé à Magouasha.
 Nov. 1, 12 a. m.—Parti de Magouasha.
 “ 1, 6 p. m.—Mouillé à New Carlisle.
 “ 2, 9 a. m.—Mouillé à Paspebiac.
 “ 5, 8 p. m.—Parti de Paspebiac.
 “ 8, 12 a. m.—Mouillé à Percé.
 “ 8, 7 p. m.—Parti de Percé.
 “ 9, 10 a. m.—Mouillé à Gaspé.
 “ 14, 6½ a. m.—Parti de Gaspé.
 “ 14, 9 a. m.—Mouillé à Douglastown.
 “ 14, 10½ a. m.—Parti de Douglastown.
 “ 14, 2 p. m.—Mouillé à la Malbaie.
 “ 14, 8 p. m.—Parti de la Malbaie pour Québec.
 “ 15, 8 a. m.—La tempête de vent nord nous force à revenir mouiller à la Malbaie.
 “ 16, 11 a. m.—Parti de la Malbaie.
 “ 16, 12½ a. m.—Mouillé à Percé.
 “ 19, 6 a. m.—Parti de Percé pour Québec.
 “ 19, 9½ a. m.—Obligé une seconde fois par la tempête de mouiller à la Malbaie.
 “ 23, 2½ p. m.—Parti de la Malbaie pour Québec.
 “ 24, 11 a. m.—Mouillé dans la Baie des Sept Iles.
 “ 24, 12½ a. m.—Parti de la Baie des Sept Iles.
 “ 24, 6½ p. m.—Fait naufrage pendant une tempête furieuse accompagnée de neige à
 2½ milles à l'est des Ilets Caribou.
 “ 25, —Tout l'équipage occupé à dégréer la goëlette et à sauver le matériel
 et les effets.
 “ 26, do do do
 “ 27, do do do
 “ 28, 8½ a. m.—Parti des Ilets Caribou.
 “ 28, 1½ p. m.—Arrivé au phare de la Pointe des Monts.
 “ 29, 9½ a. m.—Parti de la Pointe pour traverser le fleuve.
 “ 29, 7 p. m.—Arrivé à l'Anse à la Croix au Petit Matane.
 “ 30, —Parti pour Québec.
 Dec. 6, —Déchargé et payé une partie de l'équipage.
 “ 7, —Déchargé le reste de l'équipage.

ETAT des exportations, importations et droits perçus au port de Gaspé, depuis l'année 1851 jusqu'à 1861.

Année.	Exportations.	Importations.	Droit.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1851	141,737 00	53,351 00	6,334 00
1852	131,432 00	36,722 00	4,144 00
1853	130,671 00	41,347 00	4,020 00
1854	120,232 00	61,652 00	5,954 00
1855	153,694 00	59,608 00	4,540 00
1856	176,711 00	63,837 00	4,406 00
1857	188,210 00	82,422 00	7,237 00
1858	217,858 00	82,128 00	8,657 00
1859	244,765 00	108,665 00	15,153 00
1860	273,094 00	106,253 00	14,658 09
1861	630,477 00	374,729 00	Port franc.

ETAT des exportations, importations et droits perçus au port de New Carlisle, depuis l'année 1851 jusqu'à 1861.

Année.	Exportations.	Importations.	Droit.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1851	80,101 00	53,679 00	5,098 00
1852	104,866 00	67,650 00	6,238 00
1853	119,768 00	67,840 00	6,400 00
1854	107,428 00	80,392 00	6,824 00
1855	139,032 00	114,320 09	8,714 09
1856	145,364 00	118,233 00	10,112 00
1857	181,419 00	117,879 00	8,482 00
1858	221,071 00	92,828 00	9,088 00
1859	253,190 00	126,924 00	12,600 00
1860	253,363 00	127,034 00	14,708 00
1861*	35,468 00	5,472 00	198 00

*Montant jusqu'au 1er mai; compris, depuis cette date, dans les rapports de Gaspé.

ETAT des exportations, importations et droits perçus au port de Amherst, depuis l'année 1851 jusqu'à 1861.

Année.	Exportations.	Importations.	Droit.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1851	19,581 00	5,684 00	446 00
1852	44,384 00	12,984 00	1,212 00
1853	68,388 00	12,804 00	1,336 00
1854	76,820 00	18,304 00	1,696 00
1855	61,283 00	29,600 00	1,492 00
1856	81,952 00	34,212 00	1,368 00
1867	140,432 00	35,239 00	1,722 00
1858	252,493 00	49,994 00	2,839 00
1859	266,656 00	54,803 00	3,821 00
1860	264,432 00	43,281 00	4,373 00
1861	Point de rapport.	*11,867 00	610 00

*Montant jusqu'au 10 mai; compris, depuis cette date, dans les rapports de Gaspé.

ETAT des vaisseaux d'outre-mer au port de Gaspé, depuis l'année 1851 jusqu'à 1861.

Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.	Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.
1851	85	6,939	431	1857	61	6,739	618
1852	44	5,106	257	1858	65	5,817	405
1853	51	4,924	270	1859	50	5,228	367
1854	41	4,663	247	1860	59	6,304	419
1855	55	5,133	301	*1861	357	26,941	2,502
1856	62	7,294	380	*Cet état comprend les ports extérieurs.			

ETAT des vaisseaux acquittés du port de Gaspé, depuis l'année 1851 jusqu'à 1861.

Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.	Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.
1851	103	7,799	576	1857	46	5,692	315
1852	36	4,808	248	1858	48	6,365	351
1853	32	3,895	210	1859	44	4,336	305
1854	38	4,781	248	1860	50	5,349	361
1855	40	4,388	251	*1861	325	23,717	2,080
1856	47	6,321	428	*Cet état comprend les ports extérieurs.			

ETAT des navires arrivés et partis du port de New Carlisle, depuis l'année 1851 jusqu'à 1861.

ENTRÉS.

Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.	Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.
1851	65	7,216	336	1857	96	11,167	539
1852	68	6,263	366	1858	121	12,295	763
1853	67	7,517	402	1859	112	12,853	714
1854	54	3,225	310	1860	119	14,553	625
1855	69	6,737	370	*1861	18	4,847	160
1856	94	8,941	360	*Jusqu'au 10 mai.			

SORTIS.

Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.	Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.
1851	56	6,759	366	1857	92	11,205	584
1852	57	5,782	344	1858	99	12,722	850
1853	58	7,222	348	1859	84	11,217	599
1854	45	4,662	298	1860	101	11,787	696
1855	61	6,286	382	*1861	15	4,844	146
1856	77	8,787	420	*Jusqu'au 10 mai.			

ÉTAT des vaisseaux entrés et sortis du port de Amherst, C. E., depuis l'année 1851 jusqu'à 1861.

ENTRÉS.

Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.	Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.
1851	28	1,221	95	1857	128	6,739	618
1852	Pas de rap	ports.		1858	252	11,067	1,338
1853	162	7,396	979	1859	374	17,144	2,134
1854	104	4,223	519	1860	293	13,628	1,691
1855	106	6,087	548	1861	Compris dans le rapport de Gaspé.		
1856	131	6,784	629				

SORTIS.

Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.	Année.	No.	Tonneaux.	Hommes.
1851	32	1,245	104	1857	141	5,690	763
1852	Pas de rap	ports.		1858	240	10,413	1,353
1853	109	4,207	589	1859	282	13,198	1,555
1854	112	9,519	592	1860	238	11,079	1,360
1855	106	4,080	561	1861	Compris dans le rapport de Gaspé.		
1856	153	6,025	824				

ÉTAT du nombre et tonnage des vaisseaux arrivés à Gaspé et ports extérieurs, durant l'année 1861.

GASPÉ ET PORTS EXTERIEURS.

Pays d'où ils sont partis.	Avec cargaisons.						Sur lest.					
	Britanniques.			Etrangers.			Britanniques.			Etrangers.		
	No. de vais's ux.	Ton'x.	Hommes	No. de vais's ux.	Ton'x.	Hommes	No. de vais's ux.	Ton'x.	Hommes	No. de vais's ux.	Ton'x.	Hommes
Royaume-Uni.....	36	4,529	305	.....	.....	.....	3	890	37	.....	.....	.....
Nouvelle-Ecosse.....	59	3,503	424	.....	.....	.....	88	4,258	576	.....	.....	.....
Nouveau-Brunswick.....	33	3,443	329	.....	.....	.....	31	1,794	154	.....	.....	.....
Terreneuve.....	5	312	23	.....	.....	.....	9	777	52	.....	.....	.....
Isle du Prince Edouard..	10	417	57	.....	.....	.....	18	738	90	1	132	6
Etats-Unis.....	2	247	14	3	251	17	1	108	6	41	3,128	262
Brésil, Rio Janeiro.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	268	12	.....	.....	.....
Espagne.....	15	1,484	106	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brémé.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	150	8	.....	.....	.....
Norvège.....	.....	.....	.....	2	512	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	158	13,935	1,258	5	763	41	152	8,983	935	42	3,260	268

PORT DE NEW CARLISLE.

Royaume-Uni						5	2,209	61	1	383	11
Nouveau-Brunswick	4	293	20			1	167	7			
Terreneuve						1	171	5	1	377	12
Isle du Prince Edouard..	1	63	4								
France						1	246	9			
Espagne						2	636	20	1	302	11
Totaux.....	5	356	24			10	3,429	102	3	1,062	34

PORT DE GASPÉ ET PORTS EXTERIEURS.

ARRIVES.			PARTIS.		
Sous quel pavillon.	No. de vaisseaux.	Tonnage.	Sous quel pavillon.	No. de vaisseaux.	Tonnage.
Britannique.....	310	22,918	Britannique.....	279	19,950
Etats-Unis	45	3,511	Etats-Unis	45	3,511
Norvégien.....	2	512	Norvégien.....	1	256
Total.....	357	26,941	Total.....	325	23,717

PORT DE NEW CARLISLE.

ARRIVES.			PARTIS.		
Sous quel pavillon.	No. de vaisseaux.	Tonnage.	Sous quel pavillon.	No. de vaisseaux.	Tonnage.
Britannique.....	15	3,785	Britannique.....	12	3,782
Prusse.....	3	1,062	Prusse.....	3	1,062
Total.....	18	4,847	Total.....	15	4,844

ETAT du nombre et tonnage des vaisseaux partis de Gaspé et ports extérieurs, durant l'année 1861, avec cargaison.

PORT DE GASPÉ ET PORTS EXTERIEURS.

Pays pour lesquels ils sont partis.	Avec cargaison.					
	Britanniques.			Etrangers.		
	No.	Tonneaux.	Hommes.	No.	Tonneaux.	Hommes.
Royaume-Uni	15	2,571	137			
Etats-Unis	6	596	39	1	247	11
Portugal.....	1	71	7	44	3,379	291
Espagne	19	1,751	122			
Nouvelle-Ecosse.....	112	5,389	687			
Nouveau-Brunswick	32	2,662	233			
Terreneuve.....	15	1,435	95			
Isle du Prince Edouard.....	32	1,301	164			
Italie.....	13	1,602	105			
Brésil	6	1,133	58			
Totaux.....	251	18,511	1,647	45	3,626	302

ÉTAT du nombre et tonnage des vaisseaux partis du port de New Carlisle, durant l'année 1861, avec cargaison.

PORT DE NEW CARLISLE.

Pays pour lesquels ils sont partis.	Avec cargaison.					
	Britanniques.			Etrangers.		
	No.	Tonneaux.	Hommes.	No.	Tonneaux.	Hommes.
Royaume-Uni	11	3,719	108	3	1,062	34
Nouveau-Brunswick	1	63	4	.....	.....	.....
Totaux	12	3,782	112	3	1,062	34

ÉTAT de la quantité et de la valeur des produits de pêche exportés durant l'année 1861, et indiquant à quel pays exportés.

ARTICLES.	Total des exportations.		A quel pays exporté.				
	Quantité	Valeur. Total	Grande Bretagne	Colonies Britan- niques.		Etats- Unis.	Autres pays Etran- gers.
				Améri- que du Nord.	Indes Occiden- tales.		
LES PECHERIES :	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Poisson—Sec et fumé.....qtz.	143,783	420,631	103,368	29,571	90	664	286,938
Mariné .....qrts.	86,084	203,451	12,854	93,334	80	86,826	357
Frais .....	.....	16,426	.....	480	.....	15,946	.....
Huile..... gals.	44,474	19,259	11,538	7,399	.....	331	.....
Bourrures, peaux, les produits du pois- son, ou êtres vivant dans la mer..... }	.....	3,933	.....	2,865	.....	1,068	.....
Total des produits des pêcheries.....	.....	663,700	127,760	133,640	170	114,835	287,295

ÉTAT de la quantité et valeur des effets exportés des ports francs de Gaspé et Sault Ste. Marie aux autres ports canadiens, durant l'année 1861.

ARTICLES.	Gaspé.		Sault. Ste. Marie.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Canots d'écorce.....No.	1	\$ 3	.....	\$
Orge.....Minots.	1,104	669	.....	.....
Beurre.....Lbs.	140	21	.....	.....
Oeufs.....Douzaines.	184	28	.....	.....
Plumes.....	.....	196	.....	.....
Poisson, savoir, morue.....	\$55,362	.....	.....	.....
Harengs.....	57,508	.....	.....	.....
Saumon et Truite.....	19,623	.....	.....	.....
Maquereau.....	2,610	.....	.....	.....
Huitres.....	1,932	.....	.....	.....
.....	.....	117,035	.....	.....

ÉTAT de la quantité et valeur des effets *exportés* des ports francs de Gaspé et Sault Ste. Marie aux autres ports canadiens—(Suite.)

ARTICLES.	Gaspé.		Sault Ste. Marie.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Fleur de farine.....Barils.	15	120		
Fruits, verts.....		82		
Fourrures et peaux.....		8,676		
Pierres à aiguiser.....		128		
Chevaux.....No.	1	50		
Peaux.....		2,113		
Saindoux.....Lbs.	200	40		
Viandes.....		98		
Huile.....Galls.	129,386	62,448		
Bœuf.....No.	2	40		
Minéral de toutes sortes de métaux.....		112		
Piâtre.....		40		
Guenilles.....		14		
Végétaux.....		29		
Baleine.....		10		
Bois.....				
Laine.....				
Lainages.....				95
Totaux.....				95

ÉTAT de la quantité et valeur des effets *exportés* des ports francs de Gaspé et Sault Ste. Marie aux autres port canadiens, durant l'année 1861.

ARTICLES.	Gaspé.		Sault Ste. Marie.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Aile, Bière et Porter.....Gallons.	7,303	\$ 1,648	800	\$ 100
Biscuit.....Barils.	4,426	16,915		
Bottes et souliers.....		3,195		
Eau de vie.....Gallons.	607	997	222	484
Balaïs.....		247		
Beurre.....Lbs.	65,480	7,936	500	50
Ghandelles.....do.	37,257	3,382	36	7
Fromage.....do.	2,370	290		
Cigares.....do.	753	753		
Hardes.....		1,121		1,670
Café, vert.....Lbs.	3,553	685	81	16
Cordage.....		546		
Cordiaux.....Gallons.	103	72		
Cotons.....				2,617
Madriers et planches.....		3,079		162
Fruits secs.....		779		79
Marchandises, nouveautés.....		16,561		275
Poisson.....		3,907		
Fleur de farine.....Barils.	29,068	145,240	60	240
Genièvre.....Gallons.	7,425	3,930	34	17
Verre et verrerie.....		1,268		92
Épiceries.....		2,829		135
Poudre à canon.....		688		757
Quincaillerie.....		15,876		3,707
Fer.....		376		1,403
Saindoux.....Lbs.	22,928	3,068	1,200	117

ÉTAT de la quantité et valeur des effets exportés des ports francs de Gaspé et Sault Ste. Marie, aux autres ports canadiens—(Suite.)

ARTICLES.	Gaspé.		Sault Ste. Marie.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Cuir.....		4,722		
Machines.....				1,250
Bois ouvré.....		7,565		
Farine..... Barils.	589	2,354		
do..... do.	2,469	39,262	9	124
Vian­des..... Gallons.	14,431	4,943	74	24
Mélasses.....		240		308
Instruments de musique.....		2,517		200
Seines, lignes et ficelles.....		252		
Avoine et orge..... Barils.	108	758		
Peintures.....		1,197		
Pois..... Barils.	1,197	3,829		
Riz..... Lbs.	15,496	498		
Rhum..... Gallons.	655	509		
Voiles.....		868		
Sel..... Sacs.	11,510	5,776	52	104
Mouton..... Nombre.			10	30
Lattes.....		196		
Plomb.....		598		
Tabac en poudre..... Lbs.	3,064	450		
Savon..... do.	41,344	2,247	Cais­ses 39	299
Acier.....				2,472
Sucre, Muscovède..... Lbs.	38,109	3,007	22,150	1,334
Thé..... do.	20,318	10,683	5,917	2,806
Tabac..... do.	34,974	5,792	3,923	708
Végétaux.....		1,400		
Vinaigre..... Gallons.	728	280		
Blé..... Barils.	31	61		
Whisky..... Gallons.	8,076	6,190		
Vin..... do.	1,112	1,268	164	350
Lainages.....		10,466		16,836
Articles non énumérés.....		14,804		406
Totaux.....		366,948		39,179

REMARQUES SUR LA CROISIÈRE DE "LA CANADIENNE" DANS LE GOLFE SAINT-LAURENT, PENDANT LA SAISON DE 1861.

La campagne de "La Canadienne" dans le golfe Saint-Laurent, pour la protection de nos pêcheries, a duré, cette année, depuis le 23 mai jusqu'au 24 novembre, c'est-à-dire six mois; elle a été une des plus actives, une des plus fécondes en heureux résultats, comme une des plus difficiles et des plus fatigantes de toutes celles dans lesquelles "La Canadienne" a été employée depuis sept ans. En effet, jamais, depuis cette époque, on n'avait vu la saison de la navigation si mauvaise, des tempêtes aussi fréquentes, tant de pluies et de brumes, et l'automne commencer si à bonne heure. Cette dernière saison, surtout, s'était annoncée par des pluies torrentielles, accompagnées presque toujours de vents si forts que la navigation devenait presque impossible, et, plus tard, par des grains presque toujours suivis de neige et de grêle, lesquels ont été la cause de bien des accidents sur nos côtes. Enfin, pour résumer, je dirai que nous avons constaté, par le livre de loch de "La Canadienne," que, pendant les six mois de la campagne, nous avons eu à subir 76 jours de pluie, de brume et de neige, et, depuis le 1er octobre jusqu'au 24 novembre, 30 jours de pluie ou de neige. C'est dans les mois de juillet, d'octobre et de novembre que nous avons eu le plus de mauvais temps à essayer: mois de juillet, 9 jours de pluie et 9 jours de brume; mois d'octobre, 18 jours de pluie, 1 jour de brume, 3 jours de neige; mois de novembre, jusqu'au 24, 10 jours de pluie, 1 jour de brume, 8 jours de neige.

Pendant ces six mois de croisière, et malgré des temps orageux, j'ai visité la partie

Est de la côte du Labrador une fois ; la partie ouest et la côte nord du fleuve Saint-Laurent trois fois ; l'île d'Anticosti, deux fois ; les îles de la Madeleine, trois fois ; la Baie des Chaleurs, trois fois aussi ; Percé, dix fois, et la baie de Gaspé, cinq fois.

Pour faire toutes ces visites, pendant lesquelles je me suis arrêté à plus de trois cents postes de pêche dont j'ai fait l'inspection, il nous a fallu faire avec "La Canadienne" bien des courses (sans compter celles de plusieurs centaines de milles que j'ai faites en chaloupe), lesquelles, ajoutées les unes aux autres, forment une somme totale de 4,821 milles marins. Et il faudrait encore joindre à cette somme plus de mille milles que nous avons été obligés de faire soit à louvoyer lorsque le vent était contraire, soit à capéer pendant les temps de brume, lorsqu'il aurait été dangereux d'essayer d'atterrer.

Cela fait près de 6,000 milles parcourus pendant 180 jours de croisière, dont plus de la moitié a été passée forcément dans les ports de commerce, les havres et les rades de pêche de la côte nord.

Enfin, je dois dire que nous avons jeté l'ancre 128 fois, et que nous l'avons levée et que nous avons mis à la voile aussi souvent.

Pendant les mois de mai, juin et juillet, j'ai visité 31 rivières où se fait la pêche au saumon : 17 au nord et 14 au sud ; plus de cent stations de pêche à saumon ; et j'ai donné, sur une étendue de côte de 900 milles, 264 licences de pêche à saumon.

J'ai parcouru toute la côte nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent, depuis la rivière Bersimis jusqu'à l'anse aux Blancs-Sablons (excepté depuis la rivière Manitou jusqu'à la rivière Saint-Jean), m'arrêtant à tous les postes pour faire le recensement des habitants de cette côte, dont le nombre dépasse quatre mille.

Pendant mes visites aux différents havres et sur les côtes qui sont sous ma juridiction, j'ai reçu les plaintes et les dénonciations dont je donne plus bas un état, avec le nombre des jugements rendus, le nombre de personnes condamnées, celles acquittées, le montant des amendes imposées, et le nombre des individus envoyés en prison pour y attendre l'ouverture des cours criminelles où ils avaient ou ont encore à subir leur procès.

ETAT des plaintes, dénonciations, etc.

Plaignants.	Défendeurs.	Date.	Nature de la plainte.	Amende.
		1861.		
Pierre Duguay.....	Pierre Loisel.....	Mai 29.....	Dommages à sa maison..	\$5 de dommage.
Alex. Cormier.....	Pierre Briant.....	Juin 7.....	Pour avoir molesté un officier municipal, etc..	Acquitté.
Do	Alex. Belleau.....	" 7.....	do do	Décédé.
J. B. Bernier.....	Jos. Hunson.....	" 11.....	Assaut et batterie grave, etc	Acquitté par la cour à Percé.
Thos. Boyce.....	Abraham Coffin.....	" 24.....	Infraction à l'acte des pêcheries.....	\$4 et confiscation de de \$12.
Jos Beaulieu.....	P. Beliveau.....	" 9.....	do	\$8.
Do	Prudent Nicol.....	" 9.....	do	Emprisonnement.
Ed. de Laparelle.....	Ed. Quigley.....	Juil. 13.....	Vol d'effets dans un bâtiment naufragé.....	Déchargé.
Do	Jas. Quigley.....	" 13.....	do	Emprisonnement.
Do	Ed. Quigley, Jr.....	" 13.....	do	do
Do	Mich. Quigley.....	" 13.....	do	do
Do	Danl. Queripel.....	" 13.....	do	Déchargé.
Do	Wm. Welsh.....	" 13.....	do	do
Do	Wm. Hamilton.....	" 13.....	do	\$10.
Hilaire Carboneau.....	John Vignault.....	" 15.....	Assaut et batterie.....	\$20.
Pault Vignault.....	Peter Rhynard.....	" 16.....	Infraction à la loi de pêche	1½ de saumon con'qué.
Robt. Stanley.....	Saml. Foreman.....	" 16.....	do do	\$20.
Wm. Veasy.....	Hegwick Wager.....	" 23.....	Désobéissance et refus de travailler à bord d'un navire.....	Emprisonné 6 semaines (Act Impérial).
Do	David Collis.....	" 23.....	do	do
Do	Robt. Hobson.....	" 23.....	do	4 semaines do.
Do	Henry Euderby.....	" 23.....	do	6 do do.

ETAT des plaintes, dénonciations, etc.—(Suite.)

Plaignants.	Défendeurs.	Date.	Nature de la plainte.	Amende.
John Holliday.....	Peter Glasgow.....	" 23.....	Infraction à la loi de pêche	\$8.
Do	David Tetu.....	" 27.....	do	Référé à la cour.
Hugh Chisholm.....	Thos. Picard.....	" 27.....	do	\$5.
Do	Dom. Depage.....	" 27.....	do	Acquitté.
Do	Danl. Homes.....	" 27.....	do	Malade.
Do	Jas. Gillis.....	" 27.....	do	Acquitté.
Do	John Renouf.....	" 27.....	do	Absent.
Joseph Dereche.....	Geo. Sinnette.....	Août 5.....	do	Acquitté.
Do	Mathew Coulomb.....	" 5.....	do	\$5.
Do	Wm. Knowles.....	" 5.....	do	do
George Sinnette.....	do	" 5.....	do	Acquitté.
Wm. Tilly.....	Geo. Girard.....	" 12.....	Homicide.....	Acquitté par le grand jury.
Jean Vignault.....	Jean Giroux.....	" 17.....	Infraction à la loi de pêche	Absent.
Do	Ans. Guimette.....	" 17.....	do	do
Celine Guilmette.....	John Bodman.....	" 25.....	Recouvrement de gages.	Arrangé. \$3.
Jean Vallerand.....	Mich. Kenty.....	.....	Infraction à la loi de pêche	Acquitté.
Eva McLean.....	Jas. Brophy.....	Sept. 9.....	Viol.....	Mis sous caution.
Cyrille Bourque.....	Unknown sailor.....	Juin 5.....	Vol dans sa maison.....	.....
Frs. LeFollet.....	Chas. Miles.....	Oct. 3.....	Assaut et batterie (Act Impérial).....	8 semaines de prison.
Clarence Hamilton.....	Albert Mouett.....	" 18.....	Vol	Emprisonnement.
Do	Rich. Manger.....	" 18.....	Real.....	do
Wm. Adams.....	Mich. Ryan.....	" 18.....	Assaut et batterie.....	\$20.
Thos. Connor.....	Henry Haywood.....	Nov. 12.....	do	\$10.

44 plaintes, 15 emprisonnements, et 127 piastres d'amende imposée.

On voit, par ce tableau, que je n'ai pu donner suite à quelques-unes des plaintes, les personnes accusées étant absentes lorsque j'arrivai aux lieux où les délits avaient été commis.

La paix et l'ordre publics ont été maintenus, sauf quelques rares exceptions, sur toute la côte sud et sur la côte nord, où, autrefois, il s'élevait de fréquentes querelles entre les pêcheurs étrangers et les nôtres, et où le droit de possession des pêches de loup-marin et de saumon donnait lieu à beaucoup de difficultés (entre voisins surtout), à des voies de fait, et souvent à des empiétements commis par les plus forts au préjudice des plus faibles.

Je n'ai eu à m'occuper de quatre cas de ce genre cette année, dans deux desquels j'ai puni les coupables par l'amende; dans les deux autres, les accusés étaient absents.

Aux îles de la Madeleine, les habitants et les pêcheurs ont eu quelquefois à se plaindre des déprédations commises par les étrangers sur leurs propriétés; cette année, il s'est fait deux ou trois plaintes de ce genre, mais de peu de conséquence, et, dans chaque cas, les auteurs de ces délits n'étaient pas connus.

Mais un fait très-grave qui s'y est passé, c'est le vol commis chez M. Joseph Bourque, de l'Étang-du-Nord.

Ce vol, l'un des plus hardis possibles, a dû avoir pour auteurs les hommes de quelques-uns des équipages des goëlettes mouillées au Cap aux Meules, c'est-à-dire de l'autre côté de l'île où se trouve l'Étang-du-Nord.

Les voleurs avaient toute l'île Grindstone à traverser (de 4 à 5 milles de distance) pour se rendre au village de l'Étang-du-Nord, où est la maison de M. Bourque, et autant pour revenir; cette longue course ne les a pas, cependant, empêché de mettre à exécution leur coupable dessein, qui était de dépouiller une famille de tout ce qu'elle possédait de hardes et de linge à peu près. Dans mon rapport, j'ai parlé des courses que j'ai faites autour des îles de la Madeleine pour tâcher de découvrir les coupables, et de l'insuccès de mes démarches.

Malgré ces quelques cas de félonie et d'assaut et batterie, on ne peut toujours qu'avoir à se louer de l'état de tranquillité dont ont joui, cette année, nos côtes maritimes, d'une

étendue de près de 1,000 milles, habitées par une population mixte de 30,000 âmes, et fréquentées tous les ans, pendant la saison des pêches, par près de 25,000 pêcheurs étrangers.

OBSERVATIONS SUR LES PÊCHES PRATIQUÉES PAR NOS PÊCHEURS SUR LES CÔTES DU GOLFE.

Les résultats des pêches pratiquées par nos pêcheurs sur les côtes du fleuve et du golfe Saint-Laurent ont été, en général, très-satisfaisants; et si les prix des marchés aux poissons eussent été aussi élevés que dans une année ordinaire, ils auraient fait de grands bénéfices. Malheureusement, les prix ont été modiques, surtout pour la petite morue séchée et le saumon; ces produits ne pouvant plus s'écouler sur les marchés ordinaires, à cause de la guerre civile aux Etats-Unis.

Mais je vais parler de chaque pêche séparément, et dire ce que chacune d'elles a produit, à commencer par la pêche de la morue, la plus importante de toutes.

PÊCHE DE LA MORUE.

La pêche de la morue est, comme on le sait, la plus importante et la plus rémunérative de toutes celles qui se pratiquent sur les côtes canadiennes du golfe Saint-Laurent. C'est elle qui est la plus féconde en résultats avantageux. Elle donne de l'occupation à des milliers de personnes, en même temps qu'elle procure un article de subsistance aussi abondant et aussi à bon marché qu'il est sain. Des centaines de goélettes et des milliers de bateaux sont employés à cette pêche, et le transport de ses produits, soit sur les marchés du Canada, soit sur les marchés étrangers, donne naissance à une navigation importante, et sert d'aliment à la construction navale sur nos côtes, et à une foule d'industries qui s'y rattachent, et dont la fabrication des cordages de toute sorte et des fils qui servent à confectionner les lignes de pêche et les nombreux filets et seines en usage, ne serait pas une des moins importantes pour le Canada, puisqu'elle ferait surgir une nouvelle culture au pays: celle du chanvre; plante qui conviendrait très-bien à notre sol et à notre climat.

La pêche de la morue se partage en pêche d'été et pêche d'automne.

La première se pratique depuis l'ouverture de la navigation jusqu'au 15 d'août; ses produits sont séchés au soleil et destinés aux pays éloignés.

Celle qui se fait après donne des produits de meilleure qualité que la première, parce que la morue est alors plus grasse et plus ferme; mais on ne la sèche pas: on la met en saumure, ou plutôt on la sale à sec dans des barils vides de farine, et souvent on la sale seulement en grenier, et c'est sous ces différentes formes qu'elle arrive au commerce.

La pêche d'été a été, en général, très-fructueuse sur nos côtes, quoiqu'elle ait manqué presque tout-à-fait dans quelques localités; mais c'est l'exception.

Dans les parages les plus célèbres et les plus fréquentés de nos côtes, comme à l'anse aux Blancs-Sablons, à Natashquan, à la rivière Noire, à Percé et plusieurs autres endroits, la morue y a afflué en bancs immenses, et comme les petits poissons (comme le capelan et l'alançon) qui servent de nourriture à la morue pendant son voyage de pérégrination périodique sur nos côtes, où l'appelle l'instinct animal le plus irrésistible, celui de la reproduction de l'espèce, et en même temps d'appâts pour les lignes de nos pêcheurs, se trouvaient aussi en grande quantité, nos pêcheurs ont pu faire une capture des plus belles et des plus abondantes de cette belle variété de la famille des Gadidœ; et tandis que sur les côtes du golfe on trouvait partout cette moisson si abondamment répandue dans les eaux de la mer: sur les côtes est de Terre-Neuve, sur le Grand-Banc, et sur le banquereau et sur les autres bancs qui se trouvent à l'entrée du golfe, il y avait presque absence de poisson.

Est-ce que les bancs à morue qui venaient des eaux profondes de l'Océan ou des mers arctiques n'y ont pas trouvé les conditions dans lesquelles elles aiment à vivre? Est-ce que la nourriture leur a manqué là? Ou bien est-ce que le capelan ou l'alançon, qui visitent aussi nos côtes pour y frayer, pour s'en retourner ensuite à la mer profonde une fois cet acte accompli; est-ce que ces poissons, dis-je, s'écartent de leur route ordinaire et pénètrent par les deux entrées du golfe à la fois, sans s'arrêter sur les bancs, jusqu'à près de 100 lieux de l'embouchure du fleuve St. Laurent, ont entraîné à leur suite les morues à qui ils servent de proie à cette saison? C'est cette dernière hypothèse qui est la plus vraie, je crois; en effet, là où il y a du capelan et de l'alançon, et de ce premier poisson

surtout, on est presque toujours certain de trouver de la morue qu'ils précèdent toujours de quelques jours sur nos côtes.

Sur la côte de Gaspé, le capelan, qui y passe assez à bonne heure, s'est retiré au large dès la fin de mai et le commencement de juin. Sans cela, la pêche de la morue y aurait été la plus belle que l'on eût vu depuis trente à quarante ans. Malheureusement ce poisson venant à manquer, nos pêcheurs n'avaient plus d'appâts pour leurs lignes, et ils étaient forcés de rester les bras croisés à terre, lorsque le poisson abondait sur les bancs; il n'y eut que ceux qui purent se procurer des loques, coquilles du genre des bucardes qu'on déterre dans le sable vaseux, qui continuèrent leurs travaux avec assez de succès.

Les bancs de morue ont paru se disséminer, cette année, sur nos côtes, d'une manière plus marquée que jamais. Aussi, a-t-on pris ce poisson partout plus ou moins, depuis l'anse aux Blancs-Sabons jusqu'au havre St.-Nicolas, sur la côte nord; au sud, la morue a été abondante à Matane, à Métis et jusqu'à Rimouski, où l'on en a pris une bonne quantité au large de Saint-Barnabé. Le même fait s'est produit dans la baie des Chaleurs, où la morue a afflué jusque dans la baie de Carleton.

Les parages où la morue a été le plus vue cette année, sont : les Belles-Amours, la baie des Saumons, les îles aux Chiens et la baie de Gaspé.

Cette pêche d'été a produit environ 135,000 quintaux, dont 130,000 quintaux exportés au Brésil, en Espagne et en Italie, et le reste à Halifax, et valant \$405,000.

La pêche d'automne s'est commencée, d'abord, sous les auspices les plus favorables; les bancs les plus voisins de terre étaient couverts de morue; l'encornet (*squid*) abondait près des côtes, et nos pêcheurs pouvaient, tous les soirs, avec leurs hameçons particuliers à cette pêche, appelés *lurlottes*, faire une ample provision de boitte pour la pêche du lendemain. Les premières semaines, donc, la pêche fut bonne; mais bientôt voilà que la saison des tempêtes commence; et cette année elles se sont fait sentir avec une rigueur inaccoutumée; puis ajoutez à cela des pluies averse presque continuelles, et les brumes et la neige; voilà les obstacles presque invincibles contre lesquels nos pêcheurs eurent à lutter dans leurs travaux, depuis le commencement d'octobre jusqu'à la fin de la saison; aussi, ne purent-ils sortir que rarement en mer, et une fois au large, ils étaient sans cesse exposés à de grands dangers.

On sait que les bateaux de pêche, en usage sur nos côtes, sont de frères embarcations (bien taillées, il est vrai, pour la mer et pour résister aux vagues, et que nos pêcheurs manient avec une adresse consommée) de 20 à 22 pieds de quille, non pontées, avec lesquelles nos hardis pêcheurs vont quelquefois jusqu'à 10 lieues au large, en pleine mer.

On ne doit pas demander s'ils sont exposés à périr bien des fois, et si leur métier est un rude et difficile métier pendant la saison de l'automne....

La pêche de l'automne ne put donc produire autant que les années précédentes, et nos marchés se sont sentis de la rareté de cette belle morue verte qui se vend principalement dans les campagnes, et qui constitue une forte partie de la nourriture des populations catholiques de ce pays, pendant le carême.

D'après les rapports qui me sont parvenus, j'estime à 15,000 quintaux le rapport de cette pêche, ce qui représente une somme de \$45,000.

LA PÊCHE DU HARENG.

La pêche du hareng se fait le printemps et l'automne, et naturellement se divise en pêche de printemps et pêche d'automne. La première se pratique au moyen de filets et seines, au mois de mai, dans les parages et sur les côtes près desquelles les bancs de hareng s'approchent pour y déposer leurs œufs sur des fonds où l'eau est peu profonde et qui conviennent le mieux pour l'éclosion de ces œufs, qui peuvent se compter par millions de millions.

Les harengs sont maigres à cette époque, presque un-cinquième du poids de leur corps se composant d'œufs chez les femelles et de laitance chez les mâles; mais ils n'en constituent pas moins un article de commerce d'exportation de la plus grande valeur pour les pays chauds, où ils se conservent très-longtemps dans la saumure; et il faut bien se rappeler que la mine où l'on puise cette richesse à pleines mains est inépuisable.

Les principaux points de nos côtes où cette pêche réussit le mieux, c'est aux îles de la Madeleine, dans la magnifique baie de Plaisance, dans la Grande-Entrée, et quelquefois à l'Étang-du-Nord; et dans la baie des Chaleurs, à Bonaventure, dans la baie de Cascapé-

diac, du côté de New-Richmond comme du côté de Maria, et dans la baie de Carleton. On peut encore citer, sur la côte sud, le Port-Daniel, et, sur la côte nord, la baie des Sept-Îles; où, depuis quelques années, on a pris beaucoup de hareng le printemps, soit à la seine, soit au filet, ou dans une pêche à claie.

Presque sur toute l'étendue de la côte de Gaspé, on voit apparaître le hareng dans le mois de mai, quelquefois un peu plus tôt, quelquefois un peu plus tard, en assez grande quantité; mais on ne le prend, là, que pour s'en servir comme boitte, en envoyer quelques barils au marché, et en faire des provisions pour l'hiver.

J'ai expliqué, dans mon rapport, comment aux îles de la Madeleine, à cause du trop grand nombre de seines qui s'entre-nuisaient dans la baie, cette pêche de hareng n'a pas rapporté autant qu'elle aurait pu le faire. Cependant, comme il y était venu pour cette pêche, de plusieurs ports des provinces voisines et surtout du détroit de Canso, un plus grand nombre de goëlettes qu'il n'y en avait jamais eu auparavant (près de 300), il a été capturé une quantité considérable de ce poisson dans la baie, probablement de 40,000 à 50,000 barils: c'est à peu près le produit d'une pêche moyenne. Sur le reste de nos côtes, cette pêche a pu produire de 7,000 à 8,000 barils.

Le hareng d'automne, ce poisson délicieux et si bien apprécié, connu sous le nom de hareng du Labrador, pour des raisons qu'on ne peut pas imaginer, ne visite que la côte nord du golfe Saint-Laurent, et encore ne s'éloigne-t-il pas du détroit de Belle-Île. Ce poisson paraît à la fin d'août, et continue d'affluer près des côtes jusqu'à la fin d'octobre.

Ce poisson est-il le même hareng qui, après avoir pénétré dans le golfe dès le printemps, et y avoir séjourné pendant l'été dans les eaux profondes, et s'y être engraisé des milliers de milliers de petits mollusques et des petits poissons polipiers qui couvrent les fonds de ces bras de mer, retourne à l'Océan par le détroit de Belle-Île, et, tout en accomplissant ce voyage, s'approche des côtes qui bordent ce détroit? Ou bien, est-ce une variété de la même famille?

C'est un point de controverse qui n'est pas encore décidé par les naturalistes de l'Amérique. Pourtant, on serait tenté de croire la dernière supposition comme la véritable; car il n'a pas la forme exacte de celui du printemps.

On sait que le hareng d'automne visite aussi la côte nord et nord-ouest de Terre-Neuve, de même que la côte du Labrador, depuis l'anse aux Blancs-Sablons, en gagnant l'Est, jusqu'au Cap Charles, et de là en remontant au nord à plusieurs centaines de milles plus loin.

Quelquefois il abonde au nord et alors la côte de Terre-Neuve en est généralement dépourvue; d'autres fois c'est Terre-Neuve qui a l'avantage de recevoir sa visite annuelle à l'exclusion des côtes voisines.

On le prend avec des seines de grandes dimensions, lesquelles ont quelquefois 150 brasses de longueur sur 10 à 12 brasses de largeur à la partie du milieu. Avec un engin de cette grandeur et des circonstances favorables on capture souvent de 300, 500 et à 800 barils de hareng; et si le temps est favorable pour laisser la seine dans l'eau avec ses milliers de petits prisonniers, on peut les recueillir tous dans l'espace de quelques jours au moyen de seines plus petites qu'on jette dans l'enceinte de la grande et qu'on tire près du rivage.

Ces poissons ont besoin d'être préparés de suite, car ils se gâtent bien vite, après être sortis de l'eau. Il faut bien les nettoyer et laver et ensuite les saler dans un baril bien étanche avec beaucoup de soin, sinon il pourrit bien vite et prend le goût de rance. Un baril de hareng du Labrador bien conservé vaut toujours de quatre à cinq piastres.

Quelle immense source de richesse à exploiter que ces eaux qui bordent les côtes du Labrador, et où on peut prendre, dans un seul coup de seine, jusqu'à 600 et 800 barils de ces harengs de première qualité dans l'espace d'une heure tout au plus! J'ai vu moi-même, en 1854, des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse tirer une seine dans l'anse des Dunes, près de l'anse aux Blancs-Sablons, dans laquelle il a été capturé, dans l'espace de cinq jours que la seine était restée à l'eau, 800 barils de ce poisson.

La production de cette pêche du hareng a été limitée cette année à l'anse aux Blancs-Sablons et à la baie de Brador, et le poisson n'y était pas très gros.

Voilà déjà quelques années qu'on remarque que la grande espèce de hareng du Labrador, visite plutôt Terre-Neuve et la partie du Labrador qui se trouve sous la juridiction du gouvernement de Terre-Neuve; que nos côtes. Voilà encore un fait extraordinaire dont on ne saurait expliquer la cause.

Toutes les goëlettes des Iles-de-la-Madeleine et de la Pointe-aux-Esquimaux se sont livrées à cette pêche avec assez de succès, de même qu'une dizaine de bâtiments venus des paroisses d'en bas de Québec.

J'estime à 5,000 le nombre de barils de poisson pris par ces bâtiments : valeur, \$15,000.

Valeur du hareng de printemps pris sur nos côtes, 48,000 barils, à 1.50 cent. le baril, \$72,000.

LA PECHE DU MAQUEREAU.

Le maquereau, comme le hareng, s'approche des côtes du golfe St. Laurent, le printemps, pour frayer, et cette circonstance permet d'en faire la pêche au moyen de filets dans les endroits que ce poisson aime le plus à fréquenter. Cette pêche se pratique beaucoup à la Nouvelle-Ecosse et surtout dans le détroit de Canso.

Sur nos côtes il n'y a qu'aux Iles-de-la-Madeleine, dans la baie de Plaisance, qu'elle se fait depuis le 1er jusqu'au milieu de juin. Par mes rapports on a pu voir que cette pêche ne donne que des produits bien minimes depuis quelques années. A cette époque le maquereau est maigre, et n'a guère que la moitié de la valeur qu'il obtient en été, alors qu'il est très gras et dans sa plus grande beauté.

Cette pêche du maquereau au filet n'a pas une grande importance pour nous ; il n'en est pas de même de celle du maquereau d'été qui se fait soit près de nos côtes, soit au large dans certains parages du golfe, sur des hateaux et des goëlettes dont les équipages se servent d'un hachis fait de débris de poisson qu'ils jettent à l'eau pour attirer et retenir près de leurs embarcations les poissons qu'ils pêchent avec des lignes amorcées d'un petit morceau de la peau de la gorge du maquereau.

Cette pêche, négligée jusqu'à présent par les Canadiens, a acquise une importance considérable aux Etats-Unis, surtout dans l'état du Massachusetts où de petites villes maritimes expédient plus de 1,500 belles goëlettes dans le golfe St. Laurent où elles font une ou deux campagnes chacune, lesquelles leur rapportent souvent de grands bénéfices, mais quelquefois aussi à peine de quoi payer leurs frais d'armement. La flotte de goëlettes de pêche de maquereau de Gloucester, composée d'au moins six cents voiles, est la plus belle de toutes.

Le maquereau a été assez rare cette année dans le golfe. On l'a à peine vu sur la côte de Gaspé. Dans le fleuve Saint-Laurent, il n'a fait une apparition que de quelques jours. Ce n'est que dans les parages des îles de la Madeleine qu'on l'a trouvé en abondance, surtout à l'entrée de la baie de Plaisance, où nos pêcheurs en ont pris une bonne quantité.

Pendant les mois d'août et de septembre de 100 à 150 goëlettes des Etats-Unis y ont fait la pêche, mais avec des succès variés, les uns avaient réussi à faire de bons bénéfices, les autres couvraient à peine leurs frais.

J'estime le nombre de barils de maquereau pris aux filets dans la baie de Plaisance, par nos pêcheurs, à 400 barils. La pêche d'été a produit environ 1000 barils sur toutes nos côtes. Le tout valant \$11,200.

LA PECHE DU SAUMON.

Cette pêche promet de devenir, sous l'influence des règlements qui la régissent, une des plus importantes du pays.

On s'aperçoit tous les ans que ses produits augmentent ; et si notre système de législation, légèrement modifié, est maintenu et continu à être mis en force comme il l'a été depuis quelques années, nos rivières ne tarderont pas à devenir ce qu'elles étaient autrefois, les plus productives de l'Amérique du Nord.

Sur la côte nord du golfe et du fleuve St. Laurent cette pêche n'a pas fourni partout également de grands produits. Ainsi, tandis que la partie est, depuis l'anse aux Blancs-Sablons jusqu'à Natashquan, ils étaient plus que médiocres ; à la partie ouest de ce point, et particulièrement à St. Jean et à Mairie, ils étaient doublés et même triplés.

Dans les rivières qui se déchargent dans la baie de Gaspé, la pêche a été fructueuse.

Dans la baie des Chaleurs, à part la rivière Ristigouche qui a rendu plus que l'année dernière, les stations de pêche des côtes, et même des rivières, n'ont pas, en général, rapporté autant que l'année dernière.

Les stations de la côte nord du golfe et du fleuve St. Laurent ont produit environ 1831 barils de saumon, et celles de la côte de Gaspé et de la baie des Chaleurs 688½ barils, qui représentent une valeur de \$30,231.

Je n'ai pas inclus dans ces montants le saumon qui se prend en-dehors de la division des côtes qui est placée sous mes charges, c'est-à-dire, à l'ouest de la rivière Godbout au nord et à l'ouest de la rivière du cap Chatte au sud.

Jestimerai à 200 barils la quantité de truite prise dans ma division, valant \$12 le baril, à \$2,400.

RECAPITULATION.

Produits de la pêche de la morue d'été 150,000 quintaux	\$450,000
“ “ “ d'automne, 15,000 quintaux.....	45,000
“ “ hareng de printemps 48,000 barils.....	72,000
“ “ “ d'automne 5,000 barils.....	15,000
“ “ du maquereau 1,400 barils.....	11,200
“ “ du Saumon 2,519½ “	30,231
Gallons d'huile de morue, 90,000@ 45 cts	40,500
“ de loupmarin, 62,513.½@ 65 cts.....	37,508
	<hr/>
	\$701,439
Gallons d'huile de baleine 33,600	17,680
200 barils de Truite, @ \$12	2,400
200 “ de Flétan, @ \$6.....	1,200
200 “ de noues et langues, @ \$5.....	1,000
Valeur des peaux de loupmarin.....	7,200
	<hr/>
Valeur total des produits de la pêche.....	\$730,919

STATISTIQUE DE LA CÔTE NORD DU FLEUVE ET DU GOLFE ST. LAURENT, DEPUIS PORT-NEUF JUSQU'À L'ANSE AUX BLANCS SABLONS, 540 MILLES D'ÉTENDUE DE CÔTE MARITIME, EN 1861.

Nombre de personnes.....	4,413
Canadiens-français.....	2,612
Canadiens-anglais.....	628
Anglais.....	308
Français.....	24
Italiens.....	2
Etats-Unis.....	5
Pologne.....	1
Sauvages.....	833
Catholiques.....	3,841
Protestants.....	570
Israélites.....	2
Pêcheurs.....	1,755
Chasseurs.....	1,038
Propriétaires de gravés.....	332
Capital employé dans les pêcheries.. ..	\$699,555
Nombre de rets à hareng.....	46
“ “ à saumon.....	340
Seines à hareng.....	14
“ morue.....	19
Bâtiments.....	22
Bateaux de pêche.....	774
Nombre de barils de hareng.....	2,370
“ “ de saumon.....	1,157½
“ quintaux de morue.....	51,668
“ gallons d'huile de morue.....	43,858
“ “ de loup-marin.....	40,839
Valeur des fourrures.....	\$46,970
Nombre de brasses de rets à loup-marin.....	8,178
“ maisons.....	380

Nombre de chevaux	12
“ vaches	65
“ bœufs de travail.....	18
“ moutons.....	59
“ cochons.....	22
Valeur de ces animaux.....	\$2,970
Etendue de terre cultivée—arpents.....	67½
Nombre d’églises catholiques.....	9
“ de prêtres résidents.....	2
“ d’églises protestantes.....	1
“ de ministres protestants résidents.....	1

STATISTIQUE DE L’ISLE D’ANTICOSTI.

Longueur de l’île.....	118 miles.
Largeur “.....	31 “
Nombre de personnes.....	67
Chevaux.....	3
Vaches.....	10
Cochons.....	11
Valeur des animaux.....	\$600
Etendue de terre cultivée—arpents.....	60½
Nombre de barils de pommes de terre.....	181
“ bottes de foin.....	1,200
“ gerbes d’avoine.....	100
“ barils de hareng.....	25
“ “ saumon.....	42
Valeur des fourrures.....	\$600

POPULATION DE LA COTE NORD EN 1852.

De l’anse aux Blancs-Sablons à la rivière Coacoachoe inclusivement, pop., 648.

De la rivière Coacoachoo à Portneuf, il n’y avait, en 1852, de pêcheurs résidents (et pendant la saison de la pêche du saumon seulement) que ceux employés par la compagnie de la Baie-d’Hudson à ses divers postes de pêche à saumon, lesquels pouvaient être au nombre de 150. La population de cette partie de la côte se composait en outre, à la même époque, des chefs et des commis des postes de traite de la dite compagnie, des Sauvages de la tribu des Montagnais, et de quelques familles canadiennes établies dans les Postes-du-Roi ; le tout se montant aux chiffres suivants :

Population des blancs.....	110
“ des Sauvages.....	500
Ajoutez les pêcheurs.....	150
Total	760

TABLEAUX comparatifs de la population de la côte nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent en 1852 et en 1861 :

Population de l’anse aux Blancs-Sablons à Coacoachoo en 1861...	804
“ “ “ “ en 1852..	648
Augmentation.....	156
Pop. de Coacoachoo à Portneuf en 1861.....	3609
“ “ “ “ en 1852.....	760
Augmentation.....	2849
Population totale de la côte nord en 1861.....	4413
“ “ “ “ en 1852.....	1408
Augmentation totale.....	3005

On voit, par ces tableaux, que la population de la côte nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent a plus que triplé depuis 1852, c'est-à-dire pendant une période de dix années. Mais ce qu'on ne peut manquer de remarquer, c'est que cette augmentation s'est opérée sur la partie ouest de la côte principalement; c'est là, en effet, que se sont portés les pêcheurs depuis que la loi (16 Vict., chap. 92) leur a permis de fonder des établissements de pêche sur la côte du Labrador, sans être molestés, comme auparavant, par les employés de la compagnie de la Baie-d'Hudson, grâce au service de la protection des pêcheries.

En 1852 et avant cette époque, il n'y avait pas un seul établissement de pêche à la morue ou autre (excepté les stations de pêche à saumon exploitées par la compagnie de la Baie-d'Hudson) entre la rivière Coacoachoo et Portneuf; maintenant, ils s'y comptent par centaines.

Sur toute cette étendue de côte de milles, on ne rencontrait, en 1852, que les postes de la compagnie et quelques maisons éparses çà et là; maintenant, on peut y compter près de 300 maisons, et il y a même de petits villages, comme ceux de Natashquan et de la Pointe-aux-Esquimaux, tous deux fondés par des Acadiens venus des îles de la Madeleine.

En 1852, et même quelques années plus tard, il n'y avait pas un seul établissement sur la côte, entre le havre de Mingan et la baie des Sept-Iles, et il ne s'y prenait pas un quintal de morue, excepté sur le banc de Mingan et de la rivière St.-Jean, que les pêcheurs des Etats-Unis avaient l'habitude de fréquenter depuis longtemps; maintenant, il n'y a pas une rivière, une anse, une crique qui ne soient occupées, et il s'y prend, tous les ans, de 30,000 à 35,000 quintaux de morue, sans compter les autres poissons.

Voilà quelques-uns des résultats de la cessation du monopole, exercé autrefois par la compagnie de la baie d'Hudson, dans les postes du roi et sur la plus grande partie de la côte du Labrador:—

TABLEAUX comparatifs des produits de la pêche de la côte nord du fleuve et du golfe St.-Laurent, en 1852 et en 1861 :

Quantité de morue prise de l'anse aux Blancs-Sablons à Coacoachoo, en 1861.	quint.	9,535
Do do do do en 1852.	"	9,480
Augmentation	"	55
Quantité de morue prise de Coacoachoo à Portneuf, en 1861.....	quint.	42,133
Do do do do en 1852.....	"	*500
Augmentation.....	"	41,633
Quantité de morue prise sur la côte nord, en 1861	quint.	51,668
Do do do en 1852	"	9,980
Augmentation.....	"	41,688
Quantité d'huile de morue produite sur la côte nord en 1861, gallons.....		43,858
" " " " en 1862, "		4,800
Augmentation, gallons		39,058

La pêche au loup-marin au moyen de rets, n'a pas donné depuis quelques années des produits aussi abondants qu'autrefois sur la partie de la côte nord du Golfe St. Laurent où on la pratique, c'est-à-dire, depuis l'Anse aux Blancs Sablons, jusqu'à Coacoachoo; ainsi tandis qu'elle produisait en 1852, 43,950 gallons d'huile, elle ne produisait en 1861 que.... 26,294 "

Diminution 17,656 "

* Ces 500 quintaux, ou environ, étaient pêchés par les employés de la compagnie de la baie d'Hudson, et servaient de provisions de bouche pour l'hiver.

On attribue cette diminution au fait que la côte étant presque partout établie, ces animaux amphibies craignent maintenant de s'en approcher, comme ils faisaient autrefois lorsqu'elle était comparativement déserte, et se tiennent au large où nos pêcheurs ne peuvent plus les atteindre avec leurs engins de pêche.

On prétend aussi que ces animaux ne se trouvent plus dans le golfe en aussi grand nombre qu'autrefois, et que cela est dû à la grande boucherie que l'on fait tous les ans sur les banquises, soit sur les côtes de Terre-Neuve, soit dans le golfe St. Laurent, de leurs petits pour en tirer la graisse dont on fait l'huile et les peaux.

Cependant, comme plusieurs pêcheurs de la pointe aux Esquimaux et de Natashquan font la chasse au loup-marin dans le golfe, la production de l'huile de loup-marin sur la côte nord a fourni un montant presque égal à celui de l'année 1852, c'est-à-dire, 40,839 gallons.

Ne connaissant pas le produit de la pêche du saumon sur toute la côte nord en 1852 je ne puis faire de tableaux comparatifs de cette pêche; mais ses produits ont certainement augmenté en valeur depuis cette époque.

Je puis dire la même chose de la pêche du hareng.

RECAPITULATION.

Produits de la pêche Est de la côte nord, et leur valeur en 1861 :

Morue, 51,668 quintaux.....	\$155,004
Huile de morue, 43,858 gallons.....	19,716
“ de loupmarin, 40,839.....	26,545
Barils de hareng, 2,370 @ \$3.	7,110
“ de saumon, 1,831 @ \$12.....	23,172
“ de truite, 150 @ \$12.....	1,800
Valeur des fourures	40,970
4,832 peaux de loupmarin, @ 80cts.	3,506
	<hr/>
	\$277,823
Ajoutez valeur des mêmes produits pour l'Île d'Anticosti	1,179
	<hr/>
	\$279,002

STATISTIQUE DES ILES DE LA MADELINE EN 1861.

Nombre total des habitants.....	2,651
Sexe masculin.....	1,399
Sexe féminin.....	1,252
Catholiques	2,362
Protestants	289
Canadiens français.....	2,072
“ anglais.....	188
Anglais.	24
Etrangers	50
Habitants des provinces d'en bas	317
Nombre de pêcheurs.....	618
Nombre de goëlettes de pêche.....	37
Nombre de bateaux de pêche.....	230
Nombre de filets.....	551
Nombre de seïnes	15
Quintaux de morue	9,134
Barils de hareng.....	6,150
“ de maquereaux.....	1,271
Huile de morue	9,490
“ de loupmarin	21,672
Valeur des peaux de loupmarin et fourrures, \$2,834.	

 Valeur des produits de la pêche aux Iles de la Madeleine :—

9,134 quintaux de morue, @ \$3	\$27,412
6,150 barils de hareng, @ \$3.....	18,450
1,271 do maquereau, @ \$7.....	8,897
21,672 gallons d'huile de loupmarin, @ 65c.....	14,087
9,410 do do de morue @ 45c.	4,270
Valeur des peaux de loupmarin.....	2,834
Valeur totale.....	\$75,950

P. FORTIN.

RAPPORT ANNUEL

DU

SURINTENDANT DES PECHERIES

DU HAUT-CANADA,

POUR L'ANNÉE 1861.

A l'honorable P. M. VANKOUGHNET, M. B.-C.,
Commissaire des Terres de la Couronne, Québec.

HAMILTON, 31 décembre 1861.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant de mes actes comme surintendant des pêcheries du Haut-Canada, année 1861.

Je me suis appliqué spécialement, pendant l'année qui vient de s'écouler, à opérer la rentrée des deniers dus au département sur les baux accordés précédemment, l'approche de leur expiration, pour ne rien dire des autres difficultés dont je parlerai plus loin, ayant rendu non seulement difficile, mais encore de peu de conséquence l'obtention de nouveaux baux. Néanmoins, j'ai fait toute la diligence possible pour en distribuer de nouveaux pour le terme non encore expiré, partout où j'ai pu trouver des pêcheurs disposés à les accepter. J'ai visité à différentes reprises toutes les stations de pêches qui se trouvent dans ma juridiction, et fait tout en mon pouvoir pour amener les pêcheurs à se conformer à l'amiable aux exigences de la loi : mais l'esprit de défiance qui règne parmi ces gens se joignant à l'opinion qu'ils se sont formée que la loi est impuissante à percevoir les loyers dus, en a enhardi un certain nombre, qui sont venus jusqu'à dire qu'ils ne rempliraient pas les engagements de leurs baux. Il est à espérer que dans ces circonstances, le gouvernement saisira la première occasion de refondre l'acte des pêcheries, tout en profitant de l'expérience qu'on a pu acquérir de son fonctionnement durant les trois années dernières.

Mes comptes trimestriels ayant déjà mis le département au fait de mes diverses courses, je n'aurai pas besoin de donner dans ce rapport l'énumération des endroits que j'ai visités à différentes reprises, et des faits que j'y ai observés. Je me bornerai donc à esquisser brièvement la position actuelle des pêcheries dans le district portant le numéro un, du Haut-Canada, et les obstacles qui ont concouru à empêcher l'acte actuel de produire de meilleurs résultats ; je me permettrai aussi de faire des observations sur la loi actuelle que l'expérience m'a mis à même de remarquer, et des amendements que je crois propres à assurer de plus gros revenus à cette partie importante de notre commerce.

Le nombre total des baux donnés jusqu'à la fin de l'année actuelle est de 244, pour un laps de temps variant de trois ans à six mois ; leur date d'expiration à tous est le 21 janvier 1862. La somme totale en provenant jusqu'à cette date est de \$3,621.50 ; le revenu, depuis la mise en force de tous les baux, s'élève à \$3,787.00. Ces chiffres ne donnent qu'une idée imparfaite du revenu que l'on pourra en attendre lorsque les obstacles qui ont

jusqu'ici empêché le fonctionnement de la loi seront aplanis, et lorsque la population se sera habituée à se conformer à des conditions qui, de prime abord, ont été regardées comme injustes et tyranniques, mais que l'on commence déjà à estimer comme d'un très-grand avantage pour les intérêts des individus engagés dans l'exploitation des pêcheries.

Sur le nombre ci-dessus des baux, 15 seulement ont été payés en entier et ont donné \$309.50. Il a été fait des paiements partiels sur 129, s'élevant à \$2,247.84, sur lesquels il reste une balance due de \$2160.66 ; il n'a été rien donné sur les 100 qui restent. La somme due sur ces derniers est de \$3,003.50. D'après ces données, on voit que la somme totale reçue à compte des baux est de \$2557.34, et qu'il reste une balance due de \$6,064.16, pour la perception de laquelle il est absolument nécessaire qu'il soit pris de promptes mesures le plus tôt possible.

En parlant des obstacles qui ont empêché les pêcheries de se développer plus librement sous l'acte qui les régit, il est inutile aujourd'hui de faire allusion aux préjugés qui existaient au début chez tous les pêcheurs, et qui maintenant ont disparu en grande partie. Il y a cependant deux causes principales, l'une locale, et l'autre générale, qui continueront à retarder les succès tant qu'on n'aura pas pris les moyens de les faire disparaître. La première consiste dans la prétention qu'ont les propriétaires des terres adjacentes de jouir aussi de la propriété de la rive jusqu'au chenal, qui, suivant eux, s'étend jusqu'au milieu du courant, ou jusqu'à l'eau profonde ; la seconde est que la loi, telle qu'elle est, ne fournit pas les moyens de forcer le paiement des loyers dus.

J'ai rencontré la première objection chez un grand nombre de propriétaires riverains des rivières Détroit et Ste. Claire, qui prétendent que les titres qu'ils tiennent du gouvernement français leur accorde la propriété de la rive jusqu'au bord du chenal ou jusqu'à l'eau profonde, ce qui, en plusieurs endroits, augmenterait leurs propriétés de 230 pieds dans la rivière, et empêcherait d'y faire quoique ce soit en fait de pêche. Je répondis en vain à cette prétention en disant que ces mots "jusqu'au chenal," signifiaient le bord de l'eau ; et bien que je réussis à en déterminer quelques-uns à se faire locataires moyennant une légère somme, il me fut néanmoins impossible de réaliser, même de loin, le montant actuel du revenu que doivent donner ces belles pêcheries, dont quelques-unes sont louées par les habitants à des pêcheurs américains jusqu'à \$60.00 et même \$80.00 par année. En soumettant le cas aux officiers en loi de la couronne et en faisant définir ce que l'on doit entendre par "rive jusqu'au bord du chenal," on réglerait cette difficulté et on augmenterait probablement le revenu des pêcheries d'une somme considérable.

Pendant toute l'année, et presque à chaque station de pêche, j'eus à me heurter à la difficulté légale de la prétendue impuissance de la loi pour la perception du revenu provenant des loyers accordés en vertu de ses dispositions. On ne peut juger le dommage qui résulte de cet état de choses, bien qu'apparent par les sommes qui sont dues pour arrérages, par ce dernier trait seulement, car plusieurs se sont montrés très-indifférents à prendre des baux, dans l'idée qu'ils ne pourraient être fidèles à leurs engagements. J'ai déjà informé le département, le 30 mai 1861, que plusieurs magistrats et un membre du parlement ont ouvertement conseillé, dans la baie de Quinté, les locataires de ne payer leur loyer, et qu'un juge de la cour de comté à Kingston a renvoyé de la plainte deux accusations de délit portées par M. Mealy, sur défense qu'il n'existait pas de loi autorisant le fermage des pêcheries. Dans le journal de loi du Haut-Canada, livraison d'octobre 1861, on a pu lire le rapport d'une cause de ce genre portée devant Son Honneur, J. J. Wilkes, juge de comté dans la cour de première division du comté de Grey. Entre autres commentaires qu'on y trouve de la part du juge sur la loi des pêcheries, on rencontre ce qui suit : "Les baux produits en cette cause ne me paraissent pas, à leur face, avoir été accordés par le gouverneur en conseil, suivant la première clause de l'acte, et il ne se trouve rien dans le statut ou dans les règlements faits en conformité qui autorise le surintendant des pêcheries ou l'assistant-commissaire des terres de la couronne à les accorder. Ces baux ne portent pas le grand sceau du gouverneur et n'ont aucun signe authentique qui prouve qu'ils ont été accordés par le gouverneur en conseil ; ils doivent donc être regardés comme défectueux et comme dépourvus de signes qui seuls peuvent faire regarder de tels documents comme preuve dans une cour de justice."—Lorsque de tels faits et de telles paroles sont connus de tous, il ne faut nullement s'étonner de la résistance des pêcheurs. Je paraîtrai outrepasser peut-être mon devoir en signalant les moyens de remédier à de

telles difficultés ;—cependant, je n'hésite pas à le faire en face du chiffre des arrérages et des autres conséquences encore plus graves qui peuvent surgir à l'avenir si la loi n'est pas amendée. Je représenterai donc respectueusement que le gouverneur en conseil ou le parlement devrait décréter une loi explicative, déclarant que les baux accordés par l'assistant-commissaire des terres de la couronne et le surintendant des pêcheries ont la même force et le même effet que s'ils étaient accordés par le gouverneur en conseil. A moins de prendre des mesures pour opérer forcément la rentrée des arrérages, il est probable que les personnes qui ont satisfait consciencieusement à leurs engagements auront de justes raisons de se plaindre.

À l'Île de la Pointe-Pelée, et à l'Île de la Bataille, les occupants ont refusé de se soumettre à la loi,—dans le premier de ces endroits, parce que le bail avait été fait entre les occupants et les sauvages, et dans le second, parce que l'île et ses pêcheries avait été achetées du gouvernement. Tous deux ont refusé net de prendre des baux du département, bien qu'ils fassent tous les ans d'excellents bénéfices en sous-louant leurs pêcheries, qui sont de première qualité. Cette résistance a produit le plus mauvais effet sur les pêcheurs des environs, qui prétendent qu'il est injuste de les forcer, eux, à payer, quand les autres ne paient pas.

Dans mon rapport de l'an dernier, j'attirai l'attention de l'honorable ministre des terres de la couronne sur la difficulté de louer les pêcheries à la Longue-Pointe et d'autres endroits à cause des grands marais qui s'y trouvent, et où quelquefois il se fait une exploitation assez lucrative par la chasse aux rats-musqués. Si l'on pouvait accorder des baux où il y aurait une clause spéciale pour la chasse aux rats-musqués en sus des autres, on pourrait réaliser de jolies sommes à la Longue-Pointe, à la grande Pointe-Pelée, à l'île de la Pointe-Pelée, à la Baie-Ronde et à beaucoup d'autres endroits qui sont ou à peu près improductifs en ce moment.

Au sujet de la baie de Burlington, j'ai à dire que la "société de protection du gibier et du poisson," des efforts de laquelle j'attendais beaucoup, me paraît avoir abandonné la surveillance de la baie, et il me semble qu'il serait sage d'abroger la 19^e clause de l'acte des pêcheries et le No. 5 des règlements approuvés par le gouverneur en conseil, le 16 mai 1860, et de remettre la baie de Burlington, le marais de Dundas et les îlets qui l'entourent sous le fonctionnement de la loi. On augmenterait de beaucoup le revenu par cette mesure, et on mettrait fin à l'exploitation illicite de ceux qui font la pêche dans toutes ces eaux sans rien payer, ni obéir à personne. Le seul motif qui me guide dans cette représentation est que les eaux dont il est ici question ont été une source continue de troubles et de dépenses, sans presque rien rapporter au gouvernement.

Pour réaliser pleinement les bénéfices que l'on pourrait retirer des pêcheries du Haut-Canada, comme source de revenu fiscal et comme entreprise industrielle, il faudra adopter des moyens efficaces d'amener les propriétaires, dont les terres aboutissent aux lacs, à devenir locataires des pêcheries qui se trouvent vis-à-vis leurs propriétés. C'est ainsi que chacune de ces fermes deviendrait une station de pêche, et que chaque habitant serait intéressé à l'exécution impartiale de la loi. Je ne me cache pas qu'il serait très-difficile d'imaginer un projet de loi qui atteigne ce but ; mais on peut se flatter que si on offrait des baux de pêche aux divers propriétaires de la côte à un taux qui leur permet de les sous-louer avec profit, le gouvernement se créerait une catégorie de locataires solvables qui rempliraient fidèlement leurs obligations, et on verrait les pêcheries exploitées de manière à faire augmenter considérablement les produits de cette partie du pays. Dans les endroits où le département ne peut donner de droit de passage sur la côte, il est impossible d'avoir d'autres locataires que ceux qui ont la propriété des terres adjacentes ; il serait donc sage de considérer l'à-propos qu'il y aurait de leur faire des conditions qui les porteraient à prendre eux-mêmes les pêcheries ; ou bien à imposer un taux annuel raisonnable sur tous les propriétaires des terres ainsi situées, leur laissant la préférence de se servir de leur privilèges s'ils le jugent bon. Il me semble injuste que l'intérêt public se trouve sacrifié dans une question aussi importante aux plaintes de gens qui ne louent ni les pêcheries, ni ne veulent donner aux autres les facilités de le faire, d'où il suit que si on voit qu'il soit impossible d'amener les propriétaires à prendre eux-mêmes des baux, il faudra que la loi les force de souffrir quelques inconvénients comme compensation.

En considérant l'établissement permanent des pêcheries du Haut-Canada comme une source de revenu fiscal et une branche d'industrie, il est de la plus haute importance de

s'assurer la co-opération des divers états limitrophes qui bordent les lacs et les rivières, limites naturelles de cette province et de la république voisine. Si on pouvait faire adopter de semblables précautions par ces Etats, pour la protection et l'administration de leurs pêcheries dans nos eaux communes, on verrait que les parties en retireraient de grands avantages mutuels.

Dans mes rapports précédents, j'ai déjà signalé quelques-unes des opérations les plus à désirer pour l'administration des pêcheries ; il me reste que fort peu de chose à ajouter comme recommandations générales à ce que j'ai dit dans mon rapport annuel de 1860. Je remarquerai, cependant, que l'usage constant de la seine, dont les tristes inconvénients sont si bien dépeints par M. D. Y. Leslie, dans sa lettre publiée dans mon rapport de 1859, produira les plus mauvais résultats, si on ne s'occupe des moyens de l'empêcher. Non seulement les pêcheurs à la seine amènent sur le rivage, pendant l'été, une quantité innombrable de jeunes poissons trop petits pour le marché, et qu'ils y laissent pourrir, mais encore ils tirent souvent leurs filets sur les couches de frai et détruisent la nourriture des gros poissons, de façon que lorsque le temps du frai arrive, ces derniers manquent de la nourriture nécessaire. Je ne puis donc, pour ces raisons, trop fortement recommander qu'on défende la pêche à la seine dans toute saison, excepté du 10 septembre au 25 octobre. J'ai fixé ces deux dernières dates, après m'être entendu, à ce sujet, avec quelques-uns des pêcheurs les plus expérimentés et les plus intelligents, qui désirent vivement la mise en force d'une telle défense, car ils s'attendent, avec le système actuel, à voir arriver le jour où nos pêcheries les meilleures seront réduites à néant.

On devrait, de même, défendre l'usage des filets dormants (Gill nets) du 25 octobre jusqu'à la fin de la saison.

Il serait à désirer qu'on fixât une époque de pêche pour le poisson blanc, afin de veiller à sa conservation ; cependant, dans les circonstances actuelles, les restrictions ci-dessus recommandées à l'égard de l'usage des seines et des filets dormants sont à peu près les seules choses qui aient une chance d'être mises à effet. La protection du poisson dans son propre élément fera toujours plus pour sa conservation et sa production, qu'aucun moyen artificiel proposé jusqu'ici.

Afin de placer les pêcheries de filets dormants sous le contrôle efficace du département, et dans l'intérêt du revenu, je proposerais qu'au lieu d'embrasser trois ans, les baux ne dépassassent pas le laps compris entre le 1er février et le 25 octobre, et qu'ils seraient accordés moyennant un certain prix proportionné au tonnage de chaque bateau et au nombre de verges de filets dont ils se servent. Ces licences seraient payables lors de leur remise entre les mains du locataire, et les bateaux licenciés seraient numérotés et tenus chacun de porter son numéro sur la poupe en grands caractères. Tout bateau pris sans numéro et sans licence serait sujet à confiscation et l'équipage passible d'une forte amende.

Il est très-important de placer les lacs Huron et Supérieur sur le même pied que les autres eaux du Haut-Canada. Dans mes premiers rapports, j'ai donné, au long, les raisons de cette opinion, et je recommande respectueusement que les exemptions accordées à ces lacs par les clauses 30 et 31 soient abrogées. La 31e clause devrait être amendée de manière à remplacer les mots "perche de toute espèce," par ceux de "perche noire." Le brochet devrait aussi être compris parmi les autres espèces de poisson énumérées dans les clauses 31e et 32e, et le "petit brochet," dans la 32e section.

Dans le but d'élever le prix du poisson de nos pêcheries, il serait nécessaire de faire passer à l'inspection tout le poisson préparé et emballé, soit pour l'exportation à l'étranger, soit pour la consommation à l'intérieur. Tant qu'on n'adoptera pas une telle mesure, l'honnête et habile industriel souffrira de la dépréciation que les fautes de l'ignorant et les fraudes du coquin ne manquent jamais de produire sur un article de commerce. Les négociants étrangers, n'ayant pas la garantie que l'obligation de l'inspection leur donnerait, ne peuvent pas donner, même pour un article de qualité, le prix qu'ils en donneraient s'il était marqué de la signature d'un inspecteur officiel. Je recommande donc qu'au bout d'un certain temps, soit le 1er octobre 1863, tout poisson préparé et emballé sera inspecté et marqué suivant les dispositions de la 22e Vict., chap. 50, sous peine d'une amende pour contravention. Une telle mesure protégerait les intérêts du public, et tendrait à élever le prix et la qualité du poisson canadien sur les marchés étrangers.

Le temps étant arrivé de renouveler tous les baux accordés en vertu de l'acte des pêcheries, le moment actuel est particulièrement favorable à l'introduction des divers chan-

gements et améliorations que j'ai déjà signalés à votre attention. L'expérience des trois dernières années a fait connaître, quoique d'une manière imparfaite, les vastes ressources des pêcheries du Haut-Canada, et, bien que je ne possède pas les données suffisantes pour donner au juste une évaluation de la valeur annuelle de leur produits, néanmoins il est très-évident que mon évaluation de l'année dernière, de \$20,000 est encore au-dessous de la réalité.

La couronne étant rentrée définitivement en possession de toutes les stations de pêche, il devient important d'adopter un bon système d'administration, qui protégéât à la fois les intérêts du fisc et ceux du commerce; et lorsque, en présence des difficultés dont j'ai déjà parlé, le district dont je suis chargé a produit en loyers annuels un chiffre de \$3787 00, il n'est que rationnel d'espérer que les changements et les amendements dont l'expérience a montré la nécessité étant exécutés avec promptitude et intelligence, on pourrait réaliser un revenu annuel de \$25,000 à \$30,000 des pêcheries du Haut-Canada, dans un court espace de temps. Il ne faudrait pas croire que la perception d'un tel revenu sur une branche d'industrie comme celle-là n'est point ou ne fût injuste ou tyrannique; car le pêcheur honnête et actif trouverait dans la protection que la loi lui accorde, ainsi que dans les moyens naturels de la production du poisson qu'elle établit, une ample rémunération de la légère taxe qui lui serait imposée par sa licence ou par son bail. En défendant la pêche à la seine, comme je l'ai dit plus haut, non seulement on travaillerait à la propagation du poisson blanc, mais encore on forcerait à chercher d'autres moyens de vivre, les gens sans aveu, qui ont pris ce moyen aisé de gagner leur existence tout le long de l'année. En établissant pour tous les lacs et rivières du Haut-Canada, indistinctement, des époques d'ouverture et de fermeture de la pêche, on augmenterait de beaucoup la fertilité des pêcheries; puis, l'expérience aidant, on pourrait adopter, de temps à autre, des règlements qui donneraient de grands avantages aux pêcheurs, en même temps qu'ils veilleraient à la protection du poisson, et, autant que la chose serait possible, augmenteraient les diverses espèces qui peuplent nos eaux.

Le tout respectueusement soumis,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

JOHN McCUAIG,

Surintendant des pêcheries du H.-C.

RAPPORT
DE
WILLIAM GIBBARD, ECUYER,
SUR LES
PECHERIES SUR LES LACS HURON ET SUPÉRIEUR.

COLLINGWOOD, le 31 décembre 1861.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport de mes travaux, pendant la dernière saison, comme surveillant des pêcheries des lacs Huron et Supérieur.

J'ai dûment fait rapport à l'honorable ministre des finances des fonctions séparées remplies par moi comme douanier dans les douanes de Sa Majesté.

En outre des visites ordinaires de chaque saison aux principales localités où se fait la pêche, j'ai, cette année, visité plusieurs nouveaux endroits, particulièrement sur le lac Supérieur. Vous trouverez les détails ci-dessous. Depuis le milieu d'avril jusqu'à la fin de novembre, j'ai visité au moins une et souvent deux à cinq fois toutes les stations de pêche autour de la Baie Georgienne, du lac Huron, du lac St. Clair et du lac Supérieur.

Me trouvant ainsi obligé de partir de bonne heure le printemps et de continuer mes excursions jusqu'à une époque avancée de l'automne, je me suis trouvé exposé, dans mon petit bateau, à des dangers fort sérieux. Une fois, j'ai failli être submergé entre les îles du "Cock" et "Club;" dans d'autres circonstances j'ai couru le même danger auprès des Isles des Pêcheries, et, à l'entrée du port de Shebananing, mon bateau a failli être mis en pièces.

Je suis très heureux d'avoir à dire que les pêcheurs licenciés sont tous satisfaits du fonctionnement de l'acte des pêcheries. Grâce à cet acte, la position de ces pêcheurs, ainsi que leurs agrès et leurs habitations se sont beaucoup améliorés, et, dans plusieurs localités, ils forment une population industrielle et bien établie. L'état de plusieurs de ces pêcheries s'est beaucoup amélioré, grâce au système de fermage et aux avantages qu'il offre aux fermiers d'améliorer et d'entretenir les pêcheries.

A Bayfield, Goderich, Kincardine, Inverhuron, à la Baie du Dard, Saugeen, Cap Hurd, la baie de Dunk, Collingwood, Yeo, Horse, Halfmoon, Club, Cock, Lonely, et aux îles Squaw et Duck, au détroit de Mississaga, aux baies St. Michel et du Sud, aux îles St. Joseph, à la baie de Goulai, aux îles Michipicoton et Parisienne, les pêcheries sont presque entièrement dévastées par la négligence des pêcheurs.

Les Américains ont, pendant un temps, exploité ces précieuses pêcheries; ils préparaient d'immenses quantités de poisson qu'ils prenaient dans les places les moins propices, souillant l'eau et jetant dans le lac d'énormes quantités de débris. Souvent ils ont laissé pourrir sur la côte de vieux filets encore remplis d'une masse infecte de poissons. N'ayant aucun intérêt permanent dans les pêcheries, ils faisaient la pêche avec une négligence incroyable et sans tenir aucun compte des conséquences ruineuses qui pourraient en résulter. C'est de cette manière que les pêcheries de poisson blanc à Collingwood et à Goderich ont été presque entièrement dévastées.

A Collingwood, il y a quatre ans environ, une compagnie d'Américains prit possession des bancs pendant le "passage" (*run*), et, après avoir pris une grande quantité de poissons, ces individus disparurent, laissant derrière eux leurs dettes et une longueur d'environ six milles de filets abandonnés sur la côte.

Ces incursions soudaines d'étrangers ont fait un tort incalculable aux habitants, et particulièrement aux pêcheurs canadiens. Le système actuel de fermage et les règlements de pêche ont enfin mis un terme à ces entreprises nuisibles, et, dans les pêcheries ci-dessus mentionnées, les effets de la dévastation commencent déjà à disparaître.

Dans mes rapports précédents, j'ai mentionné que les Etats-Unis étaient le marché principal pour nos poissons marins qui étaient demandés dans les Etats du Sud. En conséquence de la guerre, le marché s'est trouvé complètement fermé, et le trafic des villes, des lacs, ainsi que les profits de nos pêcheurs ont diminué en conséquence. On peut même dire que la marche du commerce de poisson a été entièrement renversée, car les Américains ont envoyé de Détroit et autres marchés, du poisson destiné à être vendu sur le côté canadien des lacs.

Les grands marchands de poisson de Makinac et du Sault-Ste.-Marie ont entièrement abandonné le commerce et refusé d'équiper les nombreux pêcheurs qu'ils employaient ordinairement. Les fermiers américains de Duck Island, du détroit de Mississaga et des pêcheries de Thessalan n'ont pas monté un filet ni employé un homme. M. Spaulding, respectable marchand, depuis longtemps établi au Sault, et fermier du détroit de Mississaga, m'a dit qu'il avait plus de 300 barils de poisson à Détroit, qu'il avait donné ordre à ses agents de vendre au comptant à n'importe quel prix, et qu'ils ne pouvaient y réussir. Le poisson lui reviendra probablement gâté.

La population canadienne qui fait le commerce du poisson salé, voyant l'impossibilité de vendre, suspend ses travaux et se contente de pêcher pour sa propre consommation. Des demi-barils de très-bon poisson blanc sont vendus au prix de \$2.00. En conséquence, la pêche a été très-peu considérable de notre côté ; aux endroits où l'on voyait 10 et 20 bateaux en 1859 et 1860, il n'y en a plus que 5 en 1861.

Les seuls pêcheurs qui aient réussi sont aux lacs St. Edouard, Goderich, Kincardine, Inverhuron, Port Elgin, Saugeen et Collingwood. Par suite des orages que nous avons eus en automne, et de l'irrégularité du vapeur qui touche à Cap Rich, les pêcheurs n'ont pas été heureux. Le commerce du poisson frais sur la côte Est du lac Huron s'est activement continué, grâce à la protection du système de fermage, du poisson frais (arrangé dans la glace) a été journellement mis à bord des vapeurs *Kalashah* et *Valley City*, et expédié, de places où la pêche était jusqu'alors impraticable, à des agents en Amérique et en Canada.

La pêche aux îles des pêcheries a grandement diminué depuis trois ans ; on attribue cela à plusieurs causes : quelques-uns disent que le trop grand nombre de filets-dormants (*gill-nets*) a dispersé les bancs, d'autres prétendent que le poisson a émigré au nord. Je serais porté à croire à cette dernière hypothèse ; car, d'après ce que me disent les Sauvages, il n'y a pas de doute que les harengs sont en plus grand nombre sur la rive nord et sur l'île Manitoulin. Il n'y a pas une seine sur l'île, et le poisson reste là tranquille, tandis qu'on a déjà trop pêché aux îles des pêcheries. Cet automne, j'y ai compté 27 bateaux à filets-dormants (*gill-nets*), en outre des bateaux et bacs dont se servent les pêcheurs à la seine, et 129 hommes, dont 47 étaient uniquement employés aux seines.

Les pêcheries de Goderich et Collingwood se sont grandement améliorées cet automne. Ces deux pêcheries avaient beaucoup souffert pour la même raison, c'est-à-dire l'abandon de plusieurs milles de filets sur les bancs de pêches par des personnes négligentes, des étrangers et des Américains qui n'avaient aucun intérêt au bon entretien des pêcheries.

Malgré le mauvais aspect des affaires, j'ai reçu de nombreuses demandes de renouvellement des fermages déjà établis, et aussi, des demandes de fermage de nouveaux bancs sur le lac Huron et la Baie-Georgienne.

Il n'est pas douteux que si la communication par vapeurs se rétablissait jusqu'au Lac-Supérieur, on verrait occupées avantageusement les stations qui ne sont pas actuellement exploitées. Les ressources maritimes de cette vaste région sont d'une valeur et d'une abondance presque incroyables. J'ai été moi-même étonné du peu que mes inspections m'ont comparativement révélé. Sur une côte de plus de deux cents milles d'étendue, il y a une succession continue de bancs propres à la pêche à la seine, et sur lesquels on n'a encore jamais jeté un filet, et cela en outre des stations de pêche qui sont occupées et que j'ai énumérées dans mon tableau des pêcheries affermées. Le poisson du Lac-Supérieur est, de toutes les variétés, celle qui est de beaucoup supérieure, et il est beaucoup plus gros que celui du Lac-Huron. Il n'y a pas d'endroit dans le monde où la pêche à truite offre tant d'avantages ; la truite abonde dans chaque rivière, ruisseau et baie, et la pêche en est facile.

Parmi les nouvelles pêcheries que j'ai inspectées cette saison sur le Lac-Supérieur, je mentionnerai la Rivière-Montréal, Batchewaning, la baie de Goulais, Mamainse, Agwauna, jusqu'aux rivières Gargantua, la Rivière-du-Grand-Lac, la Rivière-Michipicoton, et de là jusqu'à la Rivière-du-Pic ; la petite Rivière-du-Pic, State Islands, et le long de la Rivière-

Neepigon, Pays-Plat, Simpson, et les îles Salter et St. Ignace, et de ces dernières jusqu'à la Rivière-aux-Pigeons.

La Rivière-Montréal est un cours-d'eau considérable présentant des rapides et des chutes jusqu'à un-quart de mille au-dessus de son embouchure. C'est un bon havre pour les goëlettes. La truite du lac remonte en grande quantité jusqu'aux chutes, où on peut la prendre avec des filets à long manche,—on en attrappe souvent à la fois huit ou dix, dont chacune pèse de huit à dix livres. A cet endroit, la compagnie de la Baie-d'Hudson prend et prépare du poisson pour le poste d'Agwauna.

A la baie de Batchewaning, on prend immensément d'esturgeon entre l'île et la terre ferme. On les prend au moyen de filets-dormants dont les mailles ont de 7 à 8 pouces, et qu'on étend dans les eaux profondes. Cette pêcherie fonctionne toute l'année. Pendant l'hiver, on fait fonctionner les filets à travers des trous pratiqués dans la glace, et par une ingénieuse combinaison de longues perches fixées dans ces trous. Dans cette saison, le poisson est plus abondant et plus gros que dans l'été. Une truite très-grosse fréquente les rivières Batchewanning et Harmonie, et dans les petits cours-d'eau qui se jettent dans cette baie ; on y prend de la truite de ruisseau qui pèse jusqu'à six livres.

La pêcherie de la Baie-de-Gaulois fournit principalement du poisson blanc ; la pêche y commence à une époque assez avancée de la saison, mais se continue jusqu'à la formation de la glace. On y prend le poisson près du bord sur un fond de sable et de gravier. La meilleure époque pour cette pêcherie est du premier novembre au commencement de l'hiver. Il en est ainsi de tous les bancs de poisson blanc autour du lac Supérieur.

A Mamainse et dans le voisinage, les pêches à la truite et au poisson blanc occupent toute la saison. Ce qui nuit à cette localité, c'est le manque d'un port. La rive est trop élevée et rocheuse, et les bancs sont couverts de blocs de rochers et de récifs très-inégaux. Dans ces environs on peut faire la pêche à la ligne avec avantage durant l'été, car à cette époque la truite quitte les rivières et s'amasse parmi les rochers au bord des eaux profondes. Des touristes américains ont fait cette année d'excellentes parties de pêche à la Pointe Mamainse et dans le petit chenal et l'île Mamainse et la terre ferme, ainsi qu'aux pointes qui se trouvent à l'entrée des rivières Agwauna et Paneak.

Depuis la rivière Agwauna jusqu'à Gargantua, les cours d'eau abondent en poisson blanc, en truite des lacs et en truite commune ; de plus ils offrent des bancs très-propices à la pêche à la seine. Les havres pour les embarcations, grandes et petites, sont nombreux et commodes, et le bois est abondant. Il n'y a pas de meilleure côte pour la pêche sur tout le lac Huron. L'intérieur du pays est bon pour les fourrures et abonde en martes. Les chasseurs peuvent remonter plusieurs des rivières, sans rencontrer aucun obstacle, sur une étendue de 60 à 80 milles. La distance au Sault Ste. Marie est minime. Je ne connais aucun endroit où une compagnie de pêcheurs et de chasseurs entreprenants pourrait vivre plus facilement. La seule chose qui manque pour établir à ce point un commerce considérable d'exportations de poisson, c'est un marché. Cet obstacle disparaîtrait par l'emploi d'un vapeur sur la route du lac Supérieur.

La rivière du Grand-Lac est un cours d'eau considérable qui offre des havres sûrs. Elle est réunie, par une suite de lacs, à la rivière Michipicoton ; la truite y abonde et c'est là que les Sauvages font sécher leur provision de poisson pour l'hiver.

La rivière Michipicoton est une station importante. A l'est de son embouchure, il y a une large grève sablonneuse où la compagnie de la Baie-d'Hudson jette des seines pour le hareng et pour le poisson blanc depuis le printemps jusqu'au mois de septembre.

Dans la Rivière-de-la-Pie, qui se trouve vis-à-vis le poste, la truite est en grande abondance.

Les employés de la compagnie ont grandement amélioré ce poste depuis l'année dernière ; il en est ainsi de plusieurs autres postes depuis que les vapeurs font le service le long de la Côte Anglaise et depuis qu'on applique aux pêcheries le système de fermage. Jusqu'à présent, la compagnie occupait les bâtisses appartenant à l'ancienne compagnie du Nord-Est, bien qu'elles fussent en fort mauvais état. A l'embouchure de cette rivière, il y avait, la dernière saison, campée tout près de moi, une Sauvagesse qui, dans un moment de disette, mangea son mari et ses deux enfants. Ces actes horribles se reproduisent fréquemment, me dit-on, parmi les Sauvages des montagnes. Leur chasse consiste principalement en lapins, qui sont très-abondants dans certaines saisons, et qui, dans d'autres, paraît-il, meurent par millions, de sorte que les Sauvages meurent littéralement de faim. En 1860, la compagnie de la Baie-d'Hudson a été obligée de les nourrir à presque tous les postes.

Entre les rivières Michipicoton et du Pic, il y a plusieurs autres rivières ainsi que des baies, grèves et cheneaux qui abondent en truite, poisson blanc, brochet et esturgeon. En règle générale tout cours d'eau, petit ou grand, est rempli de truite. La truite des lacs monte en grande quantité aux rivières de l'Aigle et Nimatawash. Les Sauvages se rassemblent dans l'automne, font des barrages auprès des premiers rapides, puis descendent le courant dans leurs canots en agitant l'eau autant que possible pour pousser toute la truite dans leurs pièges; c'est ainsi qu'ils détruisent une grande quantité de truite. Je ne craindrais pas d'affirmer que la truite remonte ainsi dans plusieurs cours-d'eau, mais je n'ai vu des barrages ou réservoirs que dans les deux que j'ai mentionnés plus haut. Pendant l'été, les familles de Sauvages campent tout le long de la côte et prennent du poisson blanc, des sucets, (quelquefois des perches), et de la truite.

L'anse-à-la-Loutre et le chenal entre l'île et la terre ferme offrent des places excellentes pour la truite; on y trouve en outre un abri sûr et d'excellents havres. Jamais personne n'a fait la pêche sur cette côte.

Entre les rivières des Trois-Chutes et Epinette-Blanche il y a un curieux petit lac intérieur, ou même une suite de petits lacs qui sont reliés au lac principal par un chenal étroit, où un bateau Mackinaw ne saurait passer; l'eau y est très-claire et fourmille de grosse truite saumonée.

Tout auprès est la Rivière-du-Pic, et sur la grève qui se trouve à l'embouchure il y a un excellent banc pour la pêche à la seine du poisson blanc et du hareng. En dehors, pendant certaines saisons, deux Sauvages peuvent remplir leur canot avec de la truite des lacs après quelques heures de pêche à la ligne. Une goëlette du tirant de 7 à pieds peut généralement traverser le barrage et, une fois en dedans, la rivière est navigable sur une étendue de plusieurs milles. Monsieur Begg, qui dirige le poste, et qui antérieurement surveillait le Lac Long dans l'intérieur, m'a dit que dans les lacs de l'intérieur on n'attrapait pas de poisson sous la glace; les sauvages disent que le poisson s'enfoncé dans la vase sitôt que la glace prend; le jour qui prédéce la prise des glaces et le jour suivant, le poisson est très-abondant. Le poste du Lac Long met le poisson au nombre de ses provisions, et la compagnie s'attend à ce que tous les directeurs des poste de pêche se nourrissent de poisson, de lapins et d'outardes. Si l'automne se prolonge, ces postes n'ont qu'une faible provision pour l'hiver. Un automne, M. Begg prit 8000 poissons blancs dans le lac Long, pour sa provision d'hiver, il les fit geler et les mit en magasin; le temps se radoucit, et tout fut gâté. Il fut obligé de congédier ses hommes, et de faire la chasse aux lapins pour vivre; il descendit lui-même à Neepigon avec les malles d'hiver de la compagnie, abandonnant sa femme (une Métis de la Rivière-Rouge) avec six enfants, et ne lui laissant pour vivre que les lapins attrapés chaque jour.

La petite rivière du Pic est un cours-d'eau considérable, et qui offre un bon ancrage aux goëlettes, pendant l'automne et au printemps. Les rapides se trouvent tout près de la côte du lac. C'était autrefois une fameuse station de pêche, et on y prenait de fort grosse truites durant l'automne. Cette station est maintenant très-peu fréquentée.

A Slate Islands on n'a jamais fait la pêche. Le *siskawet* ou saumon des lacs y abonde. La station américaine pour la pêche de ce poisson est à l'Isle Royale, où on fait toujours un grand commerce d'huile. Le saumon des lacs n'est pas mangeable, mais l'huile qu'on tire de sa carcasse est d'un usage très-commode.

Depuis Slate Islands jusqu'à la rivière Neepigon, il y a des cours-d'eau innombrables, des rivières et des baies qui sont très-abondants en poisson. La rivière du Pays Plat est un cours-d'eau considérable qui s'étend dans l'intérieur sans rapides, et est célèbre pour son poisson blanc.

La rivière Mayokawak est un autre grand cours-d'eau où l'on prend du poisson blanc en abondance. Un fermier de pécherie nommé Clarke s'était établi là pour faire la chasse et la pêche. Il s'est transporté depuis à la rivière "Jackfish," autre place très-bonne pour la pêche. Ce cours-d'eau est navigable sur une étendue de plus de 40 milles. En outre de ses pécheries, cette rivière tire une grande importance de ce qu'elle est la meilleure route pour transporter les provisions du gouvernement aux expéditions d'arpentage dans l'intérieur. Clarke se plaint de ce que la compagnie de la Baie d'Hudson lui a fait une concurrence injuste, et a essayé de le chasser de la côte, lui qui avait été au service de cette compagnie.

La Rivière-Neepigon est un autre cours-d'eau considérable. Il y a des rapides tout près de l'embouchure, et conséquemment c'est un mauvais refuge pour les bateaux.

Le Lac Neepigon est à peu près à cinq journées dans l'intérieur, et pour y arriver il faut faire neuf portages le long du cours-d'eau principal. On trouve en abondance dans ce lac presque toutes les espèces de poisson du lac Supérieur. L'honorable compagnie de la Baie d'Hudson fait dans cet endroit une pêche lucrative.

Toutes les eaux autour des îles du Pays Plat fourmillent de poissons blancs et de truites de la meilleure et de la plus grosse espèce. Il y a en outre des ports nombreux et d'un accès facile, qui offrent un abri sûr en tout temps. La compagnie de la Baie d'Hudson et la maison Dick et Herson fait la pêche en cet endroit. Ces compagnies se suffisent amplement avec la pêche dans les chenaux qui séparent les îles, et elles n'ont pas encore pêché dans les eaux extérieures. On pourrait faire une pêche abondante dans cette localité.

M. E. Clarke, fermier de la Rivière-Noire, a fait de grandes améliorations sur une des petites îles qui se trouvent au-dessus du Cap St. Ignace. Il exploite une mine à l'anse Duncan ; durant neuf mois de l'année, les ouvriers peuvent se procurer du poisson frais, truite et poisson blanc, de la plus belle et de la plus grosse espèce. Le fermier de cette pêcherie a bâti un beau magasin en bois et plusieurs habitations.

De St. Ignace à la Rivière-aux-Pigeons, les bancs de pêche sont rapprochés et continus. Tout autour de cette côte, il y a des havres, des chenaux fournissant de bons refuges, et des baies profondes ; on y trouve toutes les espèces de poisson des lacs d'en-haut. La compagnie de la Baie d'Hudson entretient un grand établissement de pêche aux îles de la Roche-Debout uniquement pour la pêche d'automne. Les Sauvages du Fort Williams font la pêche près de la Pointe Porphyry. Depuis le Cap-au-Tonnerre jusqu'à l'Île-aux-Lièvres et au-dessus de l'Île-du-Pic, on prend des truites de 70 à 90 livres.

Deux jeunes gens de Bowmanville, les MM. Stronger, équipèrent un navire et se mirent à faire la pêche à la mine du Prince ; ils trouvèrent beaucoup de poisson, et auraient réussi si les vapeurs n'avaient cessé de marcher.

La Rivière-Kaministiquia, la Baie-du Tonnerre et les îles Welcome sont de bonnes stations pour la pêche du poisson blanc et de l'esturgeon ; dans les rivières McVicar, Current et McKenzie, la truite est très-abondante. Au fond de la Baie-du-Tonnerre, les Sauvages Neepigon exploitent un excellent banc pour la pêche à la seine.

On m'informe que sur les îles du Pic et Michipicoton, les petits lacs sont remplis de poisson et qu'il en est ainsi de toutes les eaux intérieures.

L'île Parisienne est une station très-importante ; on y trouve les indices du plus grand établissement de pêche qui ait été occupé par les Américains. Les Canadiens visitent rarement cette île.

Les pêcheurs américains ont laissé derrière eux plusieurs objets qui embarrassent la pêche sur les meilleures grèves de sable et sur les bancs propices à la pêche à la seine. Cet emplacement avait été loué en dernier lieu à un ancien habitant du Sault-Ste-Marie, qui avait commencé à déblayer et à s'établir dans le commerce du poisson, mais il a disparu en 1860, après avoir assassiné son compagnon. L'île est bien boisée, et à une distance commode du Sault. La discontinuation de la ligne des vapeurs a occasionné les plus grandes difficultés à la plupart des personnes qui s'étaient établies en cet endroit dans l'intention de faire la pêche, et qui avaient établi des relations et des correspondances avec les Etats-Unis en vue d'un commerce de poisson sur une grande échelle. J'ai fait connaître dans des lettres adressées au département les détails de quelques cas qui sont venus à ma connaissance.

J'ai omis de dire que j'avais visité la pêcherie de la Rivière-Mississaga, sur le lac Huron. Ce cours-d'eau est très-considérable, et les premiers rapides se trouvent à un mille du lac. Quarante milles plus haut, il y a une chute élevée. C'est la principale pêche à l'esturgeon autour du lac Huron. A la Rivière-Nattawasaga et dans quelques-unes des baies à l'est de Pénitancouchine, on n'en prend que de petites quantités. La pêche à Mississaga commence environ un mois après la débâcle des glaces, et continue aux Grandes-Chutes jusqu'à l'automne. La pêche est faite uniquement par les Sauvages de l'intérieur, qui s'assemblent chaque année en nombre considérable près de l'embouchure de la rivière. Ils emploient quelquefois les dards sur le plateau qui est au-dessus des premiers rapides, mais ils pêchent généralement au filet. Leurs filets sont faits de fil d'esturgeon qu'ils peuvent se procurer à tous les postes de la compagnie de la Baie d'Hudson. Ils ont généralement 16 pieds de long sur 6 de profondeur, ils portent un sac léger et des flotteurs en bois de 6 pouces de long sur 3 de diamètre, placés à deux pieds de distance l'un de l'autre ; une pierre de 5 à 8 livres, attachée au milieu du filet, sert de calle. Les mailles ont environ deux pouces

de côté ; le filet est tiré entre deux canots avec le courant et dans les remous au-dessus des chutes. Un Sauvage et sa femme montent chaque canot ; les canots sont très-petits ; ils ont de 9 à 10 pieds de long, ne sont assez large que pour une personne, et sont faits d'écorce de bouleau. La femme conduit le canot, le Sauvage surveille le filet, et dès qu'il sent l'esturgeon, il le tire ; les canots ferment autour du filet, et avec un lourd bâton de bois il donne quelques bons coups sur la tête de l'esturgeon, puis le hisse dans le canot. Les canots sont admirablement conduits, et dans l'espace d'une heure, deux canots peuvent prendre de 8 à 12 esturgeons ; dans une journée, les Sauvages en prennent de 80 à 100 qui pèsent 40 à 100 livres. Les vessies sont mises de côté et séchées, et la compagnie de la Baie-d'Hudson les achète à raison de 50 centins la livre pour fabriquer de la colle. M. Sayer, à Mississiga, en recueille à peu près 100 livres par année ; en moyenne, 10 vessies pèsent une livre. Les Sauvages fument et séchent le poisson sur des perches pour leur provision d'hiver, mais ils l'ont généralement tout consommé avant de partir pour leurs quartiers d'hiver. Je crois qu'un homme entreprenant pourrait gagner beaucoup d'argent dans la pêche à l'esturgeon en y appliquant le système des pêcheries russes. Des poissons blancs très-gros remontent la rivière dans l'automne jusqu'au pied du grand rapide, où les Sauvages le prennent en grande quantité.

Les Sauvages donnent toujours beaucoup d'embaras à nos fermiers. Ils ne pêchent nullement sur les bancs qui leur appartiennent et dont le système actuel de fermage leur a laissé une part plus que raisonnable. Mais ils semblent jalouser tout le monde et vouloir écarter tous les pêcheurs de leur voisinage. Ils se considèrent hors de l'atteinte des règlements, et lorsqu'on les prend sur le fait, on ne sait, dans l'état actuel des choses, comment les punir. Ils ne peuvent pas payer d'amende, et ce serait une dépense et une perte de temps considérables que d'entreprendre de les envoyer en prison. On attribue beaucoup leurs mauvaises dispositions et leur conduite étrange à la présence parmi eux des marchands de whiskey. Une fois que ce commerce s'est établi parmi les tribus, il en résulte les conséquences les plus désastreuses, et de grands préjudices pour les fermiers qui désireraient faire un commerce honnête. J'ai reçu plusieurs plaintes l'année dernière, et bien que je connaisse les personnes qui vendent ces liqueurs, je n'ai pu réussir à obtenir des preuves. Les Sauvages ne les signalent jamais. Un de nos fermiers les plus intelligents et les plus entreprenants m'a dit que les Sauvages de l'île Manitoulin ont brûlé ou emporté tous ses bâtimens, hangars de pêche, quais et barils vides—en un mot, un établissement complet—depuis son départ, en novembre dernier, et cela sous l'influence du whiskey et à l'instigation d'un homme connu pour faire le commerce de cette liqueur, et pour se procurer, dans le voisinage, les trois-quarts de son poisson en échange de whiskey. Il est certain qu'ils n'eussent pas agi de la sorte s'ils n'y avaient pas été malicieusement poussés, car ce fermier a toujours fait avec eux un commerce honnête, leurs fournissait de bons articles et les employait à la pêche ; à ma connaissance, il était très-populaire parmi eux. Je suis convenu de me rendre avec lui sur les lieux, de bonne heure au printemps, et à l'aide des renseignements qu'il a déjà pu obtenir, d'amener à conviction le marchand de whiskey, s'il est possible.

J'ai déjà suggéré, et c'est encore mon avis, qu'on ne devrait permettre aux trafiquants sauvages l'usage d'aucuns spiritueux, soit à leurs postes, soit sur leurs navires ; c'est le seul moyen de mettre un terme à ce trafic désastreux.

Quelques-uns de nos pêcheurs les plus intelligents commencent à apprécier les avantages de l'inspection, et si tous voulaient faire inspecter leur poisson, ils y gagneraient beaucoup.

Voici le système américain, d'après les informations que j'ai prises à Détroit : par exemple, il y a à Détroit trois marchands en gros de poisson qui n'achètent pas un seul baril de poisson avant qu'il soit inspecté ; ils emploient eux-mêmes des inspecteurs (de simples ouvriers), et ils ont leurs quais et leurs magasins. Chaque baril est vidé dans une cuvée à saler, le poisson est nettoyé, salé de nouveau, emballé et estampé comme suit :

Poisson Blanc, 100 livres, No. 1.—MOORE, FOOTE ET CIE.

Truite, 100 livres, No. 2.—CRAIG ET FRERES.

Poisson Blanc, 100 livres, No. 3, Saure.—Pas de nom.

Les demi-barils sont plus aisés à vendre, et se vendent comparativement plus cher que les barils entiers. Le poisson saure se vend à bas prix, dans l'intérieur, aux ouvriers des

chemins de fer et des canaux. Les droits d'inspection sont de 25 centins par demi-barils, et de 24 centins pour les barils entiers ; le marchand doit en outre payer les nouveaux cercles et couvercles qui peuvent être nécessaires.

Les marchandises étampées par ces trois maisons ont cours dans toutes les parties des États-Unis ; ce sont d'anciennes maisons qui ont réalisé de grandes fortunes avec le poisson du lac Huron.

Pendant la saison, j'ai réglé à l'amiable plusieurs querelles et disputes relatives aux limites, aux filets, aux emplacements de pêche, aux bouées et aux débarquements, ainsi que des cas de contravention, en forçant les délinquants à dédommager les personnes lésées ; et des contestations à propos de bois, de chantiers, etc. Dans un seul cas j'ai été obligé d'appliquer la loi en infligeant une amende. J'ai mentionné cela dans mon état des amendes et confiscations.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un tableau et un mémoire indiquant les stations affermées, leur production en quantité, en valeur et en espèce, l'emploi du poisson, etc., dans ma division. Je vous renvoie respectueusement à ce tableau.

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

WM. GIBBARD,
Surveillant des lacs Huron et Supérieur.

P. S.—Si la communication avec la Rivière-Rouge se rétablit (sans cela les mines et les pêcheries du lac Huron deviendront improductives), il faudra des phares sur une petite île à l'entrée du Port-de-Québec, (Ile Michipicoton), et à l'extrémité sud-ouest de la Pointe-Porphry, où il y a un bon port. Il faudrait aussi un petit phare sur le quai du Fort William, où à la station de passage. Le gouvernement américain a construit plusieurs phares sur le Lac-Supérieur pendant la dernière saison. Il serait nécessaire d'établir chaque année des bouées dans quelques-uns des chenaux entre "Little Current" et le Lac George, sur la Baie-Georgienne et le Lac-Huron.

Il serait grand besoin de phares pour le chenal nord du Lac-Huron, (nos bateaux y passent constamment, et dans le mauvais temps, les vapeurs et propulseurs américains, ainsi que les goëlettes chargées de grain, y viennent aussi), sur le cap Smith, à la pointe sud de l'île Badgely, à la Pointe nord de l'île Clapperson, et à la pointe sud de l'île-au-Souffre. Un phare établi sur cette dernière île serait éminemment utile aux vaisseaux qui naviguent sur le chenal Mississaga.

ETAT SOMMAIRE des opérations des Pêcheries en 1861, Division No. 2, H.-C.

Nombre total des licences accordées.	Rente annuelle, total en piastres.	Évaluation totale en barils pleins.	Valeur totale en piastres.	Population occupée exclusivement à la pêche.	Nombre total des goëlettes et vaisseaux pontés de.	Nombre total des bateaux do.	Nombre total des bateaux pêcheurs et esquifs do.	Nombre total des canots do.	Nombre total des tonne-liers do.	Nombre total des stations affermées, mais non occupées vale le prix de permis et le manque de va-peurs sur le lac Supérieur
155	4,972	22,075	97,183	4,124	24	16	641	177	82	23

(1) A cette somme il faudrait ajouter \$5,400, valeur des 8,000 gallons d'huile de poisson fabriqués à Goderich.

(2) Les stations affermées mais non-occupées donneraient au moins 4,500 barrils de plus.

La valeur totale des agrès de pêche employés sur la station est.....\$177,492.00

Les embarcations suivantes ont été employées à la pêche sur la rive nord du lac Supérieur pendant l'année dernière :—

Petites goëlettes, 2 ; bateaux pêcheurs, 62 ; bateaux, 4 ; canots, 84.

Plusieurs canots sont très-grands, munis de rames et de mâts, et pouvant porter de 6 à 8 barrils. La population des pêcheurs sur cette côte s'élève à 616. On y trouve en outre à l'intérieur un grand nombre de détachements de Sauvages qui vivent presque exclusivement de poisson.

ETAT des STATIONS de PECHERIES, PRODUIT, VALEUR, ETC., sur les LAOS HURON et SIMCOE.

Stations.	Quantité évaluée en barils pleins.	Espèces.	Valeur en piastres.	Frais ou saumurés.	PlACEMENT.	Remarques.
Pointe Edouard.....	1,000	Doré, hareng, poisson blanc, éurgeon	3,000	Frais et saumuré.....	Sur place, expédiés à Cleveland par chem. de fer ou vapeurs.....	Le G. T. a affermé cette pêcherie; on seigne exclusivement à l'embou, des rivières; les ouvrages du G. T. ont nu, parait-il, à la pêcherie; le fermier doit appro. l'hôtel de la station journal, en sus du prix du bail; pêcherie avant avec peu de frais et peu de risque; des localités vend. aff. au départ.; c'est surtout une pêcherie de doré. Ventes à bas prix en 1861. Le pêche à la seine et à l'hameçon se fait l'automne et le printemps et quelque fois durant l'été. Pêcherie au dard exclusivement.
Pointe Edouard (à l'Est)	240	Truite, poisson blanc, doré, hareng	1,080	Saumuré et frais.....	Sur place, à Cleveland, Sarnia, Port Huron, Détroit, Toledo et Lexington	
Kettle Point, (tribu indienne)	50	Truite, achigan, brochet, éurgeon, poisson blanc	225	Frais et gelé	Consommé à Kettle Point et par les Sauvages de Sarnia.....	
Stony Point.....	16	Poisson blanc, hareng, Truite	72	Saumuré et gelé	Port Huron; colporté pendant l'hiver; Détroit, Cleveland, Lexington, Toledo, Goderich, Sarnia, Widdet	
Éanc de Sable.....	540	do do do	2,450	do do do	do do do	Pêche à la seine tard en aut., à bon. heure au print. Pêche à la seine tard en automne, à bonne heure au printemps; 27 bancs divisés en perches de fronts et poteaux plantés, donnant 5 c. par perche. Un grand nombre de local. sont des Canadiens-français qui n'ont que de petites seines et des emb. petites et mal grées; côtes très dang.; il faut y met. les bat. à sec. Pêcherie détruite par les Américains qui emploient des rets dormants; gds. bateaux et grément disp.; ils tend. leurs filets et leurs lignes à 10 m. au large; côtes exp.; les filets rest. tend. dans les gds. orages; les local. act. sont actifs; veill. soign. sur la pêche. do do tous localités à l'exception d'un seul qui est un pauvre pêcheur presque sans moyens. Pêchant le hareng; pêcherie détruite par les Américains.
Bayfield	200	Truite, poisson blanc.....	900	Frais et saumuré.....	Sur place, Goderich, agents sur les chemins de fer.....	N'est pas occ. par le local. dep. 1859; abandonnée à cause du manq. de pois.; quelq. individ. de la loc. péc. en automne; pêcherie dét. par la péc. au dard et les Amér.; était aut. une des m. du lac pour la t. Le loc. a frit beauc. de dép. pour cons. un havre pour les bateaux. Bateaux et agrès comme ci-dessus. Même équipement que ci-dessus; bonne vente parmi les Ecossais; pêcherie de l'intérieur gravement affectée par les filets dormants des Américains.
Goderich	900	do do	4,050	do do	Agts. sur place en Canada et aux États, et exp. journal. d. la glace par v. et c. de f.	
Kincardine.....	400	Truite, pois. blanc, hareng	1,800	do do	do do do	
Inverhuron.....	200	do do do	900	do do	do do do	
Bais du Dard, ou Malte.....	80	do do do	360	do do	do do do	
Port Elgin	180	do do do	810	do do	do do do	
Saugeen	350	do do do	1,675	do do	Principalement sur place.....	

Rivière au Sable, (tribu indienne).....	600	Hareng, truite et poisson blanc.....	2,400	Saumuré	Sur place, à Saugeen, fumé et séché pour l'hiver.....	Pêche à la seine l'automne et le printemps; au dard en été; poisson péc. par les Sauvages toujours vendu à bas prix; pêcherie d'automne, on prend le hareng à la seine et au filet; la truite et le pois. bl. au filet. Six bancs; la pêche n'est pas 1-10 de ce qu'elle était autrefois; les Sauvages détruisent les filets chausés que année; on dit que le poisson se dirige vers le nord.
Iles de la Pêcherie.....	2,500	do do do	10,000	do	Goderich, Saugeen, Détroit, Pt. Huron; colp. en hiver, consommé par les familles dont les chefs sont payés pour le travail des pêcheries	
Havre des Pins	36	Poisson blanc et truite.....	162	do	Saugeen et sur place et sur les îles	Bail donné à un Sauvage trouvé en possession.
Havre de l'Aigle.....	100	do do	450	do	do do do	Bail donné à un méis en possession; très beau poisson pêché à cette station durant l'automne; la pêcherie est excellente; beaucoup endommagée par les Sauvages qui pêchent toujours au dard.
Bear's Rump, (Echo Island)	810	Truite, poisson bl., brochet	3,645	Saumuré et frais.....	Collingwood, Saugeen, Godé, ch. consommé par le gardien du phare et les familles de McKenzie, pend. l'été et l'hiver.	Ces pêcheries sont appelées "pêcherie de l'île des Anses;" elles sont bien abritées et durent toute l'année.
Cap Hurd, (Ballet Island)	120	Truite, poisson blanc, (petite quantité).....	540	Saumuré	Collingwood, Saugeen, Godé, ch. aux marchands	Pêcherie excellente; il n'y a point de bois sur l'île, et le havre est misérable et dangereux en automne.
Iles Otters et Midle	292	do do do	1,314	do	Hamilton et Toronto via Collingwood.....	Le local, très entrep., a fait insp. 200 qts. de poisson; les sauv. ont brûlé toutes ses bat. en nov. dernier. Le locataire emploie des sauvages; il prend une gte. quantité de poisson; il pêche à la ligne en juin et en octobre; pêcherie détruite par les Américains.
Isle of Coves, Flower Pot I	430	do do do	1,935	do	do consommation sur place.	Bail donné aux Sauvages; dure toute la saison; gravement affectée par les filets dorm. des Américains.
Ile de la Demi-Lune.....	1,260	Poisson blanc, truite.....	5,670	do	do	3 des côtes de l'île Manitoulin; la moitié du meilleur terrain est comprise dans les deux bancs abandonnés; la prise égale au moins celle de 10 pêcheurs réguliers; il y a du terrain pour 100 pêcheurs.
Iles Lucas et Yeo	800	Poisson bl., truite, doré, hareng, éurgeon, truite doré, ruis., brochet, achigan.....	3,600	Séchés et fumés, saumuré, frais et gelé	do	Non occupé. } Quand on y faisait la pêche, elle produisait 3,000 barils. Non occupé. } Pêcherie détruite par un filet dormant des Américains tenu près de la ligne frontière.
Iles du Cheval ou Fity William.....	600	do do do	2,700	do do do	do	Poisson pris dans les rapides au moyen d'avancos, se vend facilement à 124 cents pièce aux bateaux à vapeur américains; truite catchée.
Iles Lonely et Club, (tribus sauvages).....	30	Truite, poisson bl., brochet	180	do do	Mines de Bruce et Wellington.....	Pêche peu fructueuse pendant toute la saison.
Manitoulin, riv. sud, (tribus sauvages).....	25	do do do	175	Saumuré	do	Affermés à des individus étab. sur des lots et en poss.
Manitoulin, riv. n., (tribus Sauvages).....	100	Poisson blanc, truite, doré, éurgeon	450	Frais, fumé et saumuré	do et en Intérieur	Pêcherie sûre et bonne; bancs tout près; les Sauvages pêchent toute la saison, surtout en automne.
Iles aux Canards	60	Truite, poisson blanc, éurgeon, hareng	270	Saumuré et gelé	Mines de Bruce et Wellington.....	
Détroit de Mississaga	600	Poisson blanc, truite, doré, éurgeon, truite de ruisseau	3,600	Frais et saumuré.....	Vapeurs américains du Sault, vapeurs du sud, et directs pendant l'hiver	
Bae de Tenby, St. Joseph.....	30	Truite, poisson bl., brochet	180	do do	Mines de Bruce et Wellington.....	
Rapides, (tribus indiennes)	25	do do do	175	Saumuré	do	
Mines de Bruce.....	100	Poisson blanc, truite, doré, éurgeon	450	Frais, fumé et saumuré	do et en Intérieur	
Iles Pallado et Birch	25	do do do	175	Saumuré	do	
Pointe et riv. Thesalon, (tribus sauvages)	100	Poisson blanc, truite, doré, éurgeon	450	Frais, fumé et saumuré	do et en Intérieur	

ETAT des STATIONS de PECHERIES, PRODUIT, VALEUR, ETC., sur les LACS HURON et SIMCOE.—(Suite.)

Stations.	Quantité évaluée en barils pleins.	Espèces.	Valeur en piastres.	Frais ou saumuré.	Placement.	Remarques.
Pêcherie aux Sables (Sand Fishery) Grande Batture.	150	Poisson blanc et truite.	675	Saumuré.	Traficants et sur place.	Le locataire ne l'oc. point; 15 méris du Sault y font la pêche en automne; pêche tard en automne. Pêcherie excellente; automne; la comp. prend tout.
Rivière Mississaga.	80	Poisson blanc.	360	do	Pour l'agent de la Baie d'Hudson et ses employés, prov. d'hiver.	Pris à la seine et au dard dans la riv. par les Sauv. qui viv. de pois. pen. 8 mois; bon pois. ven. à la cte. Non occupée; les Sauvages font la pêche.
Ashkewakindag Pointe au Chien.	250	Esturgeon.	500	Frais et séché.	lin, provision d'hiver.	Non occupée; le brochet ne se tr. pas en Canada; aux Etats, pas d'argent; on péc. le brochet au print. Non occupée.
Rivière Espagnole.	50	Truite, poisson blanc.	225	Frais, saumuré et séché.	Traficants et consommé en hiver.	Le locataire est méris; ne veut pas payer; vit sur l'île.
Rivière au Poisson Blanc.	26	Truite et poisson blanc.	117	Saumuré.	Traficants et sur place.	Les colons de Shebanaming ont neuf baux en mains; ils sont aidés par les Sauvages de Manitoulin; la pêche a duré en ces endroits toute la saison.
Rivière Heywood ou du Rat.	700	Poisson blanc, truite, doré, esturgeon.	3,150	Frais et saumuré.	Traficants, vapeur et provision d'hiver.	Pêche au printemps; pas de vente aux Etats en 1861; prix ordinaire, \$6 à \$8.
Stebanaming et lies adjacentes.	12	Doré.	36	Saumuré.	Owen Sound.	Tous les méris canadiens de Pentanguisheno et les Sauvages d'Al. font la pêche; la prin. pêcherie est celle de Shawnaga, la pêche s'y fait en automne. Non occupée.
Civ. Maganetawan.	900	Truite, poisson blanc, esturgeon, brochet, achigan.	4,050	Frais, saumuré et séché.	Pentanguisheno et sur place.	Des bandes de Sauvages font la pêche au dard; les Canadiens-français de Pentanguisheno surt, font en ces endroits la pêche durant toute la saison.
Pêcheries de Shawnaga, jusqu'à la Baie de Matchdash.	220	Truite, poisson blanc, hareng, esturgeon.	990	Frais, gelé et saumuré.	Collingwood, Pentanguisheno, traficants et sur place.	La pêcherie a été endommagée par les Américains qui ont tendu des filets sur une longueur de 6 à 8 milles; l'automne de 1861 a été fructueux.
Îles de l'Ouest, Christern et lies adjacentes.	690	Poisson bl., truite, hareng.	3,105	Frais et fumé.	Sur place; ligne du nord, Toronto, Hamilton, Rochester.	Pêcherie excellente; la pêcherie dure toute la saison; l'endroit est mauvais pour les bateaux.
Collingwood.	30	Truite et poisson blanc.	225	Frais et saumuré.	Sur place et Collingwood.	La pêcherie aurait plus de valeur si le gouvernement divisait la réserve en lots de village et faisait venir les bateaux à vapeur journellement.
Wormbury.	740	do	3,330	Frais et gelé.	Collingwood; ligne du nord; Toronto, par vapeur quotidien, Menford.	Aformé par petites parts à des pêcheurs locaux; la pêche dure ici et là toute la saison.
Cap Rich jusqu'à la Pointe Val.	500	do	2,250	Frais, gelé, saumuré et séché.	Hamilton, traficants, sur place.	
Point Vaill, à l'Ouest.	150	Truite, poisson bl., hareng.	675	Frais, gelé, saumuré et séché.	Owen Sound et sur place.	

Entrée de la Baie de Colpoys.	310	Truite.	1,395	Saumuré.	Owen Sound, traficants et sur place.	Pêcherie très-bonne; bannes de poisson entre les îles; la pêche se fait en automne.
Cap Croker, (tribu sauvage).	300	do	1,350	Frais et saumuré.	do do do	Les Sauvages pêchent au filet et au dard toute la saison.
Île de la Barrière.	50	do	405	Saumuré.	Owen Sound, Collingwood et traficants.	Les Sauvages détruisent cette place en pêchant au dard.
Cap Hargreiff.	40	do	180	do	do do do	Pourrait devenir une pêcherie précieuse.
Pointe Cabot.	50	Truite, poisson bl., hareng.	225	do	do do do	Nouvel station; pas encore fait la pêche; inconnu; les locat. ont per. leur temps à chercher le terrain.
Lac Simcoe.	350	do do do	1,575	Frais, gelé et saumuré.	Sur place et ligne du nord.	Petite pêcherie; les Sauvages pêchent beaucoup au dard en hiver et en été; on pêche à la seine à l'île Georgina; il n'y a qu'un pêcheur de prof. sur le lac.
Total des barils.	18,187	Valeur totale.	\$79,111			

Population vivant de la pêche de chaque jour, 3500. La plus grande partie des sauvages et des méris se nourrit de poisson pendant 6 mois.

ETAT POUR LE LAC SUPERIEUR.

Stations.	Quantité évaluée en barils pleins.	Espèces.	Valeur en piastres.	Frais ou saumuré.	Placement.	Remarques.
Gros Cap.	20	Truite, poisson blanc, hareng.	80	Frais et saumuré.	Intérieur, vendu au Sault, côté américain.	Les fermiers louent la pêch. qui se trouve sur le front de leurs lots, et viv. de poisson presq. toute l'année. On a fait la pêche à la fin de l'automne; il n'y a point de havre.
Winnetekinneguning.	18	do do	72	Saumuré.	do do do	do do et tout l'hiver au milieu de la glace.
Baie Gouais.	60	do do esturgeon.	240	Frais, saum. et gelé.	do do do	do do et tout l'hiver au milieu de la glace.
Îles Parisiennes du sud.	30	Truite et poisson blanc.	120	Saumuré.	do do do	Non occupée. } Pêcherie de valeur.
Îles Parisiennes du nord.	509	Truite, poisson blanc, esturgeon, doré, truite de ruisseau.	2,000	Frais, saum. et gelé.	Intérieur; le poste de la Baie d'Hudson et provision d'hiver.	Non occupée. } La pêche se fait à la fin de l'automne. Les Sauvages et les employés de la compagnie de la Baie d'Hudson vivent de poisson toute l'année; ils prennent beaucoup d'esturgeons dans les glaces avec des filets.
Pointe et Baie aux Crêpes.	50	Truite, poisson bl. et truite de ruisseau.	200	Frais, saumuré.	Vendu sur la rive américaine du Sault.	Non occupée. Des familles nombreuses vivent de poisson toute l'année.

ETAT POUR LE LAC SUPERIEUR.—(Suite.)

Stations.	Quantité évaluée en barils ou pleins.	Espèces.	Valeur en piastres.	Frais et saumuré.	PlACEMENT.	Remarques.
Rivière de Montréal	30	Truite	120	Saumuré	Consummé au poste de la Baie d'Hudson, rivière Aguawa...	On pêche à l'avance pour l'approvisionnement du poste pendant l'hiver.
Rivière Aguawa	45	Truite, poisson bl., doré, hareng, esturgeon, truite de ruisseau	180	Frais et saumuré	L'agent de la cie. de la Baie d'Hudson et ses hommes; consommation des Sauvages	Plus ou moins durant la saison; les Sauvages de l'intérieur s'y rassemblent en été.
Ile Lizard						Non occupée. } Pêcherie pré. avec plusieurs nav. et un fond propre à la p. à la seine
Gargantua						Non occupée; affermée pour la seconde fois.
Cap Choze						Non occupée; vieille pêcherie de la C. B. II.
Riv. Michipicoton	200	Poisson bl., hareng, truite, esturgeon, doré, truite de ruisseau	800	Frais	L'agent de la cie. de la B. d'Hudson et ses hommes; consommation des Sauvages	On seine tous les jours, le printemps, pour la consommation du poste; les Sauvages de l'intérieur s'y rassemblent annuellement.
Cap Gros jusqu'à la rivière au Chien, (tribu sauvage), Pointe Olat.	300	do do	1,200	Frais et saumuré	La tribu sauvage vit de poisson pendant 10 mois	On prend en automne, à la nasse, la truite des lacs et de ruisseau; au printemps l'on prend et l'on fait sécher en grande quantité la truite de ruisseau.
Rivière du Pic	400	Hareng, poisson bl., truite, esturgeon, esturgeon, et truite de ruisseau	1,600	Frais	L'agent de la cie. de la Baie d'Hudson et ses hommes; consommation des Sauvages	Non occupée; c'est une pêcherie précieuse; il y a nombre de havres.
Ile aux Caribous						On seine tous les jours le printemps; les Sauvages des terres s'assemblent annuellement; la pêche dure plus de 3 mois.
Ile Michipicoton, (port de pêche), do port de Québec.	100	Truite, poisson blanc, truite de ruisseau	400	Saumuré	Provision d'hiver du port de la B. d'Hudson à Michipicoton	Non occupée; d'après la nature des bancs et la description qui m'a été donnée, je pense qu'on pourrait y prendre 1,000 quarts.
Rivière Noire, Pays Plat, rive Est.	180	Truite, poisson blanc, esturgeon	600	Frais et saumuré	Consummation d'hiver et d'été de l'agent, de ses hom. et des Sauv. au poste de la C. B. H. Sault, Toronto, Collingwood, trafiquants	On y vit de poisson tout l'hiver et jusqu'au temps de la pêche à la seine du printemps.
do rive Sud.	200	do do	800	Saumuré		Non occupée; pêcherie de gr. valeur; les locaux, pour bien réussir, doit y passer l'hiver; havre magnifiquement réuni.
Rivière Pays Plat.	20	Poisson blanc et doré	80	Saumuré et gelé	do consommation	Non occupée; passe pour une jolie petite pêcherie.
St. Ignace, rive Sud	650	Truite, poisson blanc, truite de ruisseau	2,600	Frais et saumuré	Sault, rive américaine, Détroit, trafiquants; le transport enlève tous les profits	Les Sauvages s'y réunissent au printemps; la pêche, bonne en automne, se fait dans une eau abritée, près de la côte.
						Le transport au marché abs. tout le profit; ce serait une très préc. pêcherie si un bateau y venait chaque mois.
						Les locaux hivernent plus haut, où il n'y a point de glace; le poisson blanc monte en automne.
						Non occupée par les locaux, deux Américains ont ouvert une mine de cuivre; une des meilleures pêcheries de cette division; les havres sont sûrs près des côtes; le poisson se jette sur les bancs.

Ile Roche debout ... } Grand Shaganash...	300	Truite et poisson blanc	1,200	Saumuré	Windsor, Détroit, Sault, poste de la B. d'H.; McDougall, de Windsor, fournit toute la farine et le lard pour les lacs Huron et Supérieur	Truite et poisson blanc fort grands; on commence à pêcher seul en automne; on env. le poisson au fort William, à bord de pet. goélettes, on le rembarle et on le renvoie au Sault, le print. dans de gr. goélettes; la compagnie a ici de vastes établissements.
Petit Shaganash, (tribu sauvage)	150	do do	600	Frais, saum. et gelé	Consumm. d'hiver, vendu aux traf. et à la cie. de la Baie d'Hudson, frais et gelé	Les Sauvages partent trop tôt; c'est une très-bonne pêcherie; plusieurs troups près des côtes; on pêche l'automne et le printemps.
Rivière du Courant	35	Truite, poisson blanc, truite de ruisseau	140	Frais et saumuré	Consummé au poste, Sault, rive américaine	Le transport au marché abs. tout le profit; le locataire a laissé son poste usé, ce qu'il y vienne un bateau.
Baie du Tonnerre						Non occupée pour le rais. susdit; elle devient une pêcherie consid. si un bateau y allait chaque mois.
Station de transit (de m. de poste local.) Riv. Kamistikiquia, (bras nord)	25 500	Truite, poisson blanc, truite de ruisseau Poisson blanc et esturgeon	100 2,000	Frais et saumuré Frais et saumuré	Consummé sur place; quelques barils aux trafiquants Consummé au poste, Détroit, Windsor, Sault	Vivent de poisson pendant une grande partie de la saison.
Riv. Kamistikiquia, jusqu'à la baie aux Esturgeons, (tribu sauvage)	350	Poisson blanc, truite, esturgeon, doré, hareng, truite de ruisseau	1,400	Frais et saumuré	Consummé sur place, vendu aux trafiquants et à la cie. de la Baie d'Hudson	La pêche à la seine est exc. durant quelq. temps au print.; les Sauv. de l'int. font la pêche tout l'été, et les Sauv. de la mission, le print. à la tête de la riv.
Baie aux Esturgeons jusqu'à la Rivière aux Pigeons	320	Truite et poisson blanc	1,280	Saumuré	Cornwallville, district de Newcastle, vote de Collingwood et Toronto	Les Sauvages de la mission vivent de poisson pendant toute l'année.
Baie Neepigon	35	Poisson blanc et truite de ruisseau	140	Saumuré et gelé	Consummé au poste, Sault, rive américaine	Occupée que pendant trois mois; les bateaux n'y vont pas; ce serait une pêcherie qui fournirait 800 qts. si un bateau y allait chaque mois.
Baie Mayokamak	30	do do	120	do	do do do	Le print., à l'emb. des riv., on prend du poisson bl. et de la truite tach. d'une gr. valeur; bons havres.
	4,518		18,072			Le locataire emploie des Sauvages et passe l'hiver pour commercer sur les pelliceries; pêcherie considérable.

MEMOIRE.—Je pense que si l'on faisait la pêche dans les stations qui ne sont pas occupées, le produit eût été cette année d'un moins la moitié plus — c'est-à-dire d'une valeur de \$10,000 en l'estimant à \$4 par baril.

Toute la population du lac Supérieur, de la rive nord, et les nombreux sauvages de l'intérieur qui viennent en été apporter leurs fourrures, vivent principalement de poisson. Un tiers vit de poisson durant l'hiver.

A cause de la guerre américaine, on ne peut pas assurer que le prix moyen du quart sera plus que \$4. Le prix ordinaire et raisonnable devrait être de \$6 à \$8 en 1861; les locaux n'avaient rien qui les invitât à travailler avec énergie, et l'on ne peut pas tirer profit de la pêche, même faite dans des circonstances favorables, quand il faut vendre à \$4.

RAPPORT

DU

SURINTENDANT DES PÊCHERIES

DU BAS-CANADA,

POUR L'ANNÉE 1861.

QUÉBEC, 31 décembre 1861.

A l'hon. Commissaires des Terres de la Couronne.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les renseignements statistiques suivants, etc., relatifs aux pêcheries du Bas-Canada pour l'année 1861.

Je suis heureux de dire que la pêche du saumon et de la morue a été très-abondante. La pêche du hareng a été très bonne, et celle du phoque ou veau-marin a donné un rendement suffisant pour rémunérer les pêcheurs exagés dans cette dangereuse et laborieuse industrie. Mais le produit de la pêche à la baleine a diminué de beaucoup cette année.

Cette pêche est exclusivement faite par les pêcheurs de Gaspé, qui y sont engagés depuis leur enfance; et il est très-regrettable qu'ils n'aient pas aussi bien réussi qu'auparavant, dans une entreprise qui exige tout à la fois du courage, de l'habileté et de la persévérance.

La pêche du maquereau n'a pas été fort abondante, et ceux de nos pêcheurs qui s'étaient préparés pour faire cette pêche n'ont pas été très-heureux. C'est une pêche qui varie beaucoup, et il faut, pour y réussir, une bonne goëlette, et une persévérance infatigable de la part de l'équipage. Il faut que l'embarcation croise constamment de côté et d'autre pour "voir" les bancs de poisson lorsqu'ils remontent à la surface. Les pêcheurs des Etats-Unis et de la Nouvelle-Ecosse sont engagés sur une grande échelle dans cette exploitation, et leur persévérance a généralement été bien récompensée. L'habitude qu'ont les pêcheurs des Etats-Unis de s'associer pour faire la pêche, donne, par la réunion de leurs efforts et la communauté des intérêts, un élan qui est généralement couronné de succès.

La population des pêcheurs s'est considérablement accrue depuis quatre ans. La rive nord est la plus fréquentée, parce que là se trouvent les meilleurs endroits pour la pêche de la morue. Depuis le commencement du printemps jusqu'à la fin de l'automne, plus de 3000 hommes sont activement engagés dans cette occupation laborieuse. Il est satisfaisant de voir que les avantages de l'acte des pêcheries commencent à se faire sentir et à être généralement compris par les pêcheurs. L'un des surveillants m'écrivit "que l'augmentation considérable de la pêche du saumon, cette année, a porté les pêcheurs à réfléchir sur ce sujet, et ils commencent à voir avec gratitude que la loi a été faite pour leur avantage."

Il y a eu peu d'infractions à la loi durant cette saison; tous les pêcheurs paraissent disposés à s'y conformer. Il s'est élevé quelques difficultés relativement à l'habitude qu'ont les gens de jeter les débris du poisson dans une ou deux rivières à saumon; mais sur le tout, les dispositions de la loi ont généralement été respectées.

Les difficultés que l'on éprouvait autrefois avec les Sauvages ont disparu en grande partie; un seul sauvage a été condamné cette année, et il n'a été reçu aucun rapport contre eux. L'extrait suivant d'une lettre écrite d'une station où l'on éprouvait autrefois beaucoup de difficulté, fera voir qu'ils sont devenus beaucoup plus soumis à la loi qu'ils ne l'étaient il y a quelques années:—"Je suis heureux de dire que les sauvages se sont très-bien conduits; nous n'avons eu aucune difficulté avec eux." Celui qui écrit cette lettre a toujours été très-bon pour eux; mais jusqu'à cette année, il a toujours eu beaucoup de difficulté à les forcer d'obéir à l'une des lois les plus salutaires qui se trouvent dans nos

statuts. Les secours qui ont été donnés aux Sauvages ont été reçus avec reconnaissance et gratitude.

Les fonds placés à ma disposition pour leur venir en aide ont été principalement (à leur requête) employé à l'achat d'un bon bateau, capable de supporter la mer, et des appareils de pêche nécessaires, qui leur ont permis d'entreprendre la pêche de la morue, et je suis heureux de voir que non seulement ils en ont pris assez pour leur propre consommation, mais qu'ils ont pu en vendre une certaine quantité au poste de Bersemis.

L'on s'aperçoit maintenant des bons résultats de l'acte des pêcheries, par la grande augmentation de la quantité du saumon pris cette année, comparée avec ce qui se prenait il y a quelques années; et en outre, on a vu dans toutes les rivières de la rive nord, des myriades de frai de saumon,—résultat naturel de la protection efficace qui leur a été accordée. Autrefois, le poisson était poursuivi partout où il pouvait être pris, par les rets, les filets, les seines et les dards; aujourd'hui, chaque pêcheur a un endroit déterminé pour jeter ses filets, et il n'en est pas jeté au-delà des endroits où la marée se fait sentir; la pratique destructive de la pêche au dard est limitée à quelques Sauvages, qui sont soumis à certaines règles pour faire cette pêche, et j'espère voir bientôt la pêche au dard tout-à-fait abolie, et la possession d'un dard punie d'amende.

Je donne plus bas une liste des stations de pêche au saumon dans le district de Saguenay, les noms des occupants et la quantité de poisson pris à chaque station, durant les années 1859, 60 et 61, avec des remarques sur la nature de la pêche, etc., la saison de 1859 étant la première où fut introduit le système des fermages de pêcheries.

Les permis de pêche furent en général accordés aux personnes qui avait précédemment exploité ces pêcheries, et il ne leur fut demandé qu'une très-légère rétribution. Ce système excita d'abord quelques murmures, mais aujourd'hui c'est un plaisir de voir avec quelle satisfaction les pêcheurs viennent prendre volontairement leurs permis, comblés de joie de la petite fortune que font quelques-uns d'entre eux.

TABLEAU comparatif des pêcheries à saumon, occupants, stations, etc., dans le district de Saguenay.

Noms.	Stations.	Quantité.			Remarques.
		1859	1860	1861	
Alex. Desbien	Malbaic, Hué.....	35	75	100	Pas de rapport. Pas de rapport. N'a pêché que 2 jours.
Mme. Nairne.....	Domain Farm.....	Mal	baie.	.....
John Reeve.....	Domain Farm.....	Baie M	urray..	.....
Nic. Pilote.....	Cap à l'Aigle.....	.....	.....	5
Jos. Radford	Baie Ste. Catherine.....	16	80	100	
J. Collard.....	L'Anse à David.....	54	75	80	
D. E. Price.....	Petite Iles	88	150	150	
F. Simard.....	L'Anse St. Etiennc.....	.....	.....	10
P. Duchenc.....	L'Anse à la Grosse Roche	101	250	325	
Wm. Hovington	Passe-à-Pierre	75	175	275	
Richd. Morin.....	Pointe-à-la-Croix.....	11	72	130	
Thos. Simard.....	Pêcherie de Tadoussac.	905	959	1318	
Paschal Perron.....	Moulin Baude.....	99	200	400	
G. Tremblay.....	L'Anse Puante.....	44	45	130	
H. Tremblay	Pointe-à-Cariole.....	65	122	150	
M. Côté.....	Ile Peuches.....	18	5	15	
P. Duplessis	Ile Boives.....	.....	.....	100
Bap. Girard.....	Pointe Boisvert.....	.....	22	52
E. Fortin.....	Port-Neuf	9	.....	.....
D. E. Price	Baie Laval.....	326	.....	554

Je suis convaincu que ces rapports sont au-dessous de la qualité qui a été prise, car il est difficile d'obtenir des renseignements exacts des pêcheurs, qui s'imaginent généralement que l'on a, en les leur demandant, quelque projet ultérieur à leur détriment.

Je préfère, cependant, donner un rapport du minimum de la pêche, plutôt que d'en donner un qui soit exagéré.

On voit par ce tableau que les pêcheries à saumon se sont beaucoup améliorées dans ce district, et avec le système adopté il n'en peut être autrement. L'augmentation en certains endroits est de plus de cinquante pour cent.

Le tableau suivant contient le nom des rivières, etc., dans ce district :

Noms.	Situation.	Affermées.	Digues de moulins.	Passage à poisson.	Remarques.
Du Gouffre	Baie St. Paul.	.....	.....	.....	Contient peu de saumon.
Rivière Murray.	Baie Murray..	.....	.....	.....	Deviens bien remplie.
Rivière Noire ...	Port au Persil.	.....	Digue.	Pass. à p.	Bons passages à saumon.
Riv-au-Canard...	St. Laurent...	.....	do	Pas	Petit ruisseau.
Petit Saguenay,	Saguenay	M. Price ...	do	Pass. à p.	Pas de pêche au filet.
St. Jean	do	do	do	do	do do
Ste. Marguerite..	do	do	.....	.....	Bien protégée par le loc.
G. Bergeronne...	St. Laurent...	Pas afferm...	.....	.....	B. pêche de truite de mer
P. Bergeronne...	do	M. Price ...	.....	.....	Quelques saumons.
Escoumains	do	M. Holliday	D. de mou	Pass. à p.	V. les remar. sur cette riv
Port Neuf.	do	Pas afferm...	do	.....	Passage naturel, mais d'utilité douteuse.
Petite Rivière...	Baie Laval...	M. Price ...	Pas de d..	.....	Bien belle riv. à saumon.
Sault-à-Cochon..	St. Laurent...	do	do	.....	Bonne seulement pour la truite de mer.

Il y a encore quelques autres rivières sur le bras nord-est du Saguenay, qui conduit à Chicoutimi ; mais comme le saumon ne fréquente pas ce bras, je ne les ai pas mentionnées. J'ai cependant une bonne autorité pour croire qu'il a été pris du saumon, durant la dernière saison, dans la Rivière-Pelletier, l'un des tributaires de la Rivière-Chicoutimi.

A l'exception de la Rivière-Laval, il ne fut permis de tendre aucun filet dans ou près d'aucune des rivières affermées par M. Price, et c'est grâce à la protection donnée par ce monsieur à ces rivières que nous devons l'accroissement qui s'est manifesté dans ses environs.

Les rivières Ste. Marguerite et Laval ont fourmillé de poisson cette année, et les personnes qui (avec la permission de M. Price) ont fait la pêche dans la rivière Ste. Marguerite, sont revenues extrêmement satisfaites de leur succès, si différent de ce qui avait lieu les années précédentes.

La Rivière-des-Escoumains, autrefois si précieuse comme rivière à saumon, n'a plus aujourd'hui aucune valeur ; l'immense quantité de billots de sciage qui descend cette rivière bouche le passage, et bien qu'il y ait été fait un passage à poisson, je crains qu'il ne soit de bien peu d'utilité ; la rivière, bien qu'affermée, n'a pas été exploitée par le locataire. Comme je parlerai des passages à poisson en général dans ce rapport, je puis vous y renvoyer pour votre information.

Le district du Saguenay est placé sous le contrôle de M. Henry Simard, surveillant de pêche.

Le district de Godbout embrasse les rives comprises entre la Mistassine et la Petite-Trinité, et il y a un espace intermédiaire entre ce district et celui du Saguenay, dans lequel il n'y a que peu de pêches à saumon de quelque importance, bien que la Rivière-des-Betsiamites, la Papinachois, la Rivière-aux-Outardes et la Manicougan (qui sont aussi considérables qu'aucune rivière en Canada), coulent dans ses limites. La rivière Betsiamite contient des saumons de la plus grande taille, et en quantité considérable ; mais on éprouve des difficultés à tendre les filets, à cause de la rapidité du courant. Cependant, les Sauvages parvinrent à en prendre pour leur propre consommation, durant la dernière saison, avec un petit filet ; et un ancien dardeur déterminé vint me trouver et me dit : "Je n'irai plus darder de saumon ; laisse-moi en prendre avec un filet." Je lui dis que j'étais heureux de l'en-

tendre parler ainsi, et que j'espérais que son exemple serait suivi par d'autres. Ici se trouve le plus grand village sauvage, sur la rive nord, et les maisons qu'ils construisent leur fait réellement honneur. La Papinachois et la Manicougan ayant des chutes très-élevées précisément à leur embouchure, il nè s'y prend que peu de saumon ; et dans la Rivière-aux-Outardes, qui est très-considérable, le saumon n'entre pas. Il s'y trouve en abondance des esturgeons et des brochets d'une immense grosseur. Il y a ici plusieurs anciens colons. Pendant que j'étais dans cette localité, j'examinai la nature de la demande d'octrois de terre que vous m'aviez renvoyée, et sur laquelle je vous ai adressé un rapport il y a quelque temps. Le tableau suivant contient les pêcheries de rivière et de grève données à bail ou sous permis, depuis l'extrémité Est du district du Saguenay jusqu'à l'extrémité Est de la division Godbout :

Occupants.	Stations.	Quantités.	Remarques.
E. Godbout	Batture-au-Gibier.....	.....	Non pêchée. [Laurent.
A. Comeau.....	Baie-Colombienne.....	260 poissons.	Pêchée par D'Amour et St.
Denistown	Mistassine	Non pêchée.	Licence pour pêche à la mou-
J. Holliday	Godbout .....	.....	[che.
Dr. Adamson	do	251	Tué. Pêche à la mouche.
Ant. Blais	Baie-Godbout.....	.....	.....
Zoel Bédard.....	Pointe-des-Monts.....	3	.....
A. Comeau.....	Anse-du-Chasseur.....	60	.....
John Meade.....	Baie-Trinité (O)	320	.....
John Clarke.....	Rivière-Trinité	1600	800 pris en 1860.
Joseph Boswell	do	Non pêchée.	Division de pêche à la mou-
Wm. Munroe.....	Baie-Trinité (E)	100	[che.
J. Derosier.....	L'Anse-aux-Morts.....	40	.....
M. McClure.....	Isle-du-Caribou	80	.....
Ant. Volant.....	do	80	.....

Les pêcheries de Godbout et de la Trinité sont les principales pêcheries à saumon qui se trouvent dans ce district. Ces rivières ont été bien gâtées par l'usage des seines, des rets à haies et du dard. Elles sont maintenant remplies de saumon et de frai de saumon.

Les rivières Mistassine, Bec-scie et de la Petite-Trinité ne sont propres qu'à la pêche à la mouche, et j'ai chargé le surveillant de ne pas permettre qu'on tende de filets près de ces rivières.

L'on peut dire que la Baie-St.-Nicolas, à six milles à l'ouest de Godbout, est le commencement de la localité de la pêche à la morue. Onze goëlettes, vingt-deux bateaux et cinquante-cinq hommes ont été employés à la pêche de la morue ici, et ils en ont pris 2,930 quintaux. La plie est aussi très-abondante dans ces parages.

La difficulté provenant autrefois de l'habitude qu'avaient les pêcheurs de jeter les débris dans la rivière, a été en partie aplaniée, des bouées ayant été placées dans les localités où ces débris pouvaient le moins nuire aux pêches du saumon, et les pêcheurs de morue se conformant à la loi en mouillant dans les limites prescrites.

Pendant que j'étais à la Baie-de-la-Trinité, je fis prêter le serment à A. Comeau, écrivain, qui avait été nommé par Son Excellence comme magistrat pour le district de Saguenay ; et, en conformité de votre lettre, je le chargeai d'agir comme surveillant des pêcheries, en attendant qu'il soit officiellement nommé par vous.

J'ai été très-content de pouvoir régler à l'amiable la difficulté qui existait avec quelques-uns des Sauvages à ce poste. Ils sont venus me trouver d'eux-mêmes, ont reconnu leur mauvaise conduite antérieure, et m'ont promis de ne plus contrevenir à la loi ; et, ainsi que je l'ai dit plus haut, il n'est, depuis, survenu aucune difficulté avec eux, et j'espère qu'il n'en surviendra plus.

Comme les Sauvages paraissaient désirer vivement s'engager dans la pêche à la morue, je pus leur acheter un bon bateau avec tous les appareils nécessaires pour faire cette pêche ; et, autant que les moyens mis à ma disposition me le permirent, j'achetai pour les plus

nécessiteux les provisions dont ils avaient besoin. Il y avait deux veuves chargées de famille et un vieillard très-âgé ; ce léger secours était réellement une grande charité à leur faire, et je suis heureux de dire qu'il existe aujourd'hui dans toute la tribu un sentiment bien différent de celui qui existait autrefois.

A l'Isle-du-Caribou, je trouvai les plongeurs employés à retirer les marchandises du *Mohawk*, qui y avait fait naufrage.

Le district de la Moisie se trouve situé entre la Rivière-Ste.-Marguerite et la Shel-drake. Il n'y a pas moins de 1000 hommes employés à la pêche dans les limites de cette division. C'est une des plus riches localités de toute la côte, et depuis plusieurs années, elle a toujours très-bien rémunéré ceux qui l'exploitaient. On y trouve le saumon, la morue, le hareng, le maquereau, la baleine et le phoque, et depuis le point du jour jusqu'à la nuit, on y entend le bruit et le mouvement du robuste et persévérant pêcheur, durant toute la saison de la pêche.

LISTE DES STATIONS DE PECHE AU SAUMON, etc., dans le DISTRICT DE LA MOISIE.

Noms.	Stations.	Nomb. de brls.	Remarques.
P. Vollin	Ste. Marguerite . . .	8 barils	Peu exploitée par les Sauvages.
John Holliday	Rivière-Moisie		On dit qu'il a été pris 500 à 600 barils cette année.
Bacon et Williams	do		Division de pêche à la mouche.
David Tétu	Baie-Moisie	35 barils	Non exploitée.
John Holliday	do		
Wm. Chisholm	do	22 barils	Temps très-défavorable.
F. Porrier	do	23 barils	do do

M. Holliday, à qui est affermée la division de la pêche au filet, et qui a été toute sa vie engagé dans les pêcheries d'Ecosse et d'Irlande, m'informe qu'aucun locataire n'est tenu de fournir un rapport de la quantité de saumon prise dans sa division. Le surveillant me dit que la pêche a dépassé l'attente de M. Holliday, et qu'il n'a pas été pris autant de saumon dans la Moisie depuis grand nombre d'années. D'après toutes les informations que je puis recueillir, il paraît qu'il n'a pas été pris moins de 600 barils de poisson.

Les locataires de la division de la pêche à la mouche n'ont pu faire la pêche cette année, ce que je regrette beaucoup, parce que c'est une protection pour le haut de la rivière, durant la passe du saumon.

TABLEAU DE LA PECHE A LA MORUE dans le DISTRICT DE LA MOISIE.

Personnes.	Stations.	Vais-seaux.	Hommes	Quintaux de poisson.	Remarques.
P. Vollier	Ste. Marguerite	2	5	50	
F. A. Hardy	Sept Iles			86	Bar. de Hareng.
John Hamilton	do	3	7	250	
J. Holliday	Moisie, (O.)	11	40	1,100	
John Hamilton	do	15	40	1,206	
J. Joncais	do	5	15	400	
Mohar frères	do	4	15	400	
Tetu et Turgeon	Moisie, (E.)	9	49	1,500	Pris au filet.
Dom. Le Page	do	5	15	794	
James Gillis	do	5	15	700	
John Beck	do	3	9	300	
Daniel Hearn	do	6	16	900	
Thomas Picard	do	4	13	450	

TABLEAU DE LA PECHE A LA MORUE dans le DISTRICT DE LA MOISIE.—(Suite.)

Personnes.	Stations.	Vais-seaux.	Hommes	Quintaux de poisson.	Remarques.
Peter Mabe, sen.....	Moisie, (E.).....	3	13	350	
Peter Mabe, jun.....	do	3	11	500	
G. Maturin.....	do	5	15	600	
G. Gagnon.....	do	3	11	450	
F. Poirrier.....	do	2	7	270	
Joseph Talbot.....	Pigou.....	7	19	500	
Jacques Piet.....	do	3	9	150	
M. Caron.....	do	3	11	280	
Xav. Caron.....	do	5	15	350	
Eug. Fournier.....	do	5	22	450	
Pierre Deré.....	do	5	15	350	
Xav. M. L'Espérance.....	do	3	11	400	
X. L'Espérance.....	Rivière-Biroh.....	9	36	1,100	
Alexander Corben.....	Rivière-Manitou.....	4	14	226	
Joseph Ferguson.....	do	3	16	300	
Joshua Doe.....	do	3	10	230	
Ab.-LeBrun.....	Rivière-Shallope.....	12	36	800	
Y. et P. Vibert.....	do	10	30	800	
A. Le Brun.....	Anse-de-Gibraltar.....	12	33	1,200	
Thomas Le Gros.....	Anse-à-la-Baleine.....	20	60	2,000	
Siméon Mabé.....	do	5	16	400	
John Vardeau.....	do	6	15	600	
Phil. Tonsel.....	Rivière-Sheldrake.....	7	21	800	
Mat. Talleau.....	do	7	21	700	
James Collas.....	do	6	17	700	
M. Joncas.....	do	4	13	300	
C. Clavet.....	do	3	12	250	
Pierre de Bourge.....	do	5	15	400	
John Renouf.....	Moisie.....	3	15	500	

Nombre total de bateaux, 138 ; d'hommes, 775 ; de quintaux, 24,092, outre 15 goëlettes employées dans ce district. Il y a été pris de 600 à 700 barils de saumon. Le surveillant m'écrivit que plusieurs embarcations sont venues à cette station à court d'hommes, et que l'abondance du poisson dépassait tout ce qu'il avait vu jusque là.

Il y a eu quelques difficultés parce que certains pêcheurs de morue jetaient les débris dans la rivière, ce qui nuit beaucoup aux pêcheurs à saumon, et il faut y mettre un terme.

Le surveillant, n'étant pas magistrat, ne peut punir les délinquants, et il lui faut attendre l'arrivée de quelque juge de paix, devant lequel il puisse porter une plainte ; et il est arrivé plusieurs fois que les contrevenants ont échappé à la punition par suite de cette circonstance. Lorsqu'il se trouve environ un millier d'hommes de réunis dans un endroit quelconque, il devrait y avoir une autorité immédiate pour punir les infracteurs à la loi.

Le district de Mingan est compris entre la Rivière-Sheldrake et la Pointe-aux-Esquimaux. C'est aussi un district très-riche : le poisson de toute espèce fréquente ses côtes en abondance.

Les principales rivières du district de Mingan sont la St. Jean et la Mingan (avec son tributaire), la Manitou, la Pie, la Romaine, la Jupitagan et la Sheldrake.

La rivière St. Jean a produit, cette année, pas moins de 308 barils de saumon, et la Pie 132 barils.

Le surveillant dit, dans son rapport, que le produit "a dépassé tout ce que se rappellent les plus anciens pêcheurs ; et les gens croient maintenant que cette abondance est le résultat de quelque mesure prise en vertu de l'Acte des pêcheries ; et sachant que vous avez fait tout votre possible pour accroître nos pêcheries, je suis heureux de vous informer de cette abondance."

PECHE AU SAUMON dans le DISTRICT DE MINGAN, pour l'année 1861.

Noms.	Stations.	Quantité de Saumon.
Compagnie de la baie d'Hudson.....	Rivière Mingan, 4 stations.....	123 barils.
John D. Patterson.....	Do 1 do	20 do
Prudent Nicole.....	Do 1 do	39 do
Edouard Bélanger et Cie.....	Do 1 do	21 do
William Walsh.....	Do 2 do	18 do
Veuve Charles Girard.....	Do 1 do	6 do
John B. Girard.....	Do 1 do	12 do
John et W. Ross.....	Do 4 do	55 do
John McRae et Cie.....	Do 1 do	10 do
Frederic Coffin.....	Do 1 do	9 do
Philip Coffin.....	Do 1 do	7 do
John Girard.....	Rivière-la-Pie, 6 do	132 do
Pierre Girard.....	Rivière Jupitigan, 2 do	8 do
Philip Touzel.....	Rivière Sheldrake, 1 do	2 do
John Le Brun.....	Do 1 do	3 do
F. Marquand.....	Do 3 do	35 do
	Total.....	500 barils.

RAPPORTS sur la pêche à la morue pour le district de MINGAN.

Noms.	Nombre de vaisseaux.	Nombre d'hommes.	Quintaux de morue.	Remarques.
Maxime Bourdage.....	3	10	260	Rivière au Tonnerre.
John D. McRae et Cie.....	3	10	305	
Xavier Babin et Cie.....	2	7	240	
François Bigol.....	1	4	90	
Adam Brotherton.....	3	11	170	
Isaac Aspineau.....	6	15	294	
Placide Aspineau.....	3	7	130	
Sébast. Le Brasseur.....	3	7	293	
Laurent Huard.....	2	6	170	
Fabien Dugué.....	2	7	174	
Théop. Chapadeau.....	3	10	300	
Sébastien Le Brasseur.....	2	7	172	
Hilaire Huard.....	3	6	293	
Isaie Dugué et Cie.....	3	8	243	
Paul Chapadeau.....	2	6	175	
William Provost et Cie.....	2	6	214	
Rémi Parisé.....	2	6	172	
Antoine Angleheart.....	3	8	284	
André de la Rosbie.....	3	6	250	
Matthew Morris.....	3	9	235	
John Loisel.....	5	15	460	
Robert Loisel.....	2	5	148	
Hilée Angleheart.....	3	7	279	
John Walsh et Cie.....	2	7	240	
Lewis Huard.....	3	9	249	
André Loisel, fils.....	2	6	255	
Matthew Foley.....	3	7	33	
Xavier Jacques.....	8	12	300	
William Girard.....	3	9	310	
William Mann et Cie.....	5	16	348	
Frederick Arsineau.....	2	5	140	
Ed. Belanger et Cie.....	2	8	173	
Onés. Belanger et Cie.....	7	24	673	
Frederick Coffin.....	1	3	.....

RAPPORTS SUR la pêche à la morue pour le district de MINGAN.—(Suite.)

Noms.	Nombre de vaisseaux.	Nombre d'hommes.	Quintaux de morue.	Remarques.
Philias Sirois.....	5	20	640	
Prudent Nicole.....	2	6	102	
James McRae et Cie.....	2	5	100	
John B. Girard.....	1	2	12	
Matthew Boyle.....	1	3	60	
Philip Vantier.....			150	
William Allain.....	2	4	160	
James Walker.....	2	6	150	
Henry Kemp.....	5	15	450	
Robert Sullivan.....	2	7	140	
Thadé Le Blanc.....	2	4	200	
Clarence Hamilton.....	19	60	2000	
Solomon Belineau.....	2	6	160	
Pierre Couture.....	4	15	300	
Richard Maujer.....	2	5	100	
Pierre Dugué.....	2	5	150	
Pierre St. Cœur.....	3	6	125	
John DeChaine.....	2	5	75	
Hél. Le Jeune.....	1	3	75	
Hél. Rios.....	3	9	242	
André Loisel.....	3	8	252	
Le Boutillier et frères.....		4		
Do.....		8		
Do.....		8		
Do.....				
Charles Robin et Cie.....				
Do.....		4		
Do.....		4		
Do.....		3		
Do.....		5		
Law. Kennedy.....	3	10	230	
Antime Migneau.....	4	13	255	
Didias Gomond.....	4	11	240	
William Truing et Cie.....	10			
François Le Brun.....	10	38	750	
John & William Girard.....	2	5	140	
Joseph Couture.....	6	15	500	
E. et J. Collas et Cie.....	6	19	600	
Peter Devouges.....	5	26	480	
E. et J. Collas et Cie.....	7	29	600	
Philip Touzel.....	7	24	800	
Pierre Joncas.....	5	16	450	
Charles Clavette.....	4	12	370	
Matthew Gallionne.....	6	20	400	
John B. Hamond.....		6		
Xavier Cormier.....	2	3	50	
Hypolite Cormier.....	2	6	30	
John Cormier et Cie.....	2	3	35	
John & W. Ross.....	7	24	650	
Michel Girard.....	1	2	42	
Romain Joseph.....	2	6	154	
David Joseph.....	3	8	225	
A. & S. Vronsie.....	5	14	420	
D. A. Buckley.....	4	6	152	
Edward Le Page.....	4	13	269	
Dominick Loisel.....	2	5	126	
John Horte et Cie.....	2	7	211	
Isaac Denis et Cie.....	3	9	261	
James Holmes et Cie.....	3	11	149	
Simeon Castian.....	3	5	276	
John Trelalle et Cie.....	4	11	320	
Samuel Loisel et Cie.....	3	7	226	
John Dugué.....	3	9	324	
Fleurent Langlois.....	3	9	380	
William Maloney.....	1	3	28	

RAPPORTS sur la pêche à la morue pour le district de MINGAN.—(Suite.)

Noms.	Nombre de vaisseaux.	Nombre d'hommes.	Quintaux de morue.	Remarques.	
Alex. Shodor et Cie.....	3	10	233	Situé sur l'Île Jupitigan.	
Charles Robinson.....	3	8	287		
Pierre Giniac, fils.....	3	8	282		
Pierre Giniac, père.....	3	10	243		
Farquhar McRae.....	2	6	164		
William Brotherton.....	2	6	177		
Louis Vignier.....	3	8	128		
John Duncan Ross.....	3	10	327		
Daniel Beck.....	2	5	160		
Pasteur Le Page et Cie.....	4	11	280		
Girégoire Arsineau.....	2	7	160		
Benjamin Landry.....	1	3			
Joseph Boudreau.....	1	1			
François Petitpas.....	1	3	35		
Nath. Boudreau.....	1	1	30		
Joseph Boudreau.....	1	2	30		
Benjamin Cire.....	1	2	25		
Prospère Cire.....	1	9	30		
Gracien Cire.....	1	2	25		
Frederick Joufre.....	1	2	32		
Xavier Boudreau.....	1	2			
John Doyle.....	1	10	100	} Pris à Natashquan, à bord le Venelie.	
Samuel Doyle.....	1	1	100		
Charles Le Brun.....	1	1	40		} Pris à Natashquan, à bord de l'Alphonsine.
Vital Boudreau.....	1	2	100		
Hypolite Arsineau.....	1	2	30		
Pierre Marquand.....	2	2	10		
John Joufre.....	1	1	8		
Hyp. Bourgeois.....	1	1	8		
Jos. Longipy.....	1	2	60		
Placide Doyle.....	1	1	100		} Pris à Natashquan, à bord le Venelie.
Laurent Bourgeois.....	1	1	88		
Urbain Bourgeois.....	1	1	81		
Xavier Cormier.....	1	2	32		
James Waldown.....		3	96		
Olivier La Lierre.....	4	9	300		
Charles Beliveau.....	3	7	200		
John Boudin.....	2	4	162		
Pierre Beliveau.....	3	6	200		

RECAPITULATION.

Goëlettes.....	25
Tonnage.....	361
Hommes.....	1,115
Saumon.....	500 barils.
Morue.....	28,765 quintaux.

La principale partie de la morue prise sur la rive nord-est est séchée et préparée pour l'étranger.

Les MM. Robin, LeBoutillier et quelques autres achètent le poisson des pêcheurs et l'expédient aux ports de la Méditerranée, au Brésil et ailleurs. Le dernier poisson pris est généralement mis en baril et gardé pour la consommation intérieure.

Depuis quelques années, un grand nombre d'habitants des Îles-de-la-Magdeleine sont allés s'établir sur la rive nord, où ils paraissent très-bien faire leurs affaires; et bien qu'il ait été fait beaucoup de progrès dans les pêcheries en général, il y a encore place pour un nombre égal à celui qui y est engagé à présent. Le surveillant dit que même avec le grand nombre d'hommes employés cette année, le manque de bras s'est fait sentir.

J'ai souvent conseillé la formation d'associations de pêche, et je serais heureux de voir

que ce sujet fut étudié par des personnes compétentes. Ayant autant d'exemples devant nous de la grande quantité d'argent qui a été fait dans cette industrie, il est surprenant de voir combien peu de personnes (comparativement parlant) y sont engagées.

Le surveillant observe qu'en 1854, l'on prenait à peine une morue dans cette localité; mais le fait est que peu de personnes faisaient la pêche à cette époque. Ce n'était pas manque de poisson, mais manque de pêcheurs.

Depuis la Pointe-aux-Esquimax jusqu'au Blanc-Sablon, il y a plusieurs belles rivières à saumon, dont les principales sont la Natishquan, la Grande Meccatina, la Quégasca, la Musquaro, avec plusieurs autres de moindre importance. Comme il n'y a pas de surveillant dans ce district, je regrette de ne pouvoir donner de rapport sur la quantité de poisson qui y a été prise. Cependant, la Natishquan a produit environ 500 barils de saumon. On y prend une grande quantité de phoques au commencement du printemps.

RIVE SUD.

Les comtés de Bonaventure et de Gaspé sont aussi divisés en districts, et il est nommé un surveillant de pêcherie pour chaque district.

Le district de la Métapédiac est confié à M. Alex. Fraser, qui est un homme très-intelligent. Il n'est pas permis de tendre de filets dans son district, la Métapédiac étant une rivière très-précieuse pour la reproduction; et grâce à la protection dont il l'a entourée, cette rivière et ses tributaires regorgent de poissons. M. Fraser dit qu'il a été très-bien secondé par le curé du village des Sauvages (la Mission), qui avertissait les Sauvages de ne pas enfreindre la loi. La Métapédiac deviendra une rivière à saumon très-précieuse pour la pêche à la mouche. Le carnage que les Sauvages et autres faisaient dans cette rivière, il y a quelques années, avait non-seulement détruit le poisson, mais encore avait fait de grands dommages aux pêcheries de la Ristigouche et de la Baie-des-Chaleurs.

La station suivante où il y a un surveillant est le district de la Nouvelle, dans lequel se trouvent plusieurs pêcheries à saumon importantes. Il faut se rappeler que la Ristigouche forme la frontière entre le Canada et le Nouveau-Brunswick, et par conséquent nous n'avons de droit que sur les pêcheries de grève, et sur un seul côté de la rivière. Toutes les îles, qui sont nombreuses, appartiennent au Nouveau-Brunswick.—M. Arch. McEwen est surveillant de la Nouvelle.

Le tableau suivant indique la quantité de saumon prise dans ce district en 1861 :—

Position.	Noms.	Stations.	Quantité.	Poids.
3	Robert Busteed.....	Anse de Bordreau...	40 barils.	20 à 25.
1	John Fraser.....	Pointe Cross.....	20 do	do
1	Adam Duncan.....	Pointe à la Garde.....	18 do	
1	Charles Brown.....	Escuminac.....	1 do	
1	Alexander Busteed.....	Pointe de la Batterie..	1 do	
1	Edward Stewart.....	Pointe Floras.....	32 do	
3	Edward Stewart.....	Anse de Stewart.....	42 do	
1	Joseph Casse Marie.....	Pointe Maguasha.....	7½ do	
1	Archibald McEwen.....	Do do.....	5 do	
1	Dr. Le Belois.....	Do do.....	24 do	
		Total.....	190½ barils.*	

* En 1860, la prise a été de 146½ barils. Augmentation, 44 barils.

Le district de Maria a ses pêcheries à saumon le long de la Baie-des-Chaleurs; et comme il n'y a pas de rivière à garder, le surveillant n'a que peu de difficulté à vaincre dans l'accomplissement de ses devoirs.

Noms.	Stations.	Quantité en barils.
Robert McCormack.....	Maria—No. 1	6½
John Tire.....	“ “ 2	1½
Robert McIntyre.....	“ “ 3	6¼
Fred. Barrican.....	“ “ 4	7
Francis Jerue.....	“ “ 5	7
Peter Thibbeau.....	“ “ 6	7
Fabien Allain.....	“ “ 7	3
Peter Landry.....	“ “ 8	3½
Bernard Allain.....	“ “ 9	5
Bellonie Allain.....	Carleton—No. 1	7
Romain Landry.....	“ “ 2	2
Peter LeBlanc.....	“ “ 3	2
do	“ “ 4	3
Romain Landry.....	“ “ 5	3
Elmine Landry.....	“ “ 6	4
Hypolite Landry.....	“ “ 7	4
do	“ “ 8	3
Peter Allard.....	“ “ 9	10
Théophile Allain.....	“ “ 10	9
John Gauvreau.....	“ “ 11	6
Joseph Rousseau.....	Nouvelle—No. 1	13
Alexander Le Belois.....	“ “ 2	6
Joseph Rousseau.....	“ “ 3	14
	Total.....	133 barils.

La division de la Cascapédia ou de New-Richmond est un district très-important et qui exige beaucoup d'attention. Elle contient trois rivières principales : la Grande Cascapédia, la Bonaventure et la Petite Cascapédia. Cette station est placée sous la surveillance de M. Ralph Dimock, qui a fort bien rempli ses devoirs.

Son rapport fait voir que les endroits fréquentés par le poisson dans le temps du frai sont bien remplis de saumon ; qu'il a encore quelque difficulté avec quelques habitants de son district, et que les Sauvages éludent la loi lorsqu'ils le peuvent, parce que les trafiquants du Nouveau-Brunswick sont toujours prêts à acheter le poisson dardé. La prise du saumon dans ce district a été moindre cette année que durant les deux années précédentes. Le surveillant attribue ce résultat aux fortes crues des eaux qui ont eu lieu le printemps dernier, qui ont permis au poisson de remonter sans obstacle jusqu'à la tête des rivières. Si c'est le cas, nous en verrons le résultat dans une forte augmentation de la prise des années prochaines.

Le tableau suivant des stations de pêche à saumon dans ce district, comprend les pêcheries de rivières et de côtes :—

Noms.	Stations.	Quantité en barils.
William Fairservice.....	New-Richmond.....	2½ barils.
Adam Fairservice	do	1 saumon.
William Lynd	Grande Cascapédia.....	4 barils.
Arthur Gilker.....	do	5 “
John Harvey	do	5 “
Archibald Pidgeon.....	Maria.....	2 “

Noms.	Stations.	Quantité en brls.
Charles Cowell.....	Maria.....	3 barils.
William Dimock.....	do.....	3 "
Morris Cavanagh.....	New Richmond.....	2½ "
John McCre.....	Maria.....	3 "
John Harrison.....	New Richmond.....	1½ "
Paul Poirrier.....	Hamilton, (rivage).....	5 "
Alexis Poirrier.....	Rivière Bonaventure.....	2 "
Fred. Arsineau.....	do (côte de la mer).....	2 "
	Total.....	41 barils.

TABLEAU DES PECHERIES A SAUMON dans le District de PORT DANIEL.—M. W. PHALEN, Surveillant.

Noms.	Stations.	Quantité.
Seacord Bedec.....	Port Daniel, (S. O.).....	4 barils.
William McDonald.....	do do.....	5 "
James Millar.....	do do.....	7 "
do.....	do do.....	5 "
William Millar.....	do do.....	4 "
John Langlois.....	do do.....	2 "
do.....	do do.....	11 "
George McGinnis.....	do do.....	2 "
	Total.....	40 barils.

Le surveillant dit que la pêche a en partie manqué sur la côte cette année, et que les rivières ont été délivrées des braconniers.

Il y a 78 personnes employées à la pêche de la morue dans ce district, chacune desquelles a un bateau, et quelques-unes en ont deux ; la pêche est en moyenne d'environ 70 quintaux de morue par bateau. Le surveillant eut quelque difficulté à se procurer un état exact de la quantité prise. Un grand nombre des pêcheurs de cet endroit partent au printemps pour aller faire la pêche sur la rive nord. La pêche du hareng dans le district a été très-médiocre.

DISTRICT DE PABOS.—JAMES REMON, Surveillant.

Noms.	Stations.	Quantité.
G. T. Robinson.....	Newport.....	3½ barils.
Chas. Lartin.....	do	1½ "
Joseph Grenier.....	do	1½ "
Edouard Blais	do	5 "
John Twyman.....	Grand Pabos.....	5 "
Bapt. Dupuis.....	do	5 "
Germain Dupuis.....	do	10 "
Hubert Duclas.....	do	4 "
F. Dupuis, senr.....	Petit Pabos.....	3 "
Alex. Dubé.....	do	4 "
Raphaël Dubé, senr.....	Grande Rivière.....	1 "
Simon Baudains.....	do	2 "
do	do	2 "
J. B. Baudains	do	1 "
Baptiste Couture, senr.....	do	2 "
Baptiste Couture, junr.....	do	3 "
Pierre Baudains.....	do	2 "
	Total.....	55½ barils.

Il y a dans ce district la Grande Rivière, et la Grande et la Petite Pabos. Je ne comprends pas comment il se fait qu'avec trois magnifiques rivières de reproduction, où le saumon devrait abonder, la pêche ait été si peu fructueuse. J'espère qu'il surviendra bientôt un grand changement, et qu'il sera pris une bien plus grande quantité de poisson.

Le surveillant ne peut expliquer cela que par le fait que les baleiniers entrent et sortent constamment de ces rivières.

La pêche de la morue a été très-fructueuse dans ce district, mais celle du hareng a été médiocre.

DISTRICT DE LA MALBAIE (GASPÉ.)—JOHN GEMMELL, Surveillant.

Noms.	Stations.	Quantité.
J. E. Collas.....	Pointe Peter.....	½ baril.
William Hunt.....	Anse de la Malbaie.....	2½ "
Abner Heyden.....	Belle-Anse.....	3½ "
John Le Gresley.....	do	} 7½ "
do	do	
George Guay.....	Barachoir.....	5½ "
James St. Croix.....	do	} 10½ "
do	do	
Charles Parent.....	do	} 7 "
do	do	
Patrick Gerard.....	do	3 "
Peter Vibert.....	Cou-de-Bouc	} 5½ "
do	do	
Veuve Phil. Mabe.....	do	5 "
William Brag.....	Canis-de-Roches	10 "
	Total.....	60½ barils.

TABLEAU DES PECHERIES A SAUMON dans le District de DOUGLASS TOWN (GASPÉ).—
BERNARD CONLY, Surveillant.

Noms.	Stations.	Quantité.
Henry Spruen.....	Douglass Town (rivage).....	13 barils.
Thos. Thompson	do	2 “
Geo. Thompson.....	do	$\frac{1}{2}$ “
Phil. Alexander.....	Rive-au-Sable.....	4 “
John Alexander.....	do	$\frac{1}{2}$ “
John Lefour.....	do	2 “
Thos. Millar, junr.....	do	} Aucun rapport donné.
Thos. Millar, senr.....	do	
Joseph Fall.....	do	
Richard Annelle.....	Anse-au-Homard.....	
Joseph Patterson.....	do	
Elias Collis.....	Pointe St. Pierre.....	

D'après ce tableau, il paraît qu'il ne vaut pas la peine de tendre de filets dans cette localité; il vaudrait beaucoup mieux laisser les quelques poissons qui fréquentent cette côte remonter la rivière St. Jean, et les y protéger contre les braconniers, afin qu'il y ait quelque amélioration dans les pêcheries de la côte après un certain temps.

TABLEAU DES PECHERIES A SAUMON du District de GASPÉ.—THOMAS BOYLE,
Surveillant.

Noms.	Stations.	Quantité.
P. Berchevaise.....	Rivière York.....	5 bar.
Neil McKenzie.....	do	5
James Carter.....	do	4 $\frac{1}{2}$
Abram Coffin.....	do	5
Joseph Eden.....	do	1 $\frac{1}{2}$
William Laws.....	do	6 sau.
William Annette.....	do	6 bar.
Felix Boyle.....	do	3 $\frac{1}{2}$
Joseph Patterson.....	do	5 $\frac{1}{2}$
Richard Patterson.....	do	1 $\frac{1}{2}$
William Patterson.....	do	3
John White.....	do	1
Richard Patterson, senr.....	do	Nouv. étal. 3 $\frac{1}{2}$
James Patterson.....	do	2 $\frac{1}{2}$
William Eden.....	do	1
Benj. Berchevaise.....	.....	1
Félix Annette.....	Rivière Dartmouth.....	4
Abram Coffin.....	do	7
William Stanley.....	do	4
Felix Adams.....	do	3

Noms.	Stations.	Quantité.
John Adams.....	Rivière Dartmouth.....	1 barils.
Thos. Stanley.....	do	3½ "
David Phillips.....	Baie de Gaspé (E.).....	5 "
Robert Ascah.....	do	8 "
Fred. Millar.....	do	5 "
Richard Millar.....	do	6 "
William Ascah.....	do	3½ "
William Millar.....	do	1 "
Thos. Coffin.....	do	3 "
Thos. Millar, jr.....	Baie de Gaspé (O.).....	2 "
Jean Dufour.....	do	2 "
Phil. Alexander.....	do	2 "
Thos. Millar, senr.....	do	2½ "
Henry Patterson.....	do	6 "
Joshua Falls.....	do	2 "
Joseph Patterson.....	do	5 "
	Total.....	125 barils.

La quantité de saumon prise en 1860 a été de 72 barils, ce qui montre une augmentation de 53 barils pour cette année. Il faut espérer qu'il y aura encore une plus forte augmentation l'année prochaine. Le district de Gaspé ne devrait pas rendre moins de 300 à 400 barils de saumon. En protégeant convenablement les eaux de frayage, il devra y avoir une grande augmentation. Cependant, il est satisfaisant de voir une augmentation aussi marquée dans ce district. Le surveillant m'écrit que les Sauvages n'ont pas fait la pêche au dard, et qu'il a vu, — ce qui ne se voyait pas depuis longtemps, — plusieurs saumons sauter, très-tard dans l'automne, dans la rivière York. Il dit : " Il y a un grand nombre de saumons qui descendent la rivière York cet automne. On les voit tous les jours sauter hors de l'eau. C'est ce que l'on n'a pas vu dans la rivière de Gaspé depuis un bon nombre d'années."

Dans le district compris entre le Cap de Gaspé et l'Île Verte, il n'y a pas de surveillant. Il y a plusieurs très-belles rivières qui arrosent cette division, et toute la côte est couverte de pêcheurs, qui sont activement employés à la pêche de la morue du matin au soir.

Il y a plusieurs bons établissements de pêche à la morue le long des côtes, dans lesquels il a été préparé de 6000 à 7000 quintaux de ce poisson durant la saison. Les principales rivières sont la Magdeleine, et celle de Ste. Anne, Cap Chatte, Matane, Métis, Rimouski et Trois-Pistoles.

La rivière Matane est affermée à M. Racey. Il y a une passe migratoire construite sur la digue ; mais le locataire n'ayant aucune confiance dans l'utilité des passages à saumon, m'a écrit pour avoir la permission de prendre du saumon et de le placer dans la rivière au-dessus de la digue. Je lui donnai cette permission, en lui disant en même temps qu'il n'y avait pas de nécessité de prendre le poisson, parce que le passage était excellent, et que le poisson pourrait aisément y monter. Je l'avais examiné, et j'étais convaincu qu'il était bon. Je lui écrivis quelque temps après pour savoir s'il avait profité de la permission que je lui avais donnée. Il me répondit qu'à la surprise de chacun, l'on avait vu une grande quantité de saumon en haut de la digue, et qu'ils étaient bien aise voir que le passage était tel que je l'avais dit.

Je suis heureux de dire que cette démonstration oculaire de l'avantage des passages a eu un bon effet sur toute la côte, où il y a des digues de moulin. Il est inutile de dire j'ai éprouvé beaucoup de difficulté à amener quelques propriétaires de moulins à se conformer aux dispositions de la loi sous ce rapport, non pas tant, je crois, pour s'épargner les frais de construction, que par le manque de confiance dans l'utilité des passes migratoires, et la crainte que le fonctionnement des moulins ne fût retardé. Depuis qu'il ont vu que le poisson peut monter, et monte en effet les rivières par les passes, plusieurs des propriétaires m'ont dit qu'ils étaient prêts à faire tout en leur pouvoir pour aider à la meilleure construction des ouvrages nécessaires, dans les endroits où ils ont été mal faits d'abord.

NOMS des propriétaires de digues de moulins qui ont construit des passages à poisson, etc.

R I V E N O R D .

Rivières.	Digues de moulins.	Propriétaires.	Remarques.
Port Neuf, (en haut)	3	G. B. Symes et autres.....	Toute facilité donnée par les instructions de M. Symes ; deux passages ont été construits dont un est inutile. D'autres digues sur la rivière. Très-médiocre pour le saumon. Moulins à farine et à soie ; fabriques de papier, de clous, et d'étoffes de laine.
Rivière St. Charles..	1	J. B. Tremblay.....	Très-bon passage à saumon ; saumon tué à plusieurs milles au-dessus de la digue. (Voir rapport.)
Rivière Noire.....	1	Wm. Price et Cie.....	Très bon passage à saumon construit l'an dernier ; il y en avait un mauvais auparavant. Celui de l'année dernière représenté comme très-bon.
Petit Saguenay.....	1	do	Passage emporté par la crue des eaux. M. Price écrit qu'on a vu passer du poisson pardessus la digue depuis.
St. Jean, Saguenay.	1	do	Passage à saumon, mais défectueux. Le saumon ne fréquente jamais la rivière.
À Mars, Saguenay..	1	do	Passages à saumon, qui ont besoin de quelques changements. Saumon vu dans la rivière.
Escoumains	1	M. Têtu.....	Passage à saumon, mais défectueux. Rivière encombrée de bois. Autrefois elle était très-poissonneuse, mais je crains qu'elle ne soit entièrement détruite jusqu'à ce que l'exploitation du bois ne s'arrête.
Ha ! ha ! Saguenay..	2	MM. Kane et Gravel....	Il a été fait un passage naturel, d'utilité douteuse. On dit avoir vu du saumon au-dessus de la digue.
Port Neuf, (en bas)	1	M. Gibb et Cie	

R I V E S U D .

Matane.....	1	M. Price	Très-bon passage à poisson. (Voir rapport.)
Cape Chatte.....	1	do	Je ne sache pas qu'il y ait été construit de passage.
Métis.....	2	M. Price et M. Tessier.....	Passage dans la digue de M. Tessier. Pas de passage sur celle de M. Price. Chute de 100 pieds à moins de trois milles de l'embouchure de cette rivière.
Rimouski.....	3	MM. Price, Tessier et Hudon.	Passage sur la digue de M. Price. Il n'y en a pas sur celle de M. Tessier, ou plutôt il y en a une défectueuse. M. Hudon, nouvelle digue, pas de bon passage.
Rivière Verte.....	2	M. Bertrand et M. Scott.....	La crue des eaux a endommagé le passage. Pas de passage sur la digue de M. Scott.
Rivière Ouelle.....	3	MM. Letellier, Casgrain, et Aubuc.	Deux passages, dont l'un défectueux. Saumon remonte la rivière facilement. Saumon très-abondant ici.
St. Thomas.....	1	Mme. Patton et M. Price..	Possèdent la digue en commun. M. Patton a causé beaucoup de trouble. L'affaire est renvoyée au procureur-général.
Etchemin.....	1	Henry Atkinson.....	Très-bon passage à saumon. Essayé de transporter du saumon vivant en haut de la rivière, mais sans succès ; l'on espère un meilleur succès l'an prochain.
St. François.....	1	Cirus Clarke.....	Un passage artificiel et un passage naturel. Le poisson se rend à 40 milles au-dessus de la digue. Les braconniers font beaucoup de dommage.
Barachois.....	1	.....	On dit qu'il y a un très-bon passage à saumon.
Grande Rivière.....	1	Compagnie de Gaspé.....	do do do do

L'on disait qu'il n'y avait pas de passe sur la digue de la rivière St. Charles, ou que s'il y en avait une elle n'était d'aucune utilité, parce que le poisson ne pouvait pas monter. Je savais que le propriétaire avait construit une passe, et une très-bonne ; je l'examinai, pêchai à trois milles au-dessus de la digue, pris trois saumons et en tuai un. J'étais convaincu que la passe était excellente ; mais je voulais faire taire les mécontents.

Le district compris entre la Rivière-Verte et Beaumont est confié aux soins de M. Alfred Blais, surveillant de pêche. La Rivière-Ouelle est la seule de quelque importance dans cette division. Il y a plusieurs stations de pêche au saumon le long de la côte; il y en a même trop pour qu'elles soient avantageuses. Malheureusement, toute la grève est bordée de "claires ou fascines," et la destruction du jeune poisson dans ces claires est immense.

Conformément au désir manifesté par le comité de la législature sur les pêcheries, j'ai examiné soigneusement les pêcheries à claires ou haies sur la rive sud, afin d'aider les pêcheurs à propos de leurs rets, où ils les emploient conjointement avec les haies. Il y aura peu de difficulté à propos des rets; lorsqu'ils sont employés comme "chandeliers," il faut que les mailles soient de la grandeur prescrite; mais la loi ne s'en occupe point lorsqu'ils sont employés comme filets dormants en général, et non pas comme rets à saumon. Quant aux pêches à claires généralement, il faut prendre des mesures immédiates pour prévenir la destruction totale du jeune poisson de toute espèce, qui est chaque année, et à chaque marée, détruit dans les "chambres" de ces pièges. Il est impossible de dire jusqu'à quel point cet abus est porté. Dans une seule haie, il a été pris plus de 150 barils de jeune poisson de toute espèce, durant la dernière saison, et il y a plus de 100 haies de cette nature, bien que toutes ne soient pas aussi destructives.

La plupart des pêcheurs reconnaissent que c'est un grand mal, et se plaignaient de ne prendre que rarement du gros poisson. Je leur démontrai l'absurdité qu'il y avait d'espérer prendre du gros poisson lorsqu'ils font tout en leur pouvoir pour détruire le petit, et ils acceptèrent avec joie la proposition que je leur fis pour remédier à ce mal. C'est un moyen bien simple et bien efficace, c'est-à-dire, de pratiquer un passage dans le "port" de chaque haie, de cinq pieds carrés à partir du fond, et de couvrir ce passage d'un filet à mailles de trois-quarts de ponce, ou même d'un pouce. Par là, des myriades de petits poissons pourraient s'échapper; puis il reviendrait à la saison suivante dans un état convenable pour servir de nourriture à la population, car dans une seule saison le poisson grossit d'une à huit livres, en moyenne, et même davantage.

Les principales espèces de poissons prises dans ces haies ou fascines, sont le bar, le poisson blanc, le doré, la carpe, l'esturgeon, l'alose, le hareng, etc., etc., et quelques saumons.

Sur la rive sud, la pêche à l'anguille est la plus profitable. La quantité prise durant la dernière saison n'est pas de moins de 72,320, qui, à la faible évaluation de \$7 le cent, fait une valeur de \$5,062.20.

TABLEAU des LICENCES accordées dans le district de M. ALFRED BLAIS.

Noms.	Stations.	Quantité.
Chas. Paquet.....	Rive sud, près de Beaumont.....	} Agent pour la seigneurie. Cette licence a été révoquée pour la protection de la rivière.
Augt. Levallier.....	St. Michel.....	
Auguste Buteau.....	Berthier.....	
Pierre Dugal.....	do.....	
J. B. Guay.....	Pointe-Lévi.....	
do.....	do.....	
F. Rouillard.....	St. Valier.....	
	<i>Autres stations.</i>	
M. Côté.....	Rimouski.....	
do.....	Quai de Rimouski.....	
J. B. Martin.....	Rivière-Ouelle.....	
J. K. Boswell.....	Rive Jacques-Cartier.....	

TABEAU des embarcations de pêche licenciées en vertu de l'acte 22 Vict., ch. 86, l'acte des pêcheries (clause des primes.)

PORT D'AMHERST.

No.	Embarcation.	Propriétaire.	Ton'x.	Hommes.	Durée.	Montant	Rapports de la qualité et quantité du poisson.
						\$ cts.	
	Mary	P. Vigneau.....	40	8	4	160 00	350 barils hareng, 450 quintaux morue sèche.
	Triton	A. Cormier.....	30	8	3	90 00	
	Jenny Lind.....	P. Turbide.....	39	8	3½	136 50	
	Annie	W. Servian.....	45	8	4	180 00	
	Mary Ann.....	F. Arsineau.....	40	8	4	160 00	
	Adelina	L. Arsineau.....	40	10	4	200 00	
	Archangel	L. Jomphe.....	52	10	4	208 00	
	Dolphin	D. Richard.....	41	10	4	164 00	
	Tempérance.....	F. Arsineau.....	57	10	4	228 00	
	Espérance.....	D. Chaisson.....	41	8	3	112 00	
	Breeze.....	G. Sieré.....	28	8	4	123 00	} Pas de rapports.
	Allison.....	F. Cummins.....	41	8	4	92 00	
	Sarah	H. Boudreau.....	23	8	4	212 00	
	Victoria	G. Cormier.....	53	10	4	212 00	

380 quint. mor. sêc. 55 brls. maquereau, 60 brls. mor. verte, 75 brls. har., 20 dfts. m. verte.

52 quint. morue sêc., 166 brls. hareng, 200 do maquereau, 2 brls. morue verte.

PORT DE GASPE.

No.	Embarcation.	Propriétaire.	Ton'x.	Hommes.	Durée.	Montant	Inspecteur.	Rapports de la qualité et quantité du poisson.
	Pilot.....	Peter Mabe.....	64	12	3	\$192 00	Philip Becharvois.....	440 quintaux morue sèche.
	Wolverine.....	John Adams.....	40	8	3½	140 00	do	do
	Osprey	John Davis.....	59	15	3	177 00	Philip Becharvois.....	125 barils huile ds baleine.
	Marie Primrose.....	Thomas Savage.....	78	12	4	292 00	do	do
	Ranger.....	George Miller.....	41	10	4	164 00	Philip Becharvois.....	800 quintaux morue sèche.
	Admiral.....	Joseph Tripp.....	46	15	3	138 00	do	do
	Violet.....	Thomas Suddard.....	39	15	3	117 00	O. Godbout.....	80 barils huile de baleine.
	Lord Douglas.....	Wm. Baker.....	58	14	3	153 00	Philip Becharvois.....	do
	Rambler.....	Charles Stewart.....	51	10	3	228 00	O. Godbout.....	do
	John Stewart.....	Wm. Barbour.....	76	15	3	180 00	O. Godbout.....	do
	Breeze.....	John Ross.....	45	14	3½	234 50	Philip Becharvois.....	534 quintaux morue sèche, 14 barils huile de morue.
	Britannia.....	John Howell.....	44	10	3	132 00	do	33 bar. harengs and 200 quintaux morue sèche.
	Undaunted.....	Lawrence Kennedy.....	56	10	3	168 00	Philip Becharvois.....	234 quintaux morue sèche.
	Temperance.....	John Ascah.....	64	15	3	192 00	do	137 barils huile de baleine.
	Highland.....	John Ascah.....	36	7	3	108 00	Philip Becharvois.....	170 quintaux morue sèche.
	Flying Fish.....	Robert Pye.....	40	8	3	120 00	do	do
	Village Bell.....	P. Mulrooney.....	40	8	3	120 00	Philip Becharvois.....	200 do
	Pipet.....	Chs. Patterson.....	47	8	3	141 00	do	200 do

TABLEAU des embarcations de pêche licenciées en vertu de l'acte 22 Vic., ch. 86, l'acte des pêcheries, (clause des primes.)

PORT DE QUÉBEC.

No.	Embarcation.	Propriétaire.	Ton x.	Hommes.	Durée.	Montant	Inspecteur.	Rapport de la qualité et quantité du poisson.
						\$ cts.		
	Eugénie	F. M. Lesperance.....	46	10	4	184 00		30 brls., 20 quint. morue, 7 tubs, 4 demi-brls. saines, 2,800 quint. mor. sèche, 28 brls. huile de mor., 20 brls. morue verte et 20 dfts. mor.
	Mary.....	do	35	10	4	140 00		1 brl. saumon, 3 quint. pois. sec, 19 brls. pois. frais, 1,500 quint. mor. sec, 83 qts. mor. sèche, 50 brls. huile de morue et 10 brls. halibut.
	Louise.....	Barth. Pouliot.....	50	12	4	200 00		160 dfts. poisson frais, 630 quint. mor. sèche, 12 brls. huile de mor. 460 saumons et 2 brls. halibut.
	Pearl.....	L. Gagnon	54	10	4	216 00		325 brls. hareng, $\frac{1}{2}$ brl. sain, 4 brls. orlé, 5 brls. morue, 1 boîte caplan, 1 quintal poisson sèche, demi-brl. saumon.
	Syrène	Isaie Joncas.....	26	14	4	104 00		435 quint. mor., 13 brls. huile de mor., 10 brls. morue verte.
	Emedine.....	J. et F. Dionne.....	36	12	.....	.....		53 brls. hareng, 5 brls. saumon, 60 brls. poisson frais, et 2 quintaux poisson frais.
	Emma	E. Bugeold.....	22	12	4	88 00		125 drafts poisson frais, 32 barils poisson sec et 1 baril huile de morue.
	Primrose.....	F. X. Boly	40	8	4	160 00		21 brls. hareng, 50 brls. morue, 8 brls. halibut, 1 brl. saumon, 1 brl. truite, et 230 dfts. poisson frais.
	Marie Louise.....	J. et G. Dionne.....	53	14	4	212 00		55 brls. hareng, 214 paquets hareng, 24 brls. morue, 2 paquets poisson sec, $\frac{1}{4}$ brl. saumon, et un demi-brl. truite.
	Renard.....	Ant. Rivetin.....	22	14	4	88 00		150 drafts, 14 brls. morue, 1 brl. poisson sec, 4 brls. halibut, 1 brl. hareng et 180 quintaux morue sèche.
	Caroline	Ovide Boly	81	14	4	324 00		453 $\frac{1}{2}$ brls. hareng, 14 demi-brls. hareng, 1 brl. saumon, 5 brls. poisson frais, 2 brls. truite, et 200 quint. morue sèche.
	Anastasie	Prudent Nicolé.....	26	8	4	104 00		108 quint. morue sèc., 54 brls. morue verte, 18 dfts. morue verte, et $\frac{1}{4}$ brl. huile de morue.
	Wide-Awake	Vital Vignault.....	42	10	4	168 00		386 brls. hareng, 6 poinçons hareng, 400 peaux de loup-marin, 4,200 gal. huile de loup-marin, 4 brls. huile de morue, et 335 quint. morue sèche.
	Arpensine	Charles Le Brun.....	26	10	4	104 00		6,000 gal. huile de loup-marin, et 312 quint. morue.
	Venello	Placide Doyle.....	33	10	4	132 00		260 bar. huîtres, 110 brls. harengs, 400 gals. huile de loup-mar. 3,000 gals. d'ô, 4 quint. morue sèche, 4 brls. huile de morue.
	Eugénie	A. et C. Vignault	51	10	4	204 00		300 brls. harengs, et 350 quint. morue sèche.
	Victoria	John Hamond.....	43	10	3	129 00		3 quint. pois. sec, 1 brl. saumon, 13 poinçons hareng, 14 brls. bar., 100 quint. poisson sec, 502 peaux de loup-marin, et 500 gal. huile de loup-marin.

TABLEAU du poisson et des produits de poisson au port de Québec pour l'année 1861.

Sortes de poisson.	Barils..	Cwt.	Quintaux.	Boîtes.	Drafts.	Tinettes.
Saumon	1,660	.....	.....	226	.....	.....
Hareng.	32,312	.....	.....	12,001	.....	.....
Morue.	6,449½	7,000	2,938	.....	2,323½	.....
Maquereau	781	.....	.....	.....	.....	.....
Truite	70½	.....	.....	.....	.....	.....
Huitres	6,646	.....	.....	.....	.....	.....
Autre poisson	1,245	.....	.....	129	.....	103

Huile de poisson,—gallons, 126,122. Valeur, \$59,180.

Les tableaux précédents contiennent une liste des embarcations qui ont été licenciées en vertu des dispositions de la clause des primes de l'acte des pêcheries, etc.

J'ai toute raison de croire qu'il résulte de grands avantages de la prime accordée aux pêcheurs, et je serais heureux de voir que les pêcheurs du Haut-Canada profitassent des dispositions de la loi à cet égard. L'ouverture du port franc de Gaspé a aussi d'excellents résultats pour les pêcheries, et j'espère que dans quelques années il y aura une plus grande proportion des affaires entre les mains de nos compatriotes. Je désirerais que l'on fit particulièrement attention aux importations de cette année au port de Québec, sous forme de poisson et de produits de poisson. Il reste encore un grand bien à faire, et c'est l'inspection obligatoire du poisson. J'eus occasion, il y a quelques années, de conférer avec la chambre de commerce à ce sujet. A cette époque, l'opinion de ce corps était défavorable à cette mesure ; mais depuis, il s'est produit un grand changement sous ce rapport, et les neuf-dixièmes des intéressés dans le commerce du poisson désirent voir s'effectuer un changement aussi avantageux, et j'espère sincèrement que l'inspection de tout le poisson mariné sera rendue obligatoire.

Les pêches de l'intérieur qui ont été afferméées ne font pas beaucoup de progrès. J'aurai l'honneur d'en faire le sujet d'un nouveau rapport à une époque ultérieure.

Je serais heureux de voir la législature autoriser le département de rémunérer les surveillants de pêche, en augmentant le salaire qui leur est payé. La somme totale accordée pour le paiement des surveillants est de deux cents louis. Je désirerais aussi qu'il en fut nommé d'autres aux stations où il n'y en a pas à présent.

Il faudrait aussi faire quelques changements nécessaires à l'acte des pêcheries, qui feraient beaucoup de bien, et que j'aurai l'occasion de soumettre plus tard à votre approbation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

RICHARD NETTLE,
Surintendant des pêcheries du B.-C.

Documents de la Session (No. 12).

RAPPORT des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS enregistrés dans le bureau du registrateur provincial, entre le 16 mars 1861 et le 20 mars 1862.

[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, le susdit rapport n'est pas imprimé.]

ETAT des HONORAIRES reçus pour le FONDS D'HONORAIRES, HAUT-CANADA,
et des SALAIRES DES JUGES, payés durant l'année 1861.

COMTÉS.	Honoraires bruts.		Honoraires nets.		Salaires des juges.		Déficit.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Brant	1,111	03	930	60	2,800	00	1,869	40
Carleton	2,046	91	1,800	64	2,400	00	1,599	36
Elgin	708	55	589	82	2,800	00	2,210	18
Essex	456	94	266	18	2,000	00	1,733	82
Frontenac, Lennox & Addington	2,868	47	2,528	36	2,800	00	1,271	64
Grey	736	03	562	86	2,800	00	2,237	14
Haldimand	617	48	452	23	2,000	00	1,547	72
Halton	635	81	461	25	2,000	00	1,538	75
Hastings	1,616	79	1,356	35	2,800	00	1,443	65
Huron et Bruce	1,522	80	1,235	02	2,600	00	1,364	98
Kent	706	87	560	60	2,400	00	1,839	40
Lambton	660	97	507	93	2,000	00	1,492	02
Lanark et Renfrew	1,610	75	1,402	76	2,400	00	997	24
Leeds et Grenville	2,065	45	1,750	84	2,800	00	1,049	16
Lincoln	1,142	62	955	61	2,400	00	1,444	39
Middlesex	1,745	23	1,499	82	2,800	00	2,300	18
Norfolk	956	74	753	31	2,000	00	1,246	69
Northumberland et Durham	3,074	50	2,724	85	2,800	00	2,075	15
Ontario	1,746	75	1,530	37	2,800	00	1,269	63
Oxford	1,002	60	819	93	2,800	00	1,980	02
Perth	959	90	789	64	2,200	00	1,410	36
Peterborough et Victoria	1,740	76	1,527	90	2,400	00	872	10
Prescott et Russell	438	98	245	33	2,000	00	1,754	67
Prince Edouard	632	52	442	32	2,000	00	1,557	63
Simcoe	1,315	03	1,084	03	2,800	00	1,715	97
Stormont, Dundas et Glengarry	2,585	87	2,265	29	2,800	00	534	71
Waterloo	897	58	715	67	2,800	00	2,084	33
Welland	633	96	492	46	2,000	00	1,507	54
Wellington	2,039	79	1,760	21	2,800	00	1,039	79
Wentworth	2,234	41	1,934	42	2,800	00	1,815	58
York et Peel	7,110	14	6,646	02	2,800	00	953	03
Total	\$47,622	28	*40,642	77	88,400	00	47,757	23

* \$184 ont été payées sur ces honoraires aux procureurs de comté pour examiner les rapports des D. C. C. et P. et ce montant sera remboursé à même les fonds affectés par 9 Viet., chap. 33, et 12 Vict., chap. 63.

† J. Juge; J.J. Juge Junior; J.D. Juge 1re Division; R. Recorder.

(Signé,)

W. DICKINSON,

Sous-Inspecteur-Général par Intérim.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,

Québec, 3 février 1862.

RAPPORT ANNUEL

DU

COLLEGE D'OTTAWA.

Le collège d'Ottawa a été fondé en 1848 par le très-révérend *Joseph Eugène Guigues*, premier évêque de ce diocèse. A cette époque, Ottawa n'était qu'un village. Sa population était peu nombreuse, mais tout faisait présager qu'elle allait augmenter rapidement, et il devenait par conséquent nécessaire de donner à la jeune génération les moyens d'utiliser à son avantage les ressources de cette partie du pays. Le vénérable prélat a dirigé tous ses efforts vers ce but, qu'aucun obstacle n'a pu lui faire abandonner. Il n'y a pas encore 14 ans que cette institution a été fondée, et avec un orgueil bien légitime, elle peut déjà contempler les bienfaits qui en sont résultés. Au nombre des élèves sortis de son sein, l'on peut compter 36 prêtres, aujourd'hui employés dans le diocèse d'Ottawa, qui ont reçu d'elle toute ou partie de leur éducation. Parmi les médecins et les hommes de loi, il en est 15 des premiers et 10 des autres qui ont fait leurs études classiques dans ce collège, et plusieurs de ces jeunes gens, dont l'énergie et l'industrie développent les richesses de la vallée d'Ottawa, ont conservé le doux souvenir des heureuses années qu'ils ont passées dans ce collège.

Sous le titre de collège de Bytown, cet établissement a été constitué en corporation le 20 mai 1849, par un acte du parlement provincial, (12 Vic. c. 12). D'après les dispositions de cette loi, les revenus provenant d'immeubles peuvent s'élever à la somme de huit mille piastres. Le président du collège est membre du sénat de l'université de Toronto.

La valeur totale des édifices et du terrain sur lequel ils sont construits est évaluée aujourd'hui à soixante-et-dix mille piastres. Durant la dernière session, (1861), le parlement a changé le nom de cette corporation pour celui de collège d'Ottawa.

Le cours d'études est ainsi subdivisé : 1o. Le cours préparatoire, lequel embrasse les branches suivantes : les grammaires française et anglaise, la géographie, les éléments de l'histoire ancienne et moderne, l'arithmétique, la tenue des livres, le dessin linéaire, la géométrie pratique, les éléments de physique et d'histoire naturelle. 2o. Le cours des classiques, lequel comprend toutes les branches enseignées dans les autres collèges du Haut-Canada, avec cette différence, cependant, que les traductions et compositions y sont faites simultanément en anglais et en français par tous les élèves. Les directeurs de cette institution, située au milieu de populations d'origine française et anglaise, ont reconnu l'importance et la nécessité de ce système, qui a donné, et qui donne encore lieu à de grandes difficultés, mais il y a ample compensation par les avantages que les élèves y trouvent, car, à la fin du cours, la plupart d'entre eux ont pu acquérir une connaissance à la fois théorique et pratique des deux langues. 3o. Le cours de théologie comprend la morale et la théologie dogmatique. Les élèves de ce cours sont ordinairement au nombre de quinze chaque année ; ceux des deux autres, d'environ cent. Les professeurs de dessin et de musique vocale et instrumentale donnent leurs leçons trois fois par semaine. Tous les élèves des deux premiers cours reçoivent des leçons d'escrime.

La pension est de \$100 par année.

Les élèves qui ne sont pas catholiques ne sont pas tenus d'assister aux exercices religieux.

Le collège a douze professeurs et deux instructeurs.

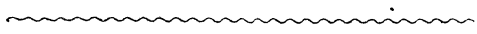
BALANCE DE COMPTE.

Dt.		Av.
Biens meubles et immeubles...	\$80,000 00	Divers \$35,000 00
Divers	10,000 00	Fonds 55,800 00
En caisse	800 00	
	90,800 00	
		\$90,800 00

Au nom de la corporation,

(Signé,)

J. H. CABARET.



ETA T concernant les Biens des Jésuites, soumis par le soussigné à l'Honorable Secrétaire Provincial, conformément aux dispositions de la 5e section, 16 Vict., chap. 163, (Statuts Refondus du Canada, chap. 37, sect. 29.)

NON DE LA PROPRIÉTÉ.		No. d'acres concédés et taux par acre.		Aitrages.		RECEPTE.										DEPENSES.	
Nombre d'acres originairement concédés avec leur date.						Lods et ventes	Cens et rentes	M'ulins et Fermes etc.	Rentes foncières et constitutions.	Deniers reçus sur jugements, etc.	Donrs de bois, coupe-rente foncière.	Total.					
						\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Silvery.....	8979 arpents en sup'ficie, 23 oct. 1699..	Tout.....				8 84	1 08	5468 86								5478 78	
St. Gabriel.....	119720 do ... 11 avril 1647..	Tout en sup'ficie				121 69	137 00			124 10						382 79	
Notre Dame des Anges.	28224 do ... 17 janv. 1652.	Tout.....				124 87	676 00	1101 82		577 17						2479 86	
Bélar.....	14112 do ... 24 nov. 1682..	Tout.....				13 24										13 24	
Biens dans Québec.....	Pas exactement connu.																
do dans Lauzon.....	2140 arpents en sup'ficie.	Tout.....						475 16	100 27							575 43	
Katiscan.....	282240 do ... 13 mars 1659.	Tout en sup'ficie							45 50							45 50	
Cap de la Magdeleine	282240 do ... 20 do 1631	93863 1/2 do				86 08	9 13									9224 22	
Ile de St. Christophe	80 do ... 1er juin 1686.	53712 arpents				540 38	301 95			4 80							
Obseau St. Louis.....	96 do ... 16 fév. 1634.	31 arpents, tel que le plan															
Pecherini.....	Environ 3 do	2 1/2 arpents															
Rauilene de F. Rivière.	575 do ... 8 août 1634..	Tout.....															
Tadoussac.....	6 do ... 1er juin 1686.																
Laprairie.....	56448 do ... 1 avril 1647..	53712 arpents en sup'ficie				100 62	2287 86	916 95		4114 25						7419 08	
		*				100 62	3182 91	2517 27	6716 45	4114 25	706 07	1281 93	18619 50				\$ 18619 50

* N. B.—Taux général pour toutes les concessions jusqu'à la passation de l'acte d'amendement seigneurial de 1856, 1 denier de cens et rentes par arpent en superficie; depuis 1856, l'on exige de 40 centins à \$ l'arpent, selon la localité.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE.
 Division des Biens des Jésuites et du Domaine de la Couronne,
 Québec, 31 janvier 1862.

(Signé,) F. T. JUDAH,
 Commissaire des Biens des Jésuites, etc.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,
 Sous-Commissaire des Terres de la Couronne.

RAPPORTS DE CHEMINS DE FER.

No. 1.—CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.

Argent reçu, 1861 :—

Roulage du fret, complet parcours.....	\$ 48,432 41
do entre les stations	260,434 98
Acheminement des voyageurs.....	94,072 96
do des malles	3,454 22
De toutes les autres sources.....	4,545 34

Total des recettes..... \$410,989 91

Dépense, 1861 :—

Entretien de la chaussée.....	\$ 74,001 76
Machines et matériel roulant	39,561 60
Exploitation.....	153,740 09
Roulage de complet parcours	11,665 35

Total de la dépense 278,963 80

Excédant des recettes sur la dépense..... \$131,971 11

Je, Thomas Hamilton, de la cité de Toronto, premier comptable du chemin de fer du Nord du Canada, jure et déclare que l'état ci-dessus des deniers reçus et dépensés pour l'année expirée le 31 décembre 1861, est fidèle et exact, au meilleur de ma connaissance et croyance. Ainsi, que Dieu me soit en aide.

THOMAS HAMILTON,

Assermenté devant moi, ce 4me jour d'avril 1862. }

Comptable.

RICE LEWIS, J. P.

TABLEAU du tonnage, chemin de fer du nord du Canada, 1861.

Description du fret.	No. de tonnes acheminées vers le nord.		No. de tonnes acheminées vers le sud.	
	Entre les stat's	Compl. parc'rs.	Entre les stat's	Compl. parc'rs.
Première classe	557 $\frac{1066}{2000}$	.....	1,042 $\frac{1624}{2000}$	.....
Seconde classe.....	5,096 $\frac{312}{2000}$	.....	1,137 $\frac{152}{2000}$	.....
Troisième classe.....	4,851 $\frac{669}{2000}$	809 $\frac{864}{2000}$	2,555 $\frac{584}{2000}$	494 $\frac{1859}{2000}$
Fleur de farine	62 $\frac{64}{2000}$	.....	11,022 $\frac{1068}{2000}$	6,152 $\frac{1520}{2000}$
Blé	223 $\frac{1671}{2000}$	.....	17,647 $\frac{825}{2000}$	9,573 $\frac{1260}{2000}$
Blé d'Inde .....	.....	.....	.....	7,193 $\frac{344}{2000}$
Bœuf et porc.....	.....	.....	.....	938 $\frac{720}{2000}$
Articles divers.....	1,396 $\frac{497}{2000}$	.....	75,000	.....
Total.....	12,187 $\frac{893}{2000}$	809 $\frac{864}{2000}$	108,405 $\frac{253}{2000}$	24,352 $\frac{1703}{2000}$

Billets pris aux stations par des voyageurs	81,016
Voyageurs qui ont payé dans les chars	12,232
do acheminés gratis et pour constructions.....	7,370
Total.....	100,618

Je, Samuel Skelton, de la cité de Toronto, surintendant du chemin de fer du nord du Canada, jure et déclare que l'état ci-dessus du tonnage le long du dit chemin de fer pour l'année expirée le 31 décembre 1861, est fidèle et exact, au meilleur de ma connaissance et croyance.

Assermenté devant moi, ce 4e jour d'avril 1862.

SAMUEL SKELTON.

RICE LEWIS, J. P.

No. 2.—CHEMIN DE FER DE MONTREAL A CHAMPLAIN.

Recettes.	Dépense.	Tonnage.	Voyageurs.
\$213,706 63	\$123,247 26	58,601.	137,029

Montréal, 29 mars 1862.

G. IRVING,
Comptable.

Je, George Irving, déclare sous serment que l'état ci-dessus est fidèle et exact de tout point, au meilleur de ma connaissance et croyance.

Assermenté devant moi, à Montréal, ce 2e jour d'avril 1862.

G. IRVING,
Comptable.

JOHN JOURDAN, J. P.

ETAT DES AFFAIRES DE LA COMPAGNIE DU RICHELIEU.

MONTREAL, 31 décembre 1862.

Recettes.....	\$253,185 14	
Dépenses	170,624 19	
Profit net.....		\$ 82,560 95
Montant du fonds de réserve, 5 février 1861.....	41,578 04	
Vente du steamer <i>Fashion</i>	4,000 00	
		45,578 04
		128,138 99
Montant payé à compte du nouveau steamer <i>Montréal</i>	67,207 00	
Montant du dividende payé aux actionnaires, 13 fév. 1862....	34,280 00	
		101,487 00
Balance du fonds de réserve.....		26,651 99
Montants dus à la compagnie du Richelieu.....	5,546 31	
Montant payé aux actionnaires, 13 février.....	34,280 00	
		39,826 31
		66,478 30
Montant de l'argent en main, des comptes ouverts, des billets recevables et des petites créances de la compagnie du Richelieu.....		66,478 30

Assermenté devant moi, ce 1er jour de mai 1862. }

J. B. LAMERE, J. P.

J. F. SINCENNES,
Président.

RÉPONSE

A UNE ADRESSE de l'Assemblée Législative, en date du 8 avril 1862 ;
pour un état des affaires de la compagnie du chemin de fer Grand
Tronc du Canada.

Par ordre,

C. ALLEYN,

Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,
10 Mai 1862.

CITÉ DE MONTREAL, }
dans la }
Province du Canada. }

Joseph Elliott, le secrétaire-trésorier de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, a comparu devant moi, ce jour, et a fait serment, qu'au meilleur de sa connaissance et croyance, l'état ci-inclus des comptes de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, jusqu'au-vingt-neuvième jour de juin, est correct.

JOSEPH ELLIOTT.

Attesté sur serment devant moi, à Montréal, ce 22ème jour d'avril 1861.

CHARLES A. TERROUX, *J. P.*

Ce bilan général a été attesté sur serment devant moi, à Montréal, ce quatorzième jour de mai 1862.

CHARLES A. TERROUX, *J. P.*

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.
BILAN GENERAL.—29 Juin 1861.

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Intérêt payé sur capital et emprunt, etc., jusqu'au 30 juin 1860. (N ^{os} .—L'intérêt sur les actions et bons du St. Laurent et de l'Atlantique, compris dans le compte du fermage de ce chemin, est porté au débit du revenu).....			3,756	697 16		
Intérêt non payé depuis l'achèvement de la ligne.....			548,251	88		
Intérêt non payé sur le capital formé par les bons, Londres, et sur actions et bons.....	1,608,054	95				
do Canada.....	70,935	48				
Compte général d'intérêt, Canada.....			357,002	56		
Escompte sur lettres de change, Londres.....			289,797	04		
Escompte sur vente d'actions du St. Laurent et de l'Atlantique.....			3,990	67		
Balance au débit du compte de revenu, 31 décembre 1861.....	924,668	75				
do pour le semestre expiré le 29 juin 1861.....	130,444	91				
Compte de conversion des bons de Toronto.....			1,055,113	66		
Actions du St. Laurent et de l'Atlant. en main.....	158,106	69				
Bons do.....	36,500	00				
Bons de la cité de Toronto.....	20,706	67				
Bons provinciaux non émis.....	9,441	33				
Argent chez les banquiers.....	183,346	80				
En caisse.....	9	48				
Approvisionnement en main.....	331,184	13				
Combustible en main.....	223,170	89				
Compte de roulage, y compris le revenu hypothéqué de l'achemin. des mal. \$633,425 59 Moins, somme dont il a été tenue compte à Londres sur le roulage de complet parcours.....	520,391	83				
113,053	66					
Balance au crédit du capital.....					2,572,347	13
Billets en circulation, Londres.....						
do Canada, jusqu'au 30 juin 1860, les billets subséquents compris dans les crédits particuliers.....					134,009	18
Emprunts sur garanties et autrement.....						
Prêts spéciaux du gouvernement canadien.....						
Crédits particuliers sur approvisionnements, combustible, travaux de génie, papeterie et compte de divers déboursés.....						
Crédits particuliers, selon compte général.....						
Avoir des comptes du payeur à Montréal et du trésorier à Portland.....						
Gages, moins combustible et loyers, selon le compte du payeur à Montréal.....					97,006	36
Gages, approvisionnements et combustible, selon le compte du trésorier à Portland.....					66,044	70
Dû au département du fret pour transport d'approvisionnements et combustible.....						
St. Laurent et Atlantique, fermage arriéré, do Canada.....					91,060	20
do.....					17,873	00
Comp. du chemin de fer du Détroit à Port Huron—son compte de fermage.....						
Arrrages d'intérêt, bons, Londres, et intérêt non payé sur actions et bons.....					1,608,054	95
Canada.....					70,935	48
Compte des profits et pertes.....						
						681 47
						2,091,555 59
						2,766,356 31
						7,602,611 25
						137,000 00
						498,996 71
						50,456 81
						103,051 06
						21,330 49
						108,733 20
						325,651 65
						1,078,990 43
						681 47
						\$15,385,414 97

Somme entre les mains d'agents de la province, pour le compte de la ligne des T. Rivières à Athabaska.....	249,225	83
Moins—Payé à compte aux entrepreneurs.....	327,770	00
	236,250	00
	21,311	13
	112,627	82
	3,926	53
	13,960	19
	6,148	00
	2,663,117	17
	\$15,385,414 97	

JOSEPH ELLIOTT,
Secrétaire-Trésorier.

RAPPORT

DE

SAMUEL KEEFER, ÉCUYER,

INSPECTEUR DES CHEMINS DE FER,

ANNÉES 1859 ET 1860.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DE LA PROVINCE
DU CANADA, ANNÉE 1860.

Les honorables A. T. GALT, *Ministre des finances, président.*
 “ JOSEPH CAUCHON, *Commissaire des travaux publics,*
 “ SIDNEY SMITH, *Maître général des postes.*
 “ GEORGE SHERWOOD, *Receveur-général.*

J. G. VANSITTART, *écuyer, Secrétaire.*

L'honorable H. H. KILLALY, *Inspecteur des chemins de fer.*
 SAMUEL KEEFER, *écuyer,* “ “
 A. DEGRASSI, *Sous-inspecteur* “ “

TABLE DES MATIÈRES.

- I. Chemins de fer construits.
- II. Chemins de fer en voie de progrès.
- III. Construction de ponts.
- IV. Accidents en 1859.
- V. Accidents en 1860.
- VI. Observations générales sur les accidents des trois dernières années.
- VII. Relevés financiers et statistiques.
- VIII. Locomotives et matériel roulant.

A P P E N D I C E .

- No. 1. Rapport de l'inspecteur sur l'épreuve qu'à subie le pont Victoria.
- “ 2. Chemins de fer du Canada, en opération, le 1er janvier 1861 ; avec la date de l'ouverture de chaque section.
- “ 3. Chemins de fer inspectés et livrés à la circulation en 1859.
- “ 4. Nouvelles sections de chemin de fer inspectées et livrées à la circulation en 1860.
- “ 5. Chemins de fer en voie de construction ; longueur qui en sera probablement ouverte cette année.

- No. 6. Rapport de progrès sur les travaux permanents substitués aux temporaires.
- " 7. Énumération et longueur des ponts sur tous les chemins de fer en opération en Canada, le 1er janvier 1861.
- " 8. Énumération des ponts-tournants, 1er janvier 1861.
- " 9. Classification des accidents survenus sur les chemins de fer du Canada en 1859.
- " 10. Classification des accidents survenus sur les chemins de fer du Canada en 1860.
- " 11. Relevés financiers des compagnies de chemins de fer, indiquant la longueur et le coût de la ligne principale et des embranchements, et contenant un aperçu de la dette fondée et flottante, à venir au 31 décembre 1860.
- " 12. Relevé financier, année 1860, indiquant les recettes et les dépenses de l'année.
- " 13. Relevé financier, année 1860, indiquant le nombre de milles parcourus par des trains de toute espèce, le nombre des voyageurs et les tonneaux de marchandises transportés.
- " 14. Relevé statistique, année 1860, indiquant la route prise par les voyageurs et le trafic,—la moyenne des profits et des dépenses par mille parcouru par les trains,—le coût du combustible et les réparations par mille parcouru.
- " 15. Relevé financier, année 1860, indiquant la vitesse moyenne, et la moyenne des chars attachés aux trains.
- " 16. Relevé financier, année 1860, indiquant le nombre de personnes employées sur tous les chemins de fer.
- " 17. Relevé des accidents sur le grand chemin de fer Occidental, année 1859, et copie du verdict du jury assigné par le coroner.
- " 18. Relevé des accidents sur le chemin de fer Grand Tronc en.....1859.
- " 19. " " du Nord "
- " 20. " " Buffalo et du lac Huron "
- " 21. " " London et Port Stanley "
- " 22. " " Welland "
- " 23. " " Brockville et Ottawa "
- " 24. " " Montréal et Champlain "
- " 25. " " Grenville et Carillon "
- " 26. " " Grand Occidental en.....1860
- " 27. " " Grand Tronc "
- " 28. " " du Nord "
- " 29. " " Buffalo et du lac Huron "
- " 30. " " Erié et Ontario "
- " 31. " " Port Hope, Lindsay et Beaverton "
- " 32. " " Brockville et Ottawa "
- " 33. " " Montréal et Champlain "
- " 34. " " Welland et Carillon et Grenville "
- " 35. " " Stanstead, Shefford et Chambly "
- " 36. " " Prescott et Ottawa "
- " 37. Grand chemin de fer Occidental, capital.....1860.
- " 38. " " revenu " "
- " 39. " " bilan général " "
- " 40. Grand Tronc, capital, 1er et 2e semestres " "
- " 41. " " revenu, " "
- " 42. " " bilan général, " "
- " 43. Du Nord, capital, " "
- " 44. " " revenu, " "
- " 45. " " bilan général, " "
- " 46. Buffalo et du lac Huron, capital, " "
- " 47. " " " " " "
- " 48. " " " " " "
- " 49. London et Port Stanley, capital, revenu et bilan général, 1860.
- " 50. Welland, revenu, 1860.
- " 51. " " bilan général, " "
- " 52. Brockville et Ottawa, revenu,1860.
- " 53. " " bilan général, " "

No. 54.	Montréal et Champlain,	capital,	1860
" 55.	"	revenu,	"
" 56.	"	bilan général,	"
" 57.	Ottawa et Prescott,	capital,	"
" 58.	"	revenu,	"
" 59.	"	bilan général,	"
" 60.	St. Laurent et Industrie,	capital,	"
" 61.	"	bilan général,	"
" 62.	Matériel roulant sur tous les chemins de fer en Canada, 1859.		
" 63.	Nombre et état des locomotives sur tous les chemins de fer en Canada, 1859.		
" 64.	Nombre de locomotives, et où construites, sur tous les chemins de fer en Canada.		
" 65.	Énumération et état des locomotives et du matériel roulant sur le		
		Grand Occidental,	1859.
" 66.	"	"	"
" 67.	"	"	"
" 68.	"	"	"
" 69.	"	"	"
" 70.	"	"	"
" 71.	"	"	"
" 72.	"	"	"
" 73.	"	"	"
" 74.	"	"	"
" 75.	"	"	"
" 76.	"	"	"
" 77.	"	"	"
" 78.	"	"	"
" 79.	"	"	"
" 80.	"	"	"
" 81.	Énumération et état du matériel roulant sur tous les chemins de fer en Canada en 1860.		
" 82.	Nombre et état des locomotives sur tous les chemins de fer du Canada en 1860.		
" 83.	Nombre de locomotives, et où construites, sur tous les chemins du Canada en "		
" 84.	Énumération et état des locomotives et du matériel roulant sur le		
		Grand Occidental,	1860.
" 85.	"	"	"
" 86.	"	"	"
" 87.	"	"	"
" 88.	"	"	"
" 89.	"	"	"
" 90.	"	"	"
" 91.	"	"	"
" 92.	"	"	"
" 93.	"	"	"
" 94.	"	"	"
" 95.	"	"	"
" 96.	"	"	"
" 97.	"	"	"
" 98.	"	"	"
" 99.	"	"	"

QUÉBEC, 16 septembre 1861.

MONSIEUR,—D'accord avec la résolution du bureau qui m'a été communiquée par le secrétaire, le 8 février dernier, j'ai préparé un rapport sur les chemins de fer en Canada, embrassant les années 1859 et 1860, et je prends aujourd'hui la liberté de le soumettre à votre considération.

Si ce rapport a tant tardé à voir le jour, la raison en doit être en grande partie attribuée au temps qu'il a fallu consacrer pour obtenir des compagnies les relevés financiers et

statistiques nécessaires, que l'on n'avait jamais cherché de se procurer avant cette année. Comme la chose était nouvelle, et que les compagnies n'étaient pas préparées à fournir les renseignements demandés, il fallut renvoyer grand nombre des états transmis pour les faire corriger et expliquer; il en reste encore de très-imparfaits, et il en manque aussi un bon nombre. Après que le secrétaire eût recueilli ces données, je ne pus malheureusement consacrer à l'étude de la question toute l'attention qu'elle méritait, vu que des devoirs d'une nature publique me tenaient presque constamment occupé dans un autre département.

Maintenant que l'on a surmonté les premières difficultés, il est à espérer que les mêmes délais ne viendront plus interrompre la compilation des rapports.

Les renseignements contenus dans ce volume ne manqueront pas d'être trouvés très-intéressants pour le public. Ils font voir les progrès accomplis dans le cours de ces deux années par la substitution d'ouvrages permanents aux ouvrages temporaires sur les anciennes lignes,—le nombre de milles de chemin nouveau construits, inspectés et livrés à la circulation pendant cette période. L'on y trouvera aussi les relevés officiels des accidents survenus, compilés d'après les dispositions de l'acte 20 Vict., ch. 12. Disposés et classifiés sous forme de tableaux, ils renferment les causes des accidents, de même que les observations et recommandations générales que l'inspecteur a cru utile de faire.

Le rapport contient aussi un aperçu du coût et du fonctionnement des chemins de fer pendant l'année 1860, puisé aux sources officielles qu'il m'a été possible d'utiliser. Les statistiques développées dans les relevés donnent une idée générale de l'administration des chemins de fer canadiens dans le cours de cette période, mais il est à regretter que l'insuffisance des renseignements n'ait pas permis d'en faire une étude plus approfondie.

Respectueusement soumis,

SAMUEL KEEFER,

Inspecteur des chemins de fer.

A Phon. A. T. GALT,

Président du Bureau des Commissaires
des Chemins de Fer, etc., etc., etc.

RAPPORT SUR LES CHEMINS DE FER DU CANADA, EMBRASSANT LES ANNÉES 1859 ET 1860.

I.—CHEMINS DE FER CONSTRUITS.

L'état No. 1 de l'appendice contient une liste de seize chemins de fer en opération en Canada, le 1er janvier 1861, ainsi que les dates de l'ouverture des différentes sections, de même que leur longueur, corrigée d'après les renseignements les plus récemment fournis.

Si l'on veut bien consulter le rapport de 1858, et faire les corrections sur ces derniers renseignements, l'on verra qu'à venir à la fin de cette année, le Canada avait construit (au lieu de 1612 milles)

le Canada avait construit (au lieu de 1612 milles)	1614.15
milles de chemin de fer; mais en déduisant sur le chemin Preston et Berlin, 11 milles, et sur le chemin Cobourg et Peterborough, 28 milles, qui furent fermés à cette époque, faisant en tout	39
il reste	1575.15
en opération à la fin de 1858; depuis cette date, le chemin Cobourg et Peterborough a été livré de nouveau à la circulation en 1859	28
D'autres nouvelles lignes ont été achevées, inspectées et livrées à la circulation dans le cours de ces deux dernières années, comme suit, savoir:—	
En 1859, d'après l'état No. 3	248.79
En 1860, d'après l'état No. 4	39.02

Faisant en tout, d'après l'état No. 2 1880.96 milles de chemin de fer exploités en Canada, le 1er janvier 1861, sous l'administration de seize différentes corporations.

Le relevé suivant, puisé à l'état No. 1, fait voir le nombre de milles de chemin de fer construits, chaque année, depuis la date du recensement fait le 12 janvier 1852.

Chemins de fer construits jusqu'à la date du recensement.

12 janvier 1852 - - - -	91.76
En l'année 1852 - - - -	98
“ “ 1853 - - - -	212
“ “ 1854 - - - -	329.75
“ “ 1855 - - - -	236.14
“ “ 1856 - - - -	437
“ “ 1857 - - - -	69
“ “ 1858 - - - -	140.50
“ “ 1859 - - - -	248.79
“ “ 1860 - - - -	29.02

1891.96

A déduire sur le chemin Preston et Berlin, non exploité - 11

Lignes en opération, 1er janvier 1861 - - - - 1880.96 milles.

Au point de vue de la question financière, et pour établir le coût, les profits et les frais d'exploitation, il est absolument nécessaire de mettre en ligne de compte les chemins de fer reliés aux nôtres dans les Etats-Unis, lesquels sont possédés et administrés par les mêmes corporations, savoir :—

1. *Par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.*

La Division Portland, de la frontière du Canada à Portland - -	166 milles
Le prolongement de Détroit, de Port Huron à Détroit - - -	59 “

2. *Par la compagnie du chemin de fer de Montréal et Champlain.*

De la frontière du Canada à Rouse's Point - - - - -	2 milles
Aux Etats-Unis - - - - -	227
En Canada - - - - -	1880.96

Y compris les embranchements, total - - - - - 2107.96

Il n'existe pas de double voie sur aucune de ces lignes, mais elles sont pourvues, somme totale, de 218.93 milles de gares d'évitement, égal à 10½ pour cent de la longueur des lignes principales.

II.—EN VOIE DE PROGRÈS.

D'après l'état No. 5, il y avait 111½ milles de chemin de fer en voie de construction le 1er janvier 1861, dont 52¾, en toute probabilité, seront achevés cette année.

Des nouvelles lignes livrées à la circulation en 1859 et 1860, 131¾ milles ont été inspectés avant d'être livrés à la circulation, par l'honorable H. H. Killaly et le sous-inspecteur, M. A. DeGrassi. Les autres 149 milles, y compris le pont Victoria, ont été inspectés par le soussigné. (Voir états Nos. 3 et 4, et le rapport des inspecteurs, No. 1, sur l'épreuve à laquelle le pont a été soumis.)

III.—CONSTRUCTION DE PONTS.

Dans le cours des deux dernières années, l'on a réussi à donner aux lignes exploitées une somme plus grande de stabilité et de capacité; ces progrès ont été particulièrement remarquables sur les chemins de fer Grand Occidental, Grand Tronc, Buffalo et lac Huron, du Nord, Port Hope et Lindsay, et Montréal et Champlain.

Dans cette période, vingt ponts de chevalets ont été remplacés par des ponceaux (*culverts*) et des terrassements; huit ponts en bois, d'une longueur totale de 1223 pieds, ont disparu pour faire place à des ponts permanents en fer ou en pierre. Par ce moyen des ouvrages temporaires de plus d'un mille de long ont été remplacés par des constructions permanentes; et dix ponts en bois, d'une longueur de 1313 pieds, ont été rebâtis dans la même période. (Voir l'état No. 6.)

L'énumération de tous les ponts de chemin de fer en Canada, le 1er janvier dernier, se trouve dans les états Nos. 7 et 8. Sur les 1880.96 milles exploités à cette date, il y avait 840 ponts, ayant en totalité 3169 arches, et mesurant, tout ensemble, 94,361 pieds, c'est-à-dire presque 18 milles. De ce nombre, 672 sont en bois, 147 en fer, 11 en brique ou en pierre, et 10 sont des ponts-tournants, dont 7 sont en bois et 3 en fer.

Les 672 ponts en bois mesurent	-	-	-	-	62,432	pieds.
Les 147 " en fer	"	"	"	"	29,234	"
Les 11 " en pierre ou brique	"	"	"	"	1,648	"
Les 10 ponts-tournants	"	"	"	"	1,047	"

En tout, 840 ponts, mesurant - - - - - 94,361 pieds.

La distance moyenne entre les ponts est de 2.24 milles, et il y a, en moyenne, cinquante pieds de pont par mille, ce qui dénote une amélioration sensible depuis le premier rapport en 1858.

En établissant une comparaison entre les deux années	-	1858	et	1860.
La distance moyenne entre les ponts	-	2.00	milles.	2.24 milles.
Moyenne de ponts par mille	-	59½	pieds.	50 pieds.

IV.—ACCIDENTS EN 1859.

Dans le cours de la présente année, il n'est pas survenu un seul accident qui ait compromis la vie des voyageurs, sur les sept lignes suivantes :—

Erié et Ontario.

Port Hope, Lindsay et Beaverton.

St. Laurent et Industrie.

Stanstead, Shefford et Chambly.

Prescott et Ottawa.

Cobourg et Peterborough.

Peterborough et lac Chemung.

Sur les neuf autres lignes de chemin de fer, les données officielles fournies par les différentes compagnies conformément à l'acte, indiquent un total de 53 personnes tuées et 27 blessées, pendant la même période. Sur ce nombre il y eut 9 voyageurs tués et 27 blessés, 25 employés tués et 10 blessés, et 19 autres individus tués et 10 blessés.

Les causes qui ont produit ces accidents peuvent être classées comme suit :—

EXPOSÉ DES ACCIDENTS EN 1859.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1. Montant sur les trains ou en descendant pendant qu'ils étaient en mouvement	2	1	2	2			4	3
2. Tombés ou jetés hors des trains.....	2		2				4	
3. Marchant, se tenant ou couchés sur la voie.....			4		16	6	20	6
4. Aux croisements de la voie.....					2	3	2	3
5. Attelant ou dételant les chars.....			5	3			5	3
6. Se frappant contre des ponts, ou d'autres objets, pendant que le train était en mouvement.....				3				3
7. Dérailement.....								
8. Collision des trains.....		1	2				2	1
9. Construction défectueuse ou matériaux de mauvaise qualité	4	25	3	1			7	26
10. Ecrasé dans des chars à bras.....			7	1	1	1	8	2
11. Brûlés.....	1						1	
Totaux	9	27	25	10	19	10	53	47

Voir l'état No. 9, dans lequel se trouvent classés des accidents survenus sur chaque ligne en particulier.

TUÉS.

Il est bon d'ajouter ici que sur les neuf voyageurs tués, quatre sont morts des blessures reçues lors de l'accident survenu sur le grand chemin de fer Occidental, près Dundas, le 19 mars 1859, sous les circonstances relatées dans le rapport officiel et le verdict du jury assigné par le coronor. (Voir rapport No. 17.) Il y eut encore de tués sur le même chemin de fer deux individus, indiqués comme voyageurs, mais qui, à proprement parler, étaient plutôt des violateurs de la loi, cherchant comme ils le faisaient à rester en dehors du convoi pour éviter de payer le prix de passage ; l'un d'eux en essayant à se placer sur la plateforme du char à bagage fut brûlé à mort, ses hardes ayant pris feu ; l'autre en cherchant à se placer sur la même plateforme pendant que le train était en mouvement, tomba à la renverse et fut écrasé par le convoi. Un voyageur, pressé de monter sur le train à la Pointe Lévi, pendant qu'il marchait, fut précipité et le train passa sur lui ; deux autres tombèrent entre les chars, pendant leur marche ; l'un d'eux était ivre à ce que l'on prétend. D'après ces faits, il appert que sur neuf voyageurs tués par les trains dans le cours de l'année, cinq le furent par leur propre faute ou imprudence.

Les vingt-cinq employés des compagnies de chemin de fer furent tués sous les circonstances suivantes :

Le mécanicien, le chauffeur et le garde-freins du train, lors de l'accident sur le grand chemin de fer Occidental, près Dundas, auquel il est fait allusion plus haut ; un conducteur et un mécanicien, à la suite d'une collision sur le Grand Tronc, près d'Arthabaska. (Voir l'état No. 18 ;) cinq garde-freins écrasés à mort pendant qu'ils attelaient ou dételaient des chars ; sept gardiens de la voie écrasés dans des chars à bras ; quatre individus montant dans les trains ou en descendant pendant qu'ils étaient en mouvement ; un individu pendant qu'il transportait des espars à une station fut tué par la chute d'une de ces pièces de bois ; un individu ivre marchant sur la voie ; un autre trouvé mort ; il est probable qu'il marchait aussi sur la voie ; un autre fut écrasé pendant qu'il était couché sur la voie, sans connaissance ; il est à présumer qu'il avait été frappé d'un coup de soleil.

Sur les dix-neuf autres individus tués, quatorze marchaient sur la voie, où ils n'avaient aucun droit de se trouver ; deux se suicidèrent en se lançant sur la voie en face d'un convoi qui approchait ; les trois autres furent trouvés morts sur la voie. Il est pénible d'avouer que sur ce nombre de tués, sept étaient ivres, à ce que l'on prétend ; deux étaient muets, et un atteint d'aliénation mentale.

BLESSÉS.

Sur les vingt-sept voyageurs blessés en 1859, vingt-cinq le furent lors de l'accident sur le grand chemin de fer Occidental, près Dundas, auquel il est fait allusion plus haut. (Voir rapport officiel No. 17.) L'un fut blessé à la suite d'une collision, occasionnée par le retardement d'un train dans une tempête de neige, et l'autre en sautant d'un train en mouvement.

Sur les dix employés blessés, trois se frappèrent contre des ponts ; trois étaient occupés atteler ou dételer des chars ; un fut blessé par la chute d'un pont ; deux en montant dans les trains en mouvement ou en descendant ; un autre en voyageant dans un char à bras après le coucher du soleil.

Sur les dix autres blessés, trois cherchaient à traverser la voie en face des trains qui avançaient ; quatre marchaient sur la voie ; l'un était dans un char à bras ; un fut enlevé de la voie par le chasse-pierre ; et un autre eût le bras cassé à une station.

V.—ACCIDENTS EN 1860.

Les rapports officiels font voir que dans le cours de cette année personne n'a reçu de blessures sur les lignes suivantes :—

St. Laurent et Industrie.
London et Port Stanley.
Cobourg et Peterborough.
Peterborough et Lac Chemung.

Mais sur les autres douze lignes, les rapports donnent un total de cinquante-quatre tués et quarante-quatre blessés pendant la même période. Sur ce nombre, il appert qu'il y eût quatre voyageurs tués et trois blessés; vingt-et-un employés tués et quarante blessés, et vingt-neuf autres tués et onze blessés.

Exposé des accidents en 1860.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1. Montant sur les trains ou en descendant pendant qu'ils étaient en mouvement.....	2	2	1	2	2	1	5	5
2. Tombés ou jetés hors des trains.....	2	.....	1	1	.....	.....	3	1
3. Marchant, se tenant ou couchés sur la voie.....	.....	.....	8	1	24	8	32	9
4. Aux croisements de la voie.....	.....	.....	.....	.....	3	2	3	2
5. Attelant ou dételant les chars.....	.....	.....	5	11	.....	.....	5	11
6. Se frappant contre des ponts ou autres objets pendant que le train était en mouvement.....	.....	.....	2	3	.....	.....	2	3
7. Déraillement.....	.....	1	1	.....	.....	.....	1	1
8. Collision des trains.....	.....	.....	3	16	.....	.....	3	16
9. Construction défectueuse ou matériaux de mauvaise qualité.....	.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	5
10. Écrasé dans des chars à bras.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Totaux.....	4	3	21	40	29	11	54	54

Dans l'état No. 10 de l'appendice se trouve un exposé général des accidents, tels qu'arrivés sur chaque ligne en particulier, disposé d'après la classification précédente.

TUÉS.

Cet état démontre que le nombre de voyageurs tués dans le cours de cette année n'a pas été aussi considérable que les années précédentes, et ces accidents n'ont atteint que deux lignes, celles du Grand Tronc et de Buffalo et Lac Huron, mais comme ces malheureux n'ont perdu la vie qu'en conséquence de leur imprudence et de la violation des règlements de la compagnie, les officiers employés sur ces lignes se trouvent naturellement absous de tout blâme. Un voyageur, en état d'ivresse, cherchait à monter sur le train qui venait de partir; l'un placé sur la plateforme d'un char, en fut précipité et écrasé; un "inconnu" est tombé du train de la malle, à ce que l'on suppose; et le quatrième, dont le sort peut servir de leçon à tous les individus qui voyagent par les voies ferrées, fut tué de la manière suivante, dit le rapport: "Ce voyageur était rendu à la station avant l'heure fixée pour le départ du train; il acheta son billet, mais négligea de prendre un siège comme il aurait dû le faire. En cherchant à monter sur le train après son départ, il tomba entre les chars, etc."

Sur les vingt-et-un employés tués, huit étaient au service du Grand Tronc; six au service du Grand Occidental; trois à celui du chemin de fer du Nord; un à celui du Montréal et Champlain, et un autre au service du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly.

Deux des individus tués sur le Grand Tronc étaient des garde-freins occupés dans le temps à atteler les chars; un fut tué par le déraillement du train occasionné par un rail brisé; un fut écrasé par un chasse-neige; un se frappa contre un pont; un autre, gardien de la voie, marchait sur le chemin; et deux, un journalier et un chauffeur, furent tués à la suite de la collision qui eût lieu à Stratford, le 17 avril 1860, entre un train à traverses (*tie train*) et un train à fret, en même temps que 16 autres journaliers furent blessés. Dans ce cas le verdict du jury assigné par le coroner accuse Ludlaw, le conducteur, et Baxter, le mécanicien, d'avoir désobéi aux règlements de la compagnie. Ces individus furent en conséquence arrêtés, mis en accusation pour homicide aux assises de Stratford, subirent leur procès et furent acquittés.

Quatre des employés tués sur le Grand Occidental, étaient des garde-freins; un perdit la vie en attelant des chars; un en cherchant à passer sous un char en mouvement; un

en voulant atteindre un char-plateforme en mouvement; et un en faisant des signaux au mécanicien, perdit l'équilibre et tomba du haut du char. Le cinquième était un manoeuvre qui fut écrasé par la locomotive au Pont Suspendu, et le sixième, un cantonnier fut trouvé mort sur le chemin; il avait été écrasé par le train. Il ne fut pas rendu de verdict.

Un des employés tués sur le chemin de fer du Nord était conducteur et occupé dans le temps à atteler des chars; un, dont les restes furent trouvés sur la voie, a été en toute probabilité tué par le train de la malle, et un autre qui avait été vu en état d'ivresse, fut trouvé mort sur la voie.

Un des employés tués sur le chemin de fer de Buffalo et Lac Huron, un garde-freins, perdit la vie en se frappant contre un pont. L'autre, l'inspecteur des convois, M. Thomas Grey, employé du Grand Occidental à la gare de Paris, fut tué dans l'exécution de sa charge dans cette localité, pendant qu'il examinait les roues du train des émigrés, se dirigeant vers l'ouest. Ce train, qui n'était pas encore en mouvement, fut frappé, au croisement, par un train de fret spécial du chemin de Buffalo et du Lac Huron, le 11 octobre 1860, se dirigeant vers l'est; lors de l'accident, un char fut renversé sur l'inspecteur, ce qui causa sa mort. Pour plus amples détails sur cet accident, le verdict du jury et la réponse de la compagnie, voir état No. 29.

Sur le chemin de fer de Montréal et Champlain, un employé fut écrasé par un train; il est à présumer qu'il était endormi lors de l'accident.

Sur le chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, un chauffeur, occupé à huiler sa locomotive en mouvement, fit un faux pas, tomba et fut écrasé. Sur les 29 autres tués, l'on peut en compter 26 qui avaient violé les règlements de la compagnie en passant les clôtures; 15 de ces derniers étaient ivres, à ce que l'on prétend, et dans cet état marchaient, se tenaient ou étaient couchés sur la voie quand ils furent écrasés par les trains. Un inconnu, couché sur la voie, était atteint d'aliénation mentale, paraît-il; quatre étaient sourds, et un sourd et muet; deux étaient les enfants de cantonniers; deux étaient des petits garçons cherchant à monter sur les chars aux stations; un inconnu fut trouvé près de la voie; la cause de sa mort n'a pas été expliquée; un autre fut tué en essayant à traverser la voie. Une femme, en cherchant à traverser la voie pendant que le train avançait, tomba et fut tuée instantanément; un cultivateur, accompagné de sa femme, cherchait à traverser la voie en face d'un convoi qui approchait: sa voiture fut frappée par la locomotive les chevaux prirent le mors aux dents et il fut jeté hors de la voiture et tué.

BLESSÉS.

Sur les trois voyageurs blessés, deux le furent sur le Grand Tronc, et un sur le Grand Occidental, deux en essayant de monter sur les trains en mouvement, et le troisième par un train qui dérailla après avoir écrasé quatre chevaux.

Un très-grand nombre d'employés (pas moins de quarante) furent blessés plus ou moins gravement dans le cours de l'an dernier. Seize de ces derniers étaient des journaliers au service des entrepreneurs de l'entretien de la voie sur le Grand Tronc; ils furent blessés lors de la collision survenue près de Stratford, à laquelle il est fait allusion à la page 12. Ces individus, leur journée finie, s'en revenaient dans les "fourneaux" du train à traverses (*tie train*) attaché immédiatement après l'engin, et était suivi de plusieurs chars-plateforme. Comme ce char, qui contenait environ 30 hommes, fut totalement détruit dans la collision qui eût lieu, il est encore étonnant qu'il n'y ait pas eu d'accidents plus graves. Onze employés ont été blessés pendant qu'ils attelaient ou dételaient des convois: deux en montant sur les trains ou en descendant, et l'un en tombant du convoi en mouvement; un gardien de la voie fut blessé pendant qu'il était dans un char à bras circulant sur la voie en même temps que le train exprès; un se tenait sur la voie; trois se sont frappés contre des ponts; deux furent blessés par l'explosion de la chaudière d'une locomotive sur le Grand Occidental; deux par la chute d'un char à bois sur le Grand Tronc, et un conducteur sur le chemin de fer du Nord par un accident survenu à l'essieu.

Sur les onze autres blessés, qui n'étaient ni voyageurs ni employés, quatre, paraît-il, étant dans un état d'ivresse, marchaient ou étaient couchés sur la voie; un fut frappé par une chasse-neige; un était sourd et infirme; un conduisait une voiture sur la voie à un croisement; l'un passa sous l'engin; un était couché entre les rails quand le train passa sur lui; un marchait sur la voie du Grand Occidental, et comme il portait toute son atten-

tion à un convoi qui passait sur le chemin de fer Welland, il ne vit pas arriver le train, et n'entendit pas le sifflet à temps; et un autre en cherchant à monter sur un engin. Neuf de ces individus avaient contrevenu aux règlements de la compagnie en franchissant les clôtures du chemin de fer.

L'on devra observer en même temps, au sujet des accidents de 1860, que pas moins de 23 personnes, ou à peu près 22 pour cent du nombre total des tués ou blessés dans le cours de cette année, étaient sous l'influence des liqueurs spiritueuses, au dire des rapports. Elles sont classifiées comme suit :

Un "voyageur," deux "employés," et quinze "autres" tués, et cinq "autres" blessés.

La liste suivante des serviteurs de la compagnie fait voir la classe des personnes attachées au service des chemins de fer qui a fourni le plus grand nombre de victimes dans les accidents de 1860 :

SERVICE.	TUÉS.	BLESSÉS.
Conducteurs.....	1	4
Garde-freins.....	10	14
Inspecteurs de convois.....	1	0
Chauffeurs.....	2	0
Arguilleurs.....	0	1
Manœuvres.....	1	0
Cantonniers.....	5	1
Porte-faix.....	0	1
Journaliers.....	1	18
Total.....	21	39

La désobéissance aux règlements a entraîné la mort de quatre garde-freins, un chauffeur et un inspecteur de convois.

Sur le nombre total des tués en 1860, 7 sur cent étaient des voyageurs, 40 sur cent des employés, et 53 sur cent ni voyageurs ni employés.

La moitié des tués se compose de personnes qui se tenaient sur la voie sans excuse légitime, ou qui cherchaient à la traverser à l'approche d'un train.

En 1860, il a péri un voyageur par chaque 26,847,305 milles parcourus, et il en a péri ou été blessé un par chaque 15,341,317 milles parcourus.

VI.—OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LES ACCIDENTS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES.

Le relevé suivant donne un aperçu comparatif des accidents survenus dans le cours de ces trois années, sur tous les chemins de fer du Canada, aux trois classes appelées voyageurs, employés et autres.

CLASSIFICATION.	1858.		1859.		1860.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Voyageurs.....	7	4	9	27	4	3
Employés.....	19	17	25	10	21	40
Autres.....	25	6	19	10	29	11
Totaux.....	51	27	53	47	54	54
Milles ouverts.....	1575		1852		1881	
Milles parcourus par des voyageurs.....	91,027,299		101,386,483		107,389,221	
Millés parcourus par chaque voyageur tué.....	13,003,900		11,265,164		26,847,305	
Milles parcourus par chaque voyageur tué ou blessé.....	8,275,209		2,816,290		15,341,317	

Prenant la moyenne de ces trois dernières années, l'on trouve qu'il a péri un voyageur par chaque 14,995,150 milles parcourus, ce qui est égal à 600 fois le tour de la terre, et il y a eu un accident qui a occasionné la mort ou des blessures par chaque 5,551,909 milles parcourus. Si l'on songe que toute la circulation se fait sur une voie simple, l'on trouvera que les résultats indiquent que les chemins de fer offrent un grand degré de sécurité, en ce qui concerne au moins la vie des voyageurs. Les individus qui ont essayé les plus grandes pertes par l'établissement des voies ferrées ne sont pas ceux qui les utilisent pour voyager, ni non plus ceux qui les font fonctionner, mais d'autres qui n'en profitent aucunement, et qui sans droit, et uniquement entraînés par leur propre imprudence, se servent de la voie comme ligne de communication d'une localité à une autre.

Les règlements de la compagnie sont très-stricts à cet égard; mais comme chaque individu se croit à l'abri du danger et des trains, il devient très-difficile de les faire respecter à la lettre. Cette dernière catégorie a indubitablement fourni plus d'un tiers des victimes des accidents de chemin de fer. Sur les 158 tués et 128 blessés dans le cours de ces trois années, 63 des premiers et 18 des derniers "marchaient, se tenaient ou étaient couchés sur la voie." C'est la même imprudence qui a causé la mort de 16 employés des compagnies pendant la même période.

Il n'est pas facile de suggérer des moyens propres à diminuer le nombre des accidents de ce genre; la seule chose possible est que les compagnies adoptent des règlements plus sévères pour empêcher le public de circuler sur leurs chemins.

Il y a néanmoins une catégorie d'accidents à laquelle il est bon d'attirer l'attention des compagnies, pour qu'elles adoptent des mesures propres à les prévenir: je veux parler des dangers sans nombre résultant de l'attelage des convois. Quatorze employés des compagnies ont perdu la vie et 19 ont été blessés à ce service dans le cours des trois dernières années; ces faits semblent indiquer que le mécanisme employé n'est pas aussi parfait qu'il pourrait l'être.

Dans mon rapport de 1858, aux pages 18 et 19, je signale clairement les dangers auxquels sont exposés les serviteurs des compagnies de chemin de fer occupés à ce service simple en apparence, et je suggérais un moyen de diminuer au moins les risques. Comme il n'a pas été donné suite à mes recommandations, je prends la liberté de revenir sur le sujet, qui se recommande de lui-même à la plus sérieuse considération des directeurs de chemin de fer, espérant encore voir disparaître l'obstacle devant l'habileté et les connaissances pratiques de leur personnel si distingué d'ingénieurs et de mécaniciens à leur service.

Parmi les différents modèles d'attelages automoteurs qui ont été proposés aux compagnies dans le but de faire disparaître le danger d'atteler les convois à la main, il n'en est pas un seul dont l'utilité pratique ait été suffisamment bien démontrée pour leur permettre d'en consacrer l'usage. Les crochets d'attelage (*bunters*) simples employés actuellement sur le chemin de fer du Nord, étant placés sur la ligne de traction, semblent, d'après leur forme et le peu d'accidents auxquels ils donnent lieu, être les meilleurs; tandis que les crochets d'attelage (*bunters*) à deux têtes sortant horizontalement de dix-huit pouces du centre, et qui sont les plus généralement usités, exigent nécessairement des modifications dans leur forme ou dans leur position pour les rendre plus sûrs. Je propose donc, en sus des recommandations que j'ai suggérées dans le premier rapport, que l'on étudie sérieusement la question de savoir si l'attelage des convois ne se ferait pas avec une plus grande facilité et beaucoup plus de sûreté en changeant simplement les crochets d'attelage (*bunters*) à deux têtes de leur position horizontale en la position verticale.

Je désire également attirer l'attention publique sur les autres sujets traités dans ce rapport.

1. Croisements de niveau des chemins de fer.
2. Croisements de niveau des chemins ordinaires avec les chemins de fer.
3. Déblaiement d'une plus grande largeur.
4. Ensablement.
5. Aiguilles à signaux.
6. Uniformité des signaux.

Il est inutile de répéter ici les suggestions et recommandations contenues dans ce rapport, sur les sujets énoncés plus haut, mais comme depuis cette date, ni la législature ni les compagnies n'ont pris l'initiative dans la question de donner plus de perfection au sys-

tème des chemins de fer à ce point de vue, et comme je suis persuadé qu'elle est aussi importante aujourd'hui qu'elle l'était alors, et partageant encore les mêmes opinions qu'autrefois, je prie respectueusement le bureau de vouloir bien prendre en sa considération s'il ne conviendrait pas d'aviser à quelque moyen de soumettre aux autorités l'examen de faits aussi importants que ceux dont je viens de parler.

VII.—FINANCES ET STATISTIQUES.

C'est la première fois en Canada que l'on ait tenté de recueillir et disposer, sous une forme concise, des renseignements authentiques sur les dépenses et l'exploitation des chemins de fer.

Pour donner suite à ce projet, des formules imprimées furent transmises aux secrétaires des différentes compagnies de chemin de fer, les priant de les remplir, et de renvoyer en même temps des copies de leurs comptes pour l'année 1860, contenant :

1. L'état des recettes et dépenses au "COMPTE DU CAPITAL," jusqu'à la fin de l'année.
2. Le COMPTE DU REVENU, recettes et dépenses pour l'année.
3. Un BILAN GÉNÉRAL pour l'année.

Afin de ne pas embarrasser les compagnies de trop de détails dès le début, la formule fut rédigée d'une manière aussi concise que pouvait le permettre l'éclaircissement des points principaux destinés à donner une idée générale de la position financière de ces entreprises si importantes, et à faire connaître leurs opérations comparées à leurs dépenses. De plus amples renseignements seront probablement obtenus plus tard en faisant d'autres relevés.

A quelques exceptions près, les compagnies se sont rendues à la demande qui leur était faite, et ont transmis tous les renseignements en leur pouvoir ; mais comme la chose était nouvelle, grand nombre des explications demandées n'ont pas été fournies ; il a, en conséquence, été impossible de présenter un ensemble de résultats généraux, ni d'apprécier, en moyenne, les opérations de l'année.

Les faits ressortant de ces relevés se trouvent dans les tableaux de 11 à 16 inclusive-ment ; bien qu'incomplets sous le rapport des résultats généraux, ils ne méritent pas moins d'être attentivement lus et pris en considération.

Pour donner une idée générale du coût et de l'exploitation de ces lignes, et établir leurs recettes et dépenses, il faut de toute nécessité tenir compte aussi des lignes qui s'y rattachent aux Etats-Unis et qui sont possédées et administrées par les mêmes corporations ; c'est pour cette raison que la longueur totale de la ligne principale et des embranchements est portée à 2107.96 milles, tandis que la longueur totale en Canada seulement est de 1880.96 milles.

D'après ces tableaux, nous voyons que sur 1974.46 milles de chemin de fer, longueur des dix lignes qui nous ont fourni des renseignements, la somme totale dépensée sur le chemin et pour et son matériel jusqu'à la fin de 1860, fut de \$97,170,641.75, ce qui porte le coût moyen par mille à \$49,218.

Le montant du fonds social versé est de \$38,278,986.19, égal à \$19,387 par mille.

Sur 9 lignes.—La dette fondée—bons privilégiés de 1ère classe...	\$21,743,605	66
“ 8 “ “ “ “ 2me “ ...	7,473,473	35
“ 4 “ “ “ “ 3me “ ...	17,711,665	29
“ 3 “ Emprunt du gouvernement.....	20,246,247	00
“ 8 “ Dette flottante.....	13,344,600	87
“ 8 “ Intérêt payé sur la dette en 1860.....	1,869,224	52
“ 5 “ Surplus en mains à la fin de 1860.....	98,799	76

Profits en 1860.

Provenant des voyageurs d'un bout de la ligne à l'autre.....	\$	926,185	64
“ voyageurs aux stations intermédiaires.....		1,716,815	16
“ fret et bestiaux d'un bout de la ligne à l'autre.....		1,132,407	20
“ fret et bestiaux aux stations intermédiaires.....		2,316,817	09
“ bois de construction et de chauffage.....		280,237	05
“ malles.....		171,654	35
“ paquets et express.....		66,974	57
“ autres sources.....		103,638	38

Total des profits..... \$6,722,666 48

Sur 12 lignes et embranchements, 2030.96 milles en tout.

Dépenses en 1860

Sur la voie et les travaux permanents.....	\$1,805,109 64
“ frais de traction.....	1,384,861 04
“ matériel roulant.....	899,713 55
“ transport des voyageurs.....	527,129 88
“ transport du fret.....	852,814 94
Divers	2,170,254 48
Dépenses totales.....	5,675,511 56½
Revenu net en 1860.....	1,046,318 78½
Moyenne des profits par mille par semaine.....	63 65
Moyenne des dépenses par mille par semaine.....	53 73
Proportion entre les dépenses et les profits, 84 pour cent.	
Sur 12 lignes et embranchements, 2030.96 milles en tout.	
Milles parcourus par les trains à voyageurs.....	1,984,044
“ “ trains mixtes.....	188,633
“ “ trains de fret.....	2,909,914
“ “ trains à bois et d'entretien.....	520,904
“ “ trains éclairés, d'évitement, etc.....	1,142,210
“ “ tous les trains (à part les trains éclairés et d'évitement, etc).....	5,614,715
Nombre de voyageurs transportés dans les chars.....	1,825,755
Nombre de milles parcourus par les voyageurs.....	107,389,221
Moyenne du nombre de milles parcourus par chaque voyageur.....	589
Nombre de tonneaux de fret transportés dans les chars	1,459,446
Nombre de tonneaux de fret transportés un mille.....	55,881,325
(A part le Grand Tronc et neuf autres chemins de fer.)	

NOTE.—Vu l'état incomplet des relevés, le mouvement des voyageurs et du fret, sur tout le parcours, et aux stations intermédiaires, ne peut être constaté.

	CENTS.
Moyenne du coût du combustible par mille parcouru par locomotive.....	6.00
Coût des réparations aux engins par mille parcouru par les locomotives.....	6.34
Coût des réparations par mille parcouru par les chars.....	1.57
Coût des réparations sur la voie et les travaux permanents, par mille parcouru par les trains.....	16.92
Vitesse moyenne des trains exprès	
Y compris les étapes, est.....	24.3 milles par heures.
Entre les stations.....	29.5 “
Vitesse moyenne des trains de fret	
Y compris les étapes, est.....	13 milles par heures.
Entre les stations.....	15 (à peu près) “
Moyenne du nombre de chars attachés aux trains :	
Aux trains pour les voyageurs.....	3.2
“ trains mixtes.....	7.5
“ trains de fret.....	11.6
“ trains à bois et d'entretien.....	9.7
Nombre de personnes employées sur les chemins de fer, 6,606 desquelles	
175 sont attachées aux bureaux principaux,	
127 agents de télégraphes,	
308 agents de stations,	
242 aiguilleurs,	
833 autres aux stations,	
1837½ ouvriers pour les réparations et dans les ateliers aux machines,	
2019 sur la voie et les travaux permanents,	
250½ mécaniciens,	
260½ chauffeurs,	
377 aiguilleurs et préposés aux bagages,	
162½ conducteurs,	
14 employés aux élévateurs et à l'embarquement.	

VIII.—LOCOMOTIVES ET MATERIEL ROULANT.

1. *Locomotives.*

Les relevés officiels des différentes compagnies, donnant le nombre, l'énumération et l'état général des locomotives employées à leur service dans le cours des deux dernières années, ainsi que le nombre de milles parcourus par ces machines jusqu'à la fin de chaque année, ne sauraient manquer d'offrir beaucoup d'intérêt aux mécaniciens et aux directeurs des chemins de fer; c'est la raison pour laquelle nous en avons continué la publication. On les trouvera dans l'appendice du No. 63 au No. 99, inclusivement.

Des résumés de ces relevés ont été préparés; ils nous apprennent (voir l'appendice No. 62) qu'à la fin de l'année 1859, il y avait sur tous les chemins de fer 384 locomotives, 54 desquelles avaient été fabriquées en Canada, 221 aux Etats-Unis, et 109 dans la Grande Bretagne. Il est digne de remarque que la plus ancienne locomotive en Canada, est la *Dorchester*, faisant actuellement le service sur le chemin de fer du St. Laurent et l'Industrie, sur lequel elle a parcouru 4,300 milles l'an dernier. C'est un engin de 10 tonneaux, avec un cylindre de 10 pouces à l'intérieur; elle est munie d'une paire de roues motrices de quatre pieds, et a été construite par George Stephenson et fils, à New-castle. Elle fut placée sur la voie ferrée en 1849, et a parcouru tout ensemble 66,000; elle est encore propre au service.

C'est l'engin Portland No. 108 du chemin de fer Grand Tronc qui a accompli la plus grande tâche; il fut placé sur la voie en 1851. Depuis cette époque jusqu'à la fin de 1860, il a parcouru 193,635 milles; en 1860, 24,348 milles, et est encore en bon ordre. Le poids de cet engin et du *tender*, y compris le bois et l'eau, est de 42,8 tonneaux.

2. *Matériel roulant.*

D'après les résumés, Nos. 62 et 81 des relevés officiels, du matériel roulant placé sur tous les chemins à la fin de chacune des deux dernières années, il appert qu'il y avait

	1859.	1860.
Chars pour voyageurs de 1 ^{re} classe, 16 roues.....		1
“ “ “ 12 roues.....	26	25
“ “ “ 8 roues.....	208	232
“ “ “ 4 roues.....	1	1
Chars de 2 ^e classe et pour les émigrés, 8 roues.....	121	119
“ “ “ 4 roues.....	4	3
Chars à bagage, pour les malles et l'express, 12 roues.....	13	12
“ “ “ 8 roues.....	106	104
“ “ “ 4 roues.....	2	2
Chars à compart. (<i>box cars</i>) de fret et pour les bestiaux, 8 roues.	2,703	3,180
“ “ “ 4 roues.	104	101
Conducteurs, chars à 8 roues....	33	40
Chars à plateforme, 12 roues.....	4	} 1,868
“ “ 8 roues.....	1,786	
Chars pour le grain		50
Chars réfrigérants.....		1
Chars à gravier, 8 roues... ..	100	90
“ “ 4 roues.....	294	360
Chars à bois de construction, 16 roues.....		6
“ “ 4 roues.....		6
Chariots pour les espares, 4 roues.....	25	16
Chars à bras.....	89	121
Chasse-neige, grandes dimensions	42	35

SAMUEL KEEFER,

Inspecteur des chemins de fer.

QUEBEC, 16 septembre 1861.

APPENDICE No. 1.

BROCKVILLE, 19 décembre 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que, conformément aux instructions de l'honorable Receveur-général, président intérimaire du bureau des commissaires des chemins de fer que vous m'avez transmises dans votre lettre du 14 courant, je quittai Québec le 15, et inspectai le Pont Victoria le 16, l'embranchement qui y conduit, à partir

de la ligne principale à la station Charron, le 17 courant, et qu'après avoir constaté que le pont et l'embranchement offraient la plus grande sécurité au public, la nouvelle ligne établie sur le pont a été livrée ce jour même à la circulation.

Pour faire subir l'épreuve aux tubes du Pont Victoria, l'on a employé un train composé de 18 chars-plateforme, chargés d'une aussi grande quantité de pierres qu'ils pouvaient porter, et tirés par deux locomotives attachées l'une à l'autre. Ce train était suffisamment long pour couvrir deux arches en même temps, et pesait, autant qu'on a pu le constater en l'absence de pesées pour connaître le poids des chars, environ un tonneau par pied linéaire; en faisant passer ce train sur le pont, l'on appliqua un poids de 242 tonneaux sur chacune des arches latérales, et de 330 tonneaux sur l'arche du centre.

Les tubes latéraux, placés deux par deux de la culée à la seconde jetée, depuis le second jusqu'au quatrième, et ainsi de suite, furent soumis à une épreuve différente de celle du tube du centre. La charge, ou la première partie du train, fut appliquée sur la première moitié, ensuite le train en entier couvrit le tube dans toute sa longueur, et enfin la dernière partie du train fut disposée de manière à couvrir la seconde moitié; l'effet produit fut constaté chaque fois, au milieu de chaque moitié, et à des points intermédiaires entre le milieu et les points d'appui; six observations furent ainsi faites sur le tube à chaque nouveau mouvement.

Les tubes qui couvrent les 14e et 15e arches étant encore incomplets, et n'ayant pas de point de ralliement sur la 14e jetée, furent, comme de raison, classés en cette occasion, comme celui du centre, parmi les tubes indépendants.

L'effet du poids appliqué sur tous les tubes latéraux achevés produisit une uniformité remarquable. Après avoir appliqué le poids sur les deux moitiés du tube, la déflexion sur chaque arche fut de cinq-huitièmes ($\frac{5}{8}$) de pouce, mais quand la charge vint à reposer sur une moitié seulement, cette moitié baissa de trois-quarts ($\frac{3}{4}$) à sept-huitièmes ($\frac{7}{8}$) de pouce. Les tubes du centre et séparés fléchirent d'un pouce et un-quart sous une pesanteur d'un tonneau au pied.

Quand le train eût été lancé sur le pont à pleine vitesse, les déflexions observées n'excédèrent pas celles déjà constatées de plus d'un-huitième de pouce, et aussitôt après le passage du train, les tubes revinrent immédiatement à leur première position, fait qui justifie de la manière la plus convaincante qu'ils ont supporté sans difficulté le poids d'une charge pesant deux fois plus que le train de fret le plus lourd qui pourra jamais traverser le pont.

Il ne sera pas hors de propos de remarquer ici que dans le principe, les tubes de ce pont étaient destinés à supporter une charge d'un tonneau par pied linéaire sur toute la longueur, en sus de leur propre poids; sous ce poids, la dépression horizontale ne devait pas excéder cinq tonneaux de tension par pouce cube sur le bas, ou cinq tonneaux de compression par pouce cube sur le haut. Le poids d'épreuve était aussi près que possible le véritable poids que devait porter le pont dès l'origine.

Ces tubes sont les plus beaux chef-d'œuvre de l'art et de l'habileté mécanique que l'on puisse voir au monde, et le public peut avoir toute confiance dans leur solidité et leur durée.

Les préparatifs nécessaires pour soumettre les tubes à l'épreuve, en la manière que nous venons d'indiquer, avaient été faits par l'agent des entrepreneurs, M. Hodges, à la demande de MM. J. D. Bruce et R. P. Stockman, ingénieurs du bureau de feu Robert Stephenson, à Londres, envoyés expressément d'Angleterre pour inspecter le pont et faire un rapport. L'épreuve fut commencée par eux le 15 du courant; ces messieurs étaient accompagnés de M. A. M. Ross (l'ingénieur en chef) et de M. James Hodges, et fut achevée en ma présence le 16 courant. Tout en exprimant ma satisfaction de l'épreuve qui a été faite et de la solidité des tubes, je ne saurais terminer mon rapport sans porter témoignage en faveur de la simplicité et de l'exactitude admirables des moyens adoptés pour constater l'effet des poids appliqués sur le pont, et de la perfection avec laquelle ont été construits ces tubes, qui sous des fardeaux aussi lourds peuvent opposer une aussi grande force de résistance, tout en n'offrant qu'une dépression aussi minime.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. G. VANSITTART, écr.,

Secrétaire du bureau de la commission

des chemins de fer, Toronto.

SAMUEL KEEFER,

Inspecteur des chemins de fer

No. 2.—CHEMINS DE FER DU CANADA, en opération le 1er janvier 1861, avec la date de l'ouverture de chaque section.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER,	NOM DE LA SECTION.	DATE DE L'OUVERTURE.	Longueur de la section.	Longueur totale.	REMARQUES.
1	Grand Occidental.....	Ligne principale,—Pont Suspendu à Hamilton.....	10 novembre 1853.....	43	345	Sous la même administration.
"	"	Hamilton à London.....	31 décembre 1853.....	76		
"	"	London à Windsor.....	27 janvier 1854.....	110		
"	"	Embranchements,—Harrisburg à Galt.....	21 août 1854.....	12		
"	"	Galt à Guelph.....	28 septembre 1857.....	15		
"	"	Hamilton à Toronto.....	3 décembre 1855.....	38	En Canada, et sous la même administration	
"	"	Konoka à Sarnia.....	27 décembre 1858.....	51		
2	Grand Tronc.....	Ligne principale,—Toronto à Guelph.....	Juillet 1856.....	50		
"	"	Guelph à Stratford.....	17 novembre 1856.....	39		
"	"	Stratford à London.....	27 septembre 1858.....	31		
"	"	St. Marie à Sarnia.....	21 novembre 1859.....	70		
"	"	Toronto à Oshawa.....	175	83		
"	"	Oshawa à Brockville.....	27 octobre 1856.....	175		
"	"	Brockville à Montréal.....	19 novembre 1855.....	125		
"	"	Pont Victoria et abords.....	16 décembre 1855.....	6		
"	"	Montréal à St. Hyacinthe.....	Printemps 1847.....	30		
"	"	St. Hyacinthe à Sherbrooke.....	Avril 1852.....	66		
"	"	Sherbrooke à la ligne provinciale.....	Juillet 1853.....	30		
"	"	Richmond à Québec.....	27 novembre 1854.....	96		
"	"	Jonction de la Chaudière à St. Thomas.....	23 décembre 1855.....	41		
"	"	St. Thomas à St. Paschal.....	31 décembre 1859.....	53		
"	"	St. Paschal à la Rivière-du-Loup.....	2 juillet 1860.....	25		
"	"	Embranchement,—Kingston.....	10 novembre 1860.....	2		
3	Chemin du Nord.....	Ligne principale,—Toronto à Bradford.....	13 juin 1853.....	42	872	De Toronto au lac Huron.
"	"	Bradford à Barrie.....	11 octobre 1853.....	21		
"	"	Barrie à Collingwood.....	2 janvier 1855.....	32.14	95.14	
4	Buffalo et lac Huron.....	Port Erié à Paris.....	1 novembre 1856.....	88	162.27	
"	"	Paris à Stratford.....	22 décembre 1856.....	33		
"	"	Stratford to Goderich.....	28 juin 1858.....	45		
"	"	Du terminus temporaire à la station East St.....	16 mai 1860.....	1.27		

5	London et Port Stanley.....	1 octobre 1856.....	24	Lac Erié à London. L. Ontario à Peterborough. " " à Chippawa. Du St. Laurent à la cité d'Ottawa. En Canada, sous la même administration.
6	Cobourg et Peterborough.....	Mai 1854.....	28	
7	Erié et Ontario.....	3 juillet 1854.....	17	
8	Ottawa et Prescott.....	Décembre 1854.....	34	
9	Montréal et Champlain.....	Novembre 1847.....	8	81.76
"	"	Avril 1852.....	32	
"	"	Janvier 1852.....	20	
"	"	Avril 1851.....	21.76	
10	Carillon et Grenville.....	Octobre 1854.....	12.75	L'Industrie.
11	St. Laurent et Industrie.....	Mai 1850.....	12.....	
12	Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	30 décembre 1857.....	43	Du lac Ontario, Nord.
"	"	18 août 1858.....	13.50	
13	Welland.....	27 juin 1859.....	25	Du lac Erié au lac Ontario.
14	Brockville et Ottawa.....	17 février et 22 août 1859.....	51.25	
"	"	17 février 1859.....	11.54	63.54
"	"	31 décembre 1860.....	75	
15	Stauslead, Shefford et Chambly.....	1 janvier 1859.....	13	28
"	"	21 décembre 1859.....	15	
16	Peterborough et lac Chemung.....	6 juillet 1859.....	4	1880.96
"	"	Total, milles.....	.....

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CHEMINS DE FER,
Québec, septembre 1861.

No. 3.—CHEMINS DE FER DU CANADA.—Chemins de fer inspectés et livrés à la circulation en 1859 sous l'autorité de l'acte 20 Vict., chap. 12.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	PAR QUI INSPECTÉ.	Longueu'r en milles.	Date de l'ouverture.
				1859.
1	Chemin de fer Grand Tronc :			
	De Ste. Marie à Sarnia.....	Hon. H. H. Killaly	70	21 novembre.
	Pont Victoria et abords.....	M. S. Keefer	6	16 décembre.
	St. Thomas à St. Paschal.....	M. S. Keefer	53	31 décembre.
2	Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly :			
	St. Jean à Farnham Ouest.....	Hon. H. H. Killaly	13	2 janvier.
	Farnham Ouest à Granby.....	Hon. H. H. Killaly	15	31 décembre.
3	Chemin de fer de Brockville et Ottawa :			
	Brockville à Smith's Falls	M. S. Keefer	28	17 février.
	Smith's Falls à Almonte	Hon. H. H. Killaly	23.25	22 août.
	Embranchement de Perth	M. S. Keefer	11.54	17 février.
4	Le chemin de fer Welland.....	M. S. Keefer	25	27 juin.
5	Le chemin de fer de Peterborough et du lac Chemung : Peterborough aux moulins à scie	M. S. Keefer	4	6 juillet.
	Total, milles.....		248.79	

Nombre de milles inspectés par l'honorable H. H. Killaly..... 121.25

Mr. S. Keefer..... 127.54

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CHEMINS DE FER,
Québec, septembre 1861.

No. 4.—CHEMINS DE FER DU CANADA.—Nouvelles sections de chemin de fer inspectées et livrées à la circulation en 1860, sous l'autorité de l'acte 20 Vict., chap. 12.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	PAR QUI INSPECTÉ.	Longueu'r en milles.	Date de l'ouverture.
				1860.
1	Buffalo et lac Huron :			
	Du terminus à la station, East street, Goderich...	Hon. H. H. Killaly	1.27	16 mai.
2	Chemin de fer Grand Tronc :			
	De St. Paschal à la Rivière-du-Loup.....	M. S. Keefer	25	2 juillet.
	Embranchement de Kingston.....	Hon. H. H. Killaly	2	10 novembre.
3	Brockville et Ottawa :			
	Tunnel du terminus temporaire au havre à Brockville	Hon. H. H. Killaly .....	.75	31 décembre.
	Total, milles.....		29.02	

Nombre de milles inspectés par l'honorable H. H. Killaly..... 4.02

M. S. Keefer..... 25.00

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CHEMINS DE FER,
Québec, september 1861.

No. 5.—CHEMINS DE FER DU CANADA.—Chemins de fer en voie de construction et longueur de la section qui sera probablement livrée à la circulation cette année, 1861.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	Longueur en milles.	Longueur de la section qui sera probablement livrée à la circula- tion en 1861.
1	Chemin de fer de Hamilton et Port Dover :		
	Hamilton à Caledonia	17	
2	Chemin de fer de Brockville et Ottawa :		
	Almonte à Castleford sur la Bonnechère.....	32	
3	Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly :		
	Granby à Stukely	17	17
4	Chemin de fer de Peterborough et lac Chemung	10	
5	Chemin de fer de Buffalo et lac Huron :		
	De East Street à Goderich.....	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
6	Chemin de fer d'Arthabaska et Trois-Rivières	35	35
	Total, milles.....	111 $\frac{1}{2}$	52 $\frac{1}{2}$

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CHEMINS DE FER,
Québec, september 1861.

No. 6.—CHEMINS DE FER DU CANADA.—Rapport de progrès sur les ouvrages permanents substitués aux ouvrages temporaires du 1er janvier 1859 au 1er janvier 1861.

No. sur la Liste.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	Piliers et che- valets rem- placés par des ponceaux et terrassements		Ponts en bois rebâti.				Ponts en bois et ponts tournants remplacés par des arches en fer et en pierre.						
		No. de ponts.	Longueur en pieds.	No. de ponts.	No. d'arches.	Longueur en pieds.	No. de ponts en bois.	No. d'arches.	Longueurs en pieds.	No. d'arches.	Longueurs en pieds.	No. d'arches.	Longueur en pieds.	
1	Grand Occidental.....	1	616	2	5	323	2	2	90	3	2	412	2	184
2	Grand Tronc.....			8	10	900	.....	.....	.....	5	6	337	1	110
3	Chemin du Nord.....	5	1446											
4	Ruffalo et lac Huron.....	8	2132											
8	Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	5	461											
12	Montréal et Champlain.....	1	300											
		20	4955	10	15	1223		2	2	90	2	749	2	184
	RÉSUMÉ.													
	Ouvrages à chevalets remplacés par des terrassements.....													
	Ponts en bois remplacés par des ponts en fer et en pierre.....													
	Ouvrages permanents substitués à des ouvrages temporaires.....													
	Ponts en bois rebâti.....													
	Total.....													

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CHEMINS DE FER,
Québec, septembre 1861.

No. 7.—CHEMINS DE FER DU CANADA.

Énumération et longueur des ponts sur toutes les lignes de chemin de fer en opération en Canada, le 1er janvier 1861.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	Longueur en milles.	PONTS EN BOIS.								
			CHEVALETS		PILOTIS.		COURBES ET POUTRES.		ARCHE ET TRAVÉE.		
			No. de ponts.	No. d'arch's	Long'r en pieds	No. de ponts.	No. d'arch's	Long'r en pieds.	No. d'arch's	Long'r en pieds.	No. d'arch's	Long'r en pieds.
1	Grand Occidental et embranchements...	345	186	223	5,218	36	439	359	9,213	61	6,014
2	Grand Tronc et embranchements	872	242	.....	.....	14	220	224	3,427½	19	2,157
3	Chemin du Nord.....	95.14	37	119	3,043	40	459	10	129	7	654
4	Buffalo et lac Huron.....	162.27	54	114	2,165	18	231	59	1,275	21	1,954
5	London et Port Stanley.....	24	9	28	897	.....	.....	24	745	3	441
6	Welland.....	25	3	.....	.....	.....	.....	1	30	4	240
7	Erié et Ontario.....	17	7	37	600	.....	.....	10	254	5	182
8	Port Hope, Lindsay et Beaverton, et embranchements.....	56.50	25	97	3,176	.....	.....	6	73	5	313
9	Cobourg et Peterborough	28	12	.....	.....	649	8,442	6	115	38	2,722
10	Brockville et Ottawa et embranchement	63.54	16	.....	.....	.....	.....	20	465½	2	177
11	Ottawa et Prescott	54	26	130	1,910	39	844	23	412	5	427
12	Montréal et Champlain.....	81.76	43	2	18	.....	.....	43	861	2	68
13	Carillon et Grenville.....	12.75	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	323
14	St. Laurent et Industrie.....	12	4	.....	.....	.....	.....	4	98	.....	.....
15	Stanstead, Shefford et Chambly.....	28	4	6	120	119	1,430	8	450	.....	.....
16	Peterborough et lac Chemung.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		1,880.96	672	756	17,147	965	12,065	797	17,548	180	15,872

No. 7.—(Suite).—CHEMINS DE FER DU CANADA.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	PONTS EN FER.						Ponts avec arc. en brique ou en pierre.			Ponts-tournants en bois et en fer.			TOTAL, PONTS.					
		No. de ponts.	LONGRINES		TUBES.		ARCHE EN BRIQUE OU EN PIERRE		No. de ponts.	No. d'arches.	Longueur en p'ds.	No. de ponts.	No. d'arches.	Longueur en p'ds.	No. de ponts.	No. d'arches.	Longueur en p'ds.		
			No. d'arches.	Long'r en pieds.	No. d'arches.	Long'r en pieds.	No. d'arches.	Long'r en pieds.											
1	G. Occidental et embranch.	1	.....	.....	1	180	2	184	.....	.....	.....	2	2	232	189	684	21,480		
2	Grand Tronc et do	145	309	15085	93	13704	30	667	10	19	777	3	4	329	400	712	36,366½		
3	Chemin du Nord.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37	176	4,235	
4	Buffalo et lac Huron .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	214	5,821	
5	London et Port Stanley.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	55	2,083
6	Welland.....	1	3	265	.....	.....	.....	.....	1	1	20	1	2	114	6	11	669		
7	Erié et Ontario.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	52	1,036	
8	Port Hope, Lindsay et Beaverton, et embranch.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	108	3,562
9	Cobourg et Peterborough.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	695	11,405
10	Brockville et Ottawa et embranchement .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	22	642½
11	Ottawa et Prescott.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	247	3,593
12	Montréal et Champlain.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43	47	947
13	Carillon et Grenville.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	8	323
14	St. Laurent et Industrie.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	4	98
15	Stanst'd, Sheff'd et Chambly.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	50	5	134	2,050		
16	Peterboro' et lac Chemung.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		147	312	15350	94	13884	32	851	11	20	797	10	13	1047	840	3169	94,361½		

No. 8.—CHEMINS DE FER DU CANADA.—Énumération des ponts-tournants des différents ch. de fer, le 1er jan. 1861. (Inclus dans le No. 6.)

Nom du chemin de fer.	Leur position.		No. d'arch.		Longueur des arch. extrêmes en pieds.		Nom du chemin de fer.		Leur position.		No. d'arch.		Longueur des arch. extrêmes en pieds.	
	Bois	Fer	1	2	40	66	Grand Tronc (en Canada)	"	"	"	Bois	Fer	1	2
Grand Occidental.....	1	1	1	1	106	126	Sur le canal Lachine	"	hav. de Kingston	1	1	2	49	122
"	1	1	1	1	66	114	"	"	"	1	1	1	40	60
Welland.....	1	1	1	1	50	114	"	"	"	1	1	1	64	147
Buffalo et lac Huron.....	1	1	1	1	64	104	Shaasstead, Shefford et Chambly	"	"	1	1	1	40	50
"	1	1	1	1	60	92	Total.....10 ponts-tournants.			7	3	13	.....	1047
Cobourg et Peterborough.....	1	1	2	2	52	126								

No. 9.—Classification des accidents arrivés sur les chemins de fer du Canada en l'année 1859.

NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	Montant dans les trains en mouvement ou en descendant.				Tombés ou renversés des trains.				Marchant, se tenant ou couchés sur la voie.				Aux croisements de la voie.				Ecrasés dans des chars à bras.				Attendant ou dé-tendant des chars.	
	Voyag'rs.		Employés		Voyag'rs.		Employés		Employés		Autres.		Employés		Autres.		Employés		Autres.		Tnés.	Blessés.
	Tnés.	Blessés.	Tnés.	Blessés.	Tnés.	Blessés.	Tnés.	Blessés.	Tnés.	Blessés.	Tnés.	Blessés.	Tnés.	Blessés.	Tnés.	Blessés.	Tnés.	Blessés.	Tnés.	Blessés.	Tnés.	Blessés.
1 Le grand ch. de fer Occidental et ses embranchements	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
2 Le chemin de fer Grand Tronc du Canada.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3 Le chemin de fer du Nord du Canada.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4 Le chemin de fer de Buffalo et du lac Huron.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5 Le chemin de fer de London et Port Stanley.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6 Le chemin de fer de Montréal et Champlain.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
7 Le chemin de fer de Carillon et Grenville.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
8 Le chemin de fer de Brockville et Ottawa.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
9 Le chemin de fer Welland.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10 Le chemin de fer Erié et Ontario.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11 Le ch. de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12 Le chemin de fer du St. Laurent et Industrie.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
13 Le chemin de fer de Shaasstead, Shefford et Chambly	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
14 Le chemin de fer de Prescott et Ottawa.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
15 Le chemin de fer de Cobourg et Peterborough.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
16 Le chemin de fer de Peterborough et lac Chemung.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Totaux.....	2	1	2	2	2	2	2	2	2	4	16	6	4	2	3	7	1	1	1	5	3	3

No. 9.—(Suite.)—Classification des accidents arrivés sur les chemins de fer du Canada, en l'année 1859.

NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	Frappés par des ponts ou autres obstacles ou matériaux jets près du train.				Construction défectueuse et matériaux de mauvaise qualité.				Collisions des trains.				Briées.				Total chaque classe de personnes.						Remarques.				
	Voyag's.		Employés		Voyag's.		Employés		Voyag's.		Employés		Voyag's.		Employés		Voyag's.		Employés		Autres.			Total.			
	Tues.	Blessés.	Tues.	Blessés.	Tues.	Blessés.	Tues.	Blessés.	Tues.	Blessés.	Tues.	Blessés.	Tues.	Blessés.	Tues.	Blessés.	Tues.	Blessés.	Tues.	Blessés.	Tues.	Blessés.					
1 Le grand chemin de fer Occidental du Canada et ses embranchements.....	V. les relevés officiels.	
2 Le chemin de fer du Nord du Canada.....	"	
3 Le chemin de fer de Buffalo et du lac Huron.....	"	
4 Le chemin de fer de London et Port Stanley.....	"	
5 Le chemin de fer de Montréal et Champlain.....	"	
6 Le chemin de fer de Carillon et Grenville.....	"	
7 Le chemin de fer de Brockville et Ottawa.....	"	
8 Le chemin de fer de Welland.....	"	
9 Le chemin de fer de Erie et Ontario.....	"	
10 Le chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	"	
11 Le ch. de fer du St. Laurent et Industrie.....	"	
12 Le ch. de fer de Stanstead, Shefford et Chambly.....	"	
13 Le chemin de fer de Prescott et Ottawa.....	"	
14 Le chemin de fer de Cobourg et Peterborough.....	"	
15 Le chem. de fer de Peterboro' et lac Chemung.....	"	
16	"	
Totaux.....	Pos d'occident

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CHEMINS DE FER,
 Québec, septembre 1861.

No. 10.—CLASSIFICATION DES ACCIDENTS ARRIVÉS SUR LES CHEMINS DE FER DU CANADA EN L'ANNÉE 1860.

NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	Montant dans les trains en mouvement ou en descendant.						Tombés ou renversés des trains.						Marchant, se tenant ou couchés sur la voie.						Aux croisements de la voie.		Attendant ou déchant des chars.		Ecrasés dans des chars à bras.	
	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Voyageurs.		Employés.		Autres.		Employés.		Autres.		Employés.		Employés.		Employés.			
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.		
1 Le ch. de fer Grand Tronc du Canada...	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	14	2	2	2	2	4	1	1	1	1	1		
2 Le grand chemin de fer Occidental.....																								
3 Le chemin de fer du Nord du Canada.....																								
4 Le ch. de fer de Buffalo et du lac Huron...	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	4	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
5 Le ch. de fer de Brockville et Ottawa....																								
6 Le ch. de fer de Montréal et Champlain...																								
7 Le chemin de fer de Prescott et Ottawa...																								
8 Le chemin de fer Welland.....																								
9 Le chemin de fer de Erié et Ontario.....																								
10 Le chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly.....																								
11 Le chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton.....																								
12 Le ch. de fer de Garillon et Grenville....																								
13 Le ch. de fer du St. Laurent et Industrie —Pas d'accident.....																								
14 Le ch. de fer de London et Port Stanley —Pas d'accident.....																								
15 Le chemin de fer de Peterboro' et lac Chemung.—Pas d'accident.....																								
16 Le ch. de fer de Cobourg et Peterboro'—Pas d'accident.....																								
Totaux.....	2	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1	8	1	24	8	3	2	2	5	11	1	1		

No. 11.—CHEMINS DE FER DU CANADA.

RÉSUMÉ des relevés financiers fournis par les compagnies de chemin de fer en Canada, indiquant la longueur et le coût de la ligne principale et des embranchements, y compris les lignes qui s'y attachent aux États-Unis et qui sont exploitées par les mêmes compagnies, et contenant des aperçus de la dette fondée et flottante jusqu'au 31 décembre 1860.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	LONGUEUR DU CHEMIN DE FER.						COUT DU CHEMIN ET DE MATÉRIEL.		CAPITAL, VERSÉ.	
		LIGNE PRINCIPALE.			EMBRANCHEMENTS.			\$	cts.	\$	cts.
		Voie principale.	Double voie additionnelle.	Gares d'établissement.	Voie principale.	Double voie additionnelle.	Gares d'établissement.					Total, milles de voie simple
1	Grand Occidental et ses embranchements : 1. Sarnia..... } 2. Toronto..... } 3. Guelph..... }	229 00		50 50	116 00		10 66	406 16	23,000,104 00	16,158,641 00	
2	Grand Tronc : 1. Division Portland..... } 2. Division Est..... } 3. Ligne de la Rivière-du-Loup..... } 4. Division Central..... } 5. Division Ouest..... } 6. Prolongement de Détroit..... }	149 25 239 50 118 50 333 00 168 75 59 00		25 75 27 50 3 75 29 75 20 75 8 75	1 25 4 00 2 00 21 75 29 00		2 50 2 50 1 75 4 25	176 25 273 50 192 25 384 75 213 00 67 75 1,217 50	55,690,089 92	13,524 80	
3	Chemin du Nord.....	95 14		9 93			1 63	106 70	3,890,773 68	823,818 50	
4	Buffalo et lac Huron.....	161 02		8 75	1 25			171 02	6,408,045 86	4,845,701 26	
5	London et Port Stanley.....	24 00		2 25				26 25	1,017,220 00	939,542 00	
6	Welland.....	25 00						25 00	1,309,209 92	710,299 60	
7	Érié et Ontario.....	17 00						17 00			
8	Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	43 00		2 50	13 50			59 00			
9	1. Embran. de Millbrook et Peterborough..... } 2. Cobourg et Peterboro'..... }	23 00 52 00		3 30				28 00	1,901,000 00	207,000 00	
10	Brookville et Ottawa.....				11 54		0 50	67 34	1,432,647 21	300,630 35	
11	Ottawa et Prescott.....	84 00		2 00				56 00			
12	Montreal et Champlain.....	81 00		5 66	0 76			39 42	2,485,425 16	1,226,250 00	
	1. Ligne frontière à Rouze's Point.....	2 83									

No. 11 (suite.)—CHEMINS DE FER DU CANADA.

RÉSUMÉ des relevés financiers fournis par les compagnies de chemin de fer en Canada, indiquant la longueur et le coût de la ligne principale.—Suite.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	LONGUEUR DU CHEMIN DE FER.						COUT DU CHEMIN ET DU MATÉRIEL.	CAPITAL, VERSE.	
		LIGNE PRINCIPALE.		EMBRANCHEMENTS.						
		Voie principale.	Double voie additionnelle.	Gares d'évitement.	Voie principale.	Double voie additionnelle.	Gares d'évitement.			Total, milles de voie simple.
13	Carillon et Grenville	12 75		0 25			13 00			
14	St. Laurent et Industrie	12 00		0 50			12 50	50,171 00	42,300 00	
15	Stanstead, Sheford et Chambly	28 00								
16	Peterborough et lac Chemung	4 00								
		1,985 91		201 89	172 05	17 04	2,294 89	\$97,179,641 75	\$58,278,986 19	
				Moyenne par 1974 46 milles					\$49,218 00	\$19,887 00

No	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	DETE FONDEE.		EMPRUNT DU GOUVERNEMENT	DETE FLOTTANTE.	INTERET PAYE SUR LA DETTE EN 1860.	Dividendes payés en 1860.	SURPLUS EN MAINS A LA CLÔTURE DE L'ANNEE FISCALE 1860.
		Bons privilégiés de première classe.	Bons privilégiés de seconde classe.					
1	Grand Occidental et ses embranchements : 1. Sarnia..... 2. Toronto..... 3. Guelph.....	\$ 6,327,640 00	cts. 00	\$ 2,791,947 00	\$ 00	\$ 528,284 00	3 p. ct. pour 6 mois.	\$ 70,848 05
2	Grand Tronc : 1. Division Portland..... 2. Division Est..... 3. Ligne de la Rivière-du-Loup..... 4. Division Centrale..... 5. Division Ouest..... 6. Prolongement de Détroit.....	\$ 9,733,333 33	cts. 33	\$ 15,142,633 33	\$ 12,163,213 07	\$ 1,039,635 72	A part, les rentes et hypothèques.	

No	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	DETE FONDEE.		EMPRUNT DU GOUVERNEMENT	DETE FLOTTANTE.	INTERET PAYE SUR LA DETTE EN 1860.	Dividendes payés en 1860.	SURPLUS EN MAINS A LA CLÔTURE DE L'ANNEE FISCALE 1860.
		Bons privilégiés de première classe.	Bons privilégiés de seconde classe.					
3	Chemin du Nord.....	491,046 67		2,311,666 67	145,999 99	55,545 21		16,955 24
4	Buffalo et lac Huron.....	2,433,333 33			77,770 00	146,000 00		843 39
5	London et Port Stanley.....	389,400 00			211,851 93			
6	Welland.....	486,666 67						
7	Erié et Ontario.....							
8	Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	608,333 33						
9	Cebourg et Peterborough.....							
10	Brockville et Ottawa.....							
11	Ottawa et Prescott.....							
12	Montréal et Champlain.....	486,666 67						
13	Carillon et Grenville.....	777,186 66						
14	St. Laurent et Industrie.....							
15	Stanstead, Sheford et Chambly.....							
16	Peterborough et lac Chemung.....							
		\$21,743,605 66	\$17,473,473 35	\$20,246,247 00	\$13,344,600 87	\$1,869,224 52		\$98,799 76

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CHEMINS DE FER,
Québec.

No. 13.—CHEMINS DE FER DU CANADA.—Résumé des relevés financiers fournis par les compagnies de chemin de fer pour l'année 1860, indiquant le nombre de milles parcourus par tous les trains ainsi que le nombre de voyageurs et de tonneaux de marchandises transportés, etc.

NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	NOMBRE TOTAL DE MILLES PARCOURUS.						Nombre de voyageurs transportés dans les chars.	Nombre de tonneaux de fret transportés dans les chars.	Moyenne du nombre de milles parcourus par chaque voyageur.	Nombre de tonneaux de fret transportés à plus d'un mille.	
	Par les trains pour voyageurs.	Par les trains mixtes.	Par les trains de fret.	Par les trains à bois et pour l'entre-tien.	Trains égaux, rebroussement, etc.	Partout les trains (à part les trains-séparés, rebroussement, etc.)					
1 Grand Occidental (et embranchements).....	545,782	.....	67,885	36,937	451,509	1,261,604	525,632	39,233,969½	74.64	311,443	39,465,936
2 Grand Tronc (et embranchements).....	1,052,961	.....	1,804,347	337,756	545,550	3,195,064	739,498	52,795,772	71.39	685,624½	7,858,789
3 Chemin du Nord.....	125,841	.....	132,682	21,512	20,204	280,035	91,582	3,514,591	38.33	129,344½	5,915,295
4 Buffalo et lac Huron.....	130,458	.....	118,785	85,214	83,279	334,457	108,216	3,956,377	36.56	75,521	.....
5 London et Port Stanley.....	.....	33,600	2,700	5,000	390	41,300	23,632	354,480	15.00	17,040	.....
6 Welland.....	.....	25,236	22,574	t. mixtes	30,694	47,310	14,686	205,604	14.00	96,113	.....
7 Erie et Ontario.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,220	16,200	133,200	8.23	.....	.....
8 Port Hope, Lindsay et Beaverton, et embranchements.....	.....	46,800	21,511	5,495	1,560	73,806	32,153	909,614	28.04	26,588	.....
9 Cobourg et Peterborough.....	.....	49,157	.....	4,558	6,868	53,715	3,929	89,391	22.75	.....	.....
10 Brockville et Ottawa et embranchement.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35,905	970,490	27.03	43,544	990,872
11 Ottawa et Prescott.....	84,808	.....	23,830	9,273	2,246	67,911	34,617	1,539,840	41.59	22,772½	927,337
12 Montréal et Champlain.....	69,374	.....	104,600	11,659	.....	185,633	158,560	3,204,472	20.21	55,455	1,753,056
13 Carillon et Grenville.....	5,000	.....	.....	1,000	.....	6,000	22,719	222,152½	9.73	.....	.....
14 St. Laurent et Industrie.....	2,420	.....	.....	.....	.....	12,440	4,200	50,400	12.00	.....	.....
15 Stanstead, Sheford et Chambly.....	17,400	23,820	.....	2,500	.....	43,720	14,206	215,868	15.20	.....	.....
16 Peterborough et lac Chemung.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	1,984,044	188,633	2,909,914	520,904	1,142,210	5,614,715	1,825,755	107,389,221	58.9	1,439,446½	55,881,325

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CHEMINS DE FER,

Québec.

No. 14.—CHEMINS DE FER DU CANADA.

RÉSUMÉ des relevés officiels fournis par les compagnies de chemin de fer pour l'année 1860, indiquant la route prise par les voyageurs et le trafic, la moyenne des revenus et des dépenses d'un train par mille, et le coût du combustible et des réparations par mille parcouru.

NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	VOYAGEURS.						FRET.						
	Sur toute la ligne.			Aux stations intermédiaires.			Sur toute la ligne.			Aux stations intermédiaires.			
	Retour.		No.	Aller.		No.	Retour.		Tonn'x aller.		Tonn'x retour.		
	No.	No.	No.	No.	No.	Tonn'x aller.	Tonn'x retour.	Tonn'x aller.	Tonn'x retour.	Tonn'x aller.	Tonn'x retour.		
1 Grand Occidental (et embranchements).....	66,048	57,981	203,136	198,467				7,298	58,500	72,867	58,526	119,452	311,443
2 Grand Tronc (et embranchements).....		1,609		89,973		567	11,841	1,568	pas de relevé.	22,582	11,236	77,551½	125,245½
3 Chemin du Nord.....	5,875	4,184	50,210	47,947		2,066	5,134	511	5768	6,800	42,281	19,761	75,521
4 Buffalo et lac Huron.....			11,905	11,727				4,761		81,243		10,240	17,040
5 London et Port Stanley.....			pas de relevé.							pas de relevé.		10,109	96,113
6 Welland.....			pas de relevé.							pas de relevé.			
7 Érié et Ontario.....			pas de relevé.							9,520	1,107	1,641	26,588
8 Port Hope, Lindsay et Beaverton (et embranchement).....	2,834	2,395	8,013	7,855		1,827	12,893			pas de relevé.			
9 Cobourg et Peterborough.....			pas de relevé.							pas de relevé.			
10 Brockville et Ottawa (et embranchement).....			17,500	18,405			3,212			5,442	17,500	17,390	43,544
11 Ottawa et Prescott.....	10,509	3,943	8,916	11,249		11,901	1,350			583	6,178	2,760	22,772
12 Montréal et Champlain.....			pas de relevé.						11,196	19,803	24,456		55,455
13 Carillon et Grenville.....			pas de relevé.						pas de relevé.				
14 St. Laurent et Industrie.....			pas de relevé.						pas de relevé.				
15 Stanstead, Shefford et Chambly.....													
16 Peterborough et lac Chemung.....													
	85,326	70,112	299,680	385,623		15,861	46,539		66,775	21,708	167,884	258,904½	773,821½

No. 14.—(Suite.)—CHEMINS DE FER DU CANADA.

RÉSUMÉ des relevés officiels fournis par les compagnies de chemin de fer pour l'année 1860; indiquant la route prise par les voyageurs et le trafic, la moyenne des revenus et des dépenses d'un train par mille, et le coût du combustible et des réparations par mille parcouru.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	Moyenne des revenus d'un train par mille.			Moyenne des dépenses d'un train par mille.			Coût du combustible par mille parcouru par les engins.	Coût des réparations aux engins par mille parcouru par ces derniers.	Coût des réparations aux chars par mille parcouru par les engins.	Coût des réparations à la voie et aux trav. perm. par mille parcouru par tous les trms.
		Pour les voyageurs.	Mixte.	Fret.	Pour les voyageurs.	Mixte.	Fret.				
1	Grand Occidental (et embranchements).....	\$ c. 2 00 5	\$ c. 1 61	\$ c. 0 91	\$ c. 1 09 6	..... pas de relevé.	..... pas de relevé.	Centins. 5 83	Centins. 10 44	Centins. 0 64	Centins. 11 75
2	Grand Tronc (et embranchements).....	1 30 5	.....	.....	..... pas de relevé.	..... pas de relevé.	..... pas de relevé.	3 41	8 06	0 99	24 72
3	Chemin du Nord.....	0 73 35	.....	1 82 13	.....	1 00 75	.....	8 75	4 80	0 73	19 43
4	Buffalo et lac Huron.....	0 77	.....	1 71	.....	0 79	.....	5 89	2 04	0 79	19 00
5	London et Port Stanley.....	.....	0 81	.....	.....	0 64	.....	3 22	11 50	1 27	18 40
6	Welland.....	.....	.....	..... pas de relevé.	.....	.....	.....	5 00	5 75	2 40	9 92
7	Erie et Ontario.....	.....	.....	..... pas de relevé.	.....	0 80 88	.....	3 79	5 77	0 69	22 63
8	Port Hope, Lindsay et Beaverton (et embranch.)	.....	1 08	..... pas de relevé.	.....	0 67 50	.....	3 33	7 00	0 50	17 30
9	Cobourg et Peterborough.....	.....	.....	..... pas de relevé.	.....	.....	.....	9 64	2 81	3 92	13 83
10	Brockville et Ottawa (et embranchement).....	0 86 79	1 09	1 28 64	0 64 11	.....	0 82 17	.....	.....	.....	.....
11	Ottawa et Prescott.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	Montréal et Champlain.....	.....	1 15	.....	.....	0 73 45	.....	6 04	5 14	3 82	13 29
13	Carillon et Grenville.....	.....	.....	.....	..... pas de relevé.	..... pas de relevé.	.....	.....	.....	.....	.....
14	St. Laurent et Industrie.....	.....	.....	.....	..... pas de relevé.	..... pas de relevé.	.....	.....	.....	.....	.....
15	Stanstead, Shefford et Chambly.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	Peterborough et lac Chemung.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 00	6 34	1 57	16 92

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CHEMINS DE FER,
 Québec, septembre 1861.

No. 14.—(Suite.)—CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ des états statistique des compagnies de chemin de fer, année 1860, indiquant le nombre des employés des différents chemins de fer.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	VITESSE MOYENNE DES TRAINS PAR HEURE, EN MILLE.				MOYENNE DU NOMBRE DES CHARS DANS LES DIFFERENTS TRAINS.							
		Trains expressés.		Trains ordinaires (Accommodation.)		Trains mixtes.		Trains de fret.		Voyageurs.	Mixte.	Fret.	Pois et en-tretien de la voie.
		Y compris les arrêts.	Entre les stations.	Y compris les arrêts.	Entre les stations.	Y compris les arrêts.	Entre les stations.	Y compris les arrêts.	Entre les stations.				
1	Grand Occidental (et embranchements).....	24 71	27 50	19 85	22	12 83	15 50	13 66	16	5	23	21	
2	Grand Tronc (et embranchements).....	25 30	30	22	26	15	17	12	15	4 16	13 50	10 34	
3	Chemin du Nord.....	20	25							6 24		12 30	
4	Buffalo et lac Huron.....	24 27	25 92	19 23	22 45	14 54	18 32	11 83	15 34	2 25	5	13	10
5	London et Port Stanley.....											5	
6	Welland.....									1	10	5	
7	Erié et Ontario.....		pas de relevé.										
8	Port Hope, Lindsay et Beaverton (et embranchement).....		pas de relevé.										
9	Cobourg et Peterborough.....												
10	Brockville et Ottawa (et embranchement).....												
11	Ottawa et Prescott.....	22	25	14	16	14	16	12	13	3	5	9	8
12	Montréal et Champlain.....	30	35							3		8	10
13	Carillon et Grenville.....									3		3	3
14	St. Laurent et Industrie.....									2		6	6
15	Stanstead, Shefford et Chambly.....												
16	Peterborough et lac Chemung.....												
	Moyenne.....	24 30	29 50					13 00	15 00	3 2	7 5	11 6	9 7

Bureau de l'inspecteur des chemins de fer,
Québec, septembre 1861.

No. 14.—CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ des états statistiques des compagnies de chemins de fer, année 1860, indiquant le nombre des employés des différents chemins de fer.

N ^o	NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	Au bureau principal	Employés du télé- graph.	Préposés à la station.	Aiguilleur.	Employés divers aux stations.	Ouvriers et autres employés aux ré- parations et aut. dans les ateliers.	Sur la voie et aux travaux.	Mécaniciens.	Chanteurs.	Gardes-train et pré- posés aux bagages.	Conducteurs.	Moteurs et ex- pédition.	Nombre total des employés sur la ligne.
1	Grand Occidental (et embranchements).....	38	43	90	70	218	602	740	51	51	113	33	.....	2,049
2	Grand Tronc (et embranchements).....	74	63	140	119	462	875	813	146	151	186	99	.....	3,118
3	Chemin du Nord.....	11	10	15	18	60	74	135	14	14	20	9	.....	370
4	Buffalo et lac Huron.....	27	4	19	11	35	178	125	14	15	23	7	.....	458
5	London et Port Stanley.....	1	.....	3	3	4	4	20	2	2	1	1	.....	38
6	Welland.....	4	6	6	3	4	24	28	4	4	6	1	.....	104
7	Erie et Ontario.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Pas d'état.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	Port Hope, Lindsay et Beaverton (et embranchement).....	3	.....	6	3	.....	10½	33	2½	2½	4	1½	.....	66
9	Cobourg et Peterborough.....	4	.....	7	6	5	5	33	3	6	3	2	.....	74
10	Brockville et Ottawa (et embranchement).....	5	1	5	3	14	14	34	4	4	6	2	.....	92
11	Ottawa et Prescott.....	4	.....	15	7	41	45	58	7	8	12	5	.....	202
12	Montréal et Champlain.....	1	.....	1	1	.....	1	4	4	1	1	1	.....	11
13	Carillon et Grenville.....	3	.....	1	2	.....	5	6	2	2	2	1	.....	24
14	St. Laurent et Industrie.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	Stansstead, Sheford et Chambly.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	Peterborough et lac Chemung.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux.....	175	127	308	242	833	1,837½	2,019	250½	260½	377	162½	14	6,606

Moyenne par mille, 3.26 hommes.

Bureau de l'inspecteur des chemins de fer,
Québec, septembre 1861.

VERDICT PRONONCÉ A L'ENQUÊTE DU CORONER,

Sur l'accident fatal arrivé sur le chemin de fer Grand Occidental, dans la matinée du 19 Mars 1859.

“ Que le dit William Milne, Alexander Braid, George Morgan, un individu du nom de Hans Peter Jochinson, C. Virgil King et Thomas Fawcett, sont morts de la manière suivante, c'est-à-dire :

“ Que dans la matinée du 16 mars courant, un locomotive appelée “ l'Elk,” attelée à un tender et un char à bagage; de plus les conducteurs, de quatre chars pour le transport des voyageurs (et formant le train “ express” allant du côté est) sur le chemin de fer Grand Occidental, les dits chars étant accouplés et attachés les uns aux autres et au dit Tender et poussés ou tirés par la dite locomotive et allant du côté de la cité de Hamilton, et les dits jurés affirment de plus sous serment, que pendant que la dite locomotive, le tender et les chars marchaient comme il est dit plus haut, ils furent précipités dans une crevasse, formée dans la chaussée lors d'une grosse tempête, à deux milles de la ville de Dundas, et les dits William Milne, Alexander Braid, George Morgan et un individu qu'on dit être Hans Peter Jochinson, reçurent des blessures mortelles, des contusions et des secousses, produisant la mort immédiatement sur le dit Hans Peter Jochinson; que les dits Charles Vigil King et Thomas Fawcett sont morts depuis; et que les jurés susdits déclarent sous serment, que les dits William Milne, Alexander Braid, George Morgan, un individu qu'on dit être Hans Peter Jochinson, Charles Vigil King et Thomas Fawcett, sont morts de la manière ci-haut indiquée et non autrement.

“ Ils déclarent de plus, que d'après une inspection en personne du lieu du sinistre et de son voisinage faite avec l'inspecteur provincial des chemins de fer, la chaussée avait été construite sur une pente de la montagne qui s'élève à cent pieds au-dessus de la chaussée, à un angle de 35 degrés; que la base de la dite chaussée est une continuation des dites pentes, quoique l'angle n'en soit pas tout à fait aussi considérable, qu'elle était formée de sable et de gravier couvrant un ouvrage en chevalets et d'une hauteur perpendiculaire de 60 pieds du côté sud et d'à peu près 25 pieds du côté du nord, qui se trouve être près de la montagne; ils déclarent de plus que l'endroit où la crevasse s'est produite, semble servir de conduit à une grande quantité d'eau de surface se déchargeant à un peu près soixante arpents du haut plateau situé au nord du chemin de fer; ils déclarèrent de plus que les moyens adoptés pour faire écouler ces eaux du bassin naturel qu'elles paraissent s'être formées à la base de la chaussée du chemin de fer, n'ont pas empêché l'eau de pénétrer et de produire directement la crevasse dont il est question. Ils constatent qu'il n'y a pas de conduit souterrain à l'endroit où se trouve la crevasse, non plus que de fossés d'écoulement d'aucune espèce à travers la chaussée; et tandis qu'il y a un conduit souterrain à une distance de quatre cent cinquante pieds dans la direction de l'Est de capacité et de force suffisantes pour faire écouler l'eau qui pourrait s'y porter, sous toutes les circonstances quelconques, ainsi qu'une pente suffisante pour cet écoulement, cependant le seul chenal qu'il y ait pour cette distance intermédiaire est fourni simplement par l'angle de dépression de la montagne d'un côté et de la chaussée du chemin de fer de l'autre. Que l'écoulement naturel dans une direction ouest pour une distance de mille pieds, se fait vers le dit conduit souterrain, mais l'eau au lieu de descendre par le dit chenal, a filtré presque toujours à travers la chaussée, excepté toutefois lorsqu'il y a eu de grosses pluies et alors l'eau s'est dirigé du côté du conduit, la pente qui mène au conduit souterrain est très irrégulière, car d'après le niveau pris par l'inspecteur du Gouvernement entre la crevasse et le conduit souterrain, la plus grande partie de l'inclinaison est à 50 pieds du conduit souterrain, et le point le plus élevé est à une distance de 350 pieds, d'une élévation de 1,277 pieds, tandis que vis-à-vis la crevasse, l'élévation n'est que de 1,016, indiquant ainsi un bassin de 2 pieds 4 pouces vis-à-vis la crevasse, ce qui dans le cas des grosses pluies produirait une accumulation d'eau de deux pieds de profondeur dans cet endroit, ou bien cette eau coulait à travers les pierres et la chaussée. Les jurés sont unanimement d'opinion, que s'il y eut eu un conduit souterrain à l'endroit de la crevasse, ou un bon fossé d'écoulement faisant

“ communication avec le conduit souterrain actuel, l'accident en question n'aurait pas eu lieu. La compagnie du chemin de fer semble avoir pris toutes les précautions nécessaires contre les accidents ordinaires. Elle a aussi adopté des dispositions convenables pour la sécurité des voyageurs, il est seulement à regretter qu'elle n'ait pu prévenir par sa vigilance les effets de la grosse tempête qui a eu lieu dernièrement. Les jurés sont donc d'avis que lorsqu'il survient de fortes pluies pendant la nuit, on devrait exiger qu'un gardien parcourt fréquemment des chaussées d'une aussi grande importance. Les jurés doivent de plus ajouter qu'on ne peut attribuer de culpabilité ou de négligence au conducteur ou aux autres employés de la compagnie, ayant la garde du train, mais qu'au contraire leur conduite a été caractérisée par toute la prudence et la vigilance possibles et que tous les soins possibles, vu les circonstances, ont été donnés aux blessés.

“ Finalement, les jurés doivent remarquer qu'ils manqueraient à leur devoir s'il n'ex-
“ primaient leur haute approbation de la conduite de M. Brydges, le directeur-gérant, et des
“ principaux officiers de la compagnie du chemin de fer, lors de ce triste accident. Leurs
“ efforts continuels pour adoucir la détresse, et pour fournir des soins médicaux et autres,
“ l'établissement de communications avec les amis des blessés, les facilités de toutes
“ manières procurées, sans en être sollicités, pour conduire l'investigation, méritent les
“ remerciemens des jurés et de tous les intéressés.”

(Signé,)

JAMES McMILLAN,

Coroner.

Vraie copie du verdict.

(Signé,)

W. C. STEPHENS,

Secrétaire de la Cie. du ch. F. G. W.

No. 17.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER du GREAT WESTERN du Canada, pendant le semestre expiré le 31 déc. 1859, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle. REMARQUES.	Verdict du jury à l'enquête du coroner.
1859.												
4 juillet		Express de jour, ouest	Hawkins	Hindmarsh	Gem	Nr. Ingersoll	John Farrell	Garde-frein	Blessé à la tête		S'est heurté la tête contre un poteau en regard. en dehors du char.	Légèrement blessé.
15 juillet		No. 2, ouest	W. Leonard	Black	Vénus	1 mille à l'est de Wellington Square	Wm. Trouton	Contournier	Tué		Était couché sur la voie dans un état apparent d'insensibilité lorsque le train lui a passé sur le corps.	Pas d'enquête.
16 juillet				Pat. Maher	Lioness	Cour de la station de Hamilton	E. Nixon	Ayant manqué le char.	Tué		La locomotive "Lioness" était en mouvement, il a été écrasé en essayant d'y monter. Il n'avait rien à faire sur la locomotive.	Pas d'enquête.
10 août		No. 4, ordinaire (accommodation), est.	W. Leonard	Miller	Mercury	1re traverse à l'ouest de Wellington Square.	James Chappel		Tué		Chappel traversait la voie avec une voiture, et étant ivre, il ne s'est pas aperçu de l'arrivée du train.	Mort accidentelle.
2 sept		No. 2, mixte, ouest	Porter	Haver	Pluto	Mt. Bridges	Isaac Heysett	Garde-frein	Tué		A perdu pied tandis qu'il était occupé à dételer les chars, les deux derniers chars ont passé sur lui et lui ont écrasé la tête.	Mort accidentelle.
13 oct		No. 4, fret, est	J. Mulreany	G. Knox	Atlas	Woodstock	John Dowing	Garde-frein	Contusion à la tête		Tête contusionnée par les grillages à l'extrémité de deux chars chargés de bois qui l'ont heurté tandis qu'il attelait ces chars.	Légèrement blessé.
28 oct		Mixte, est	T. Weston	Williams	Mars	Wyoming, comté de Lambton	Jane Davis		Tué		Renversé par la locomotive pendant qu'il traversait la voie—le conducteur a fait entendre le sifflet d'alarme et mis les freins.	Mort accidentelle.
1er nov		Ordinaire (accommod.) ouest	Griswold	G. Burdett	Paris	2 milles à l'ouest du pont suspendu	Anna Bryan	Marchande de pommes.	Légèrement blessée		Renversée par la locomotive tandis qu'elle traversait la voie; l'accident est provenu de ce que cette fille était indécise sur quel côté de la voie se placer.	Légèrement blessée.
3 déc		No. 6 mixte est et ordinaire (accommodation), est	Flinn Prince	T. Cox G. Lon as	Atlas Ruby	2½ milles à l'ouest du pont suspendu	C. Ricker	Voyageur	Légèrem. contusionné.	1 char de seconde classe et celui du conducteur brisés, 1 char de première classe et 4 chars de fret légèrement endommagés	Le train ordinaire (accommodation) est arrivé dirigé sur le train mixte; ce dernier était arrêté par la neige, et le conducteur du train ordinaire n'a pu arrêter à temps vu que la neige avait rendu les rails glissants.	
10 déc		No. 10, fret, est	John Hall	Thornton	Etna	2½ milles à l'est de Chatham	Un sauvage et une sauvage, Isaac et Nancy.		Tué		Couché sur la voie et écrasé par locomotive	La locomotive lui a passé sur le corps et l'a tué; il était ivre.
26 déc		Locomotive de station		Newcombe	St. Laurent	Cour de la station de Windsor	Isaac Covert		Tué		La locomotive de station l'a rencontré—il se trouvait sur la voie—et, étant sourd, n'a pas entendu le sifflet.	Pas d'enquête.
31 déc		No. 9, fret, ouest	Plummer	Ducker	Lion	Thamesville	Edward Evans	Garde-frein	Bras écrasé tandis qu'il attelait les chars à Thamesville—pas de fracture.			

L'état ci-dessus a été signé par William Comber Stephens, secrétaire de la compagnie du chemin de fer Great Western, assermenté en ma présence }
comme étant un état exact au meilleur de sa connaissance et croyance, dans la cité de Hamilton, comté de Wentworth, le 23e jour de janvier, A. D. 1860. }

(Signé,) ÆMILIUS IRVING,

Commissaire chargé de recevoir les Affidavits à la Cour du Banc de la Reine.

(Signé,) W. C. STEPHENS,

Secrétaire de la compagnie du Chemin de Fer Great Western.

No. 18.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER du GRAND-TRONC du Canada, pendant le semestre expiré le 30 juin 1859, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du jury à l'enquête du coroner.
REMARQUES.												
1859. 31 janv..	4.10 p.m.	Train de bois.....	H. Dunn.....	J. Corwin.....	49	Craigs Road.....	Pat. Lappier.....		Deux côtes brisées....	Traineau endommagé.....	Le cocher conduisit son traineau près de la traverse; le cheval eut peur et essaya de franchir la voie pendant que le train passait; l'accident a eu lieu à un croisement de niveau.	
11 fév....	3.45 p.m.	Fret.....	M. Marion.....	W. Schofield.....	54	Williamsburg.....	Robert Grey.....		Tué.....		Le défunt avait bu.....	Mort accidentelle.
14 fév....	10.30 a.m.	Bois.....	H. Dunn.....	J. Corwin.....	49	Arthabaska.....	A. Lafranchise.....	Conducteur.....	Tué.....	Deux locomotives, un char à compartiment et plusieurs chars à plate-forme endommagés.	Le mécanicien d'un train arrivant à la station pendant qu'on chargeait un autre train, n'a pas remarqué un signal de danger, et est arrivé sur ce dernier train. Il y a eu enquête et verdict de "mort accidentelle."	
14 "....	10.30 a.m.	Bois.....	A. Lafranchise.....	A. McKenzie.....	167	Arthabaska.....	A. McKenzie.....	Mécanicien....	Jambe cassée.			
18 "....	8.00 p.m.	Voyageurs.....	M. Vallée.....	W. Ogle.....	195	Lancaster.....	A. McDonald.....		Tué.....		Marchant sur la voie en état d'ivresse.	
19 "....	Inconnu	Fret.....	W. Caffrey.....	S. Burns.....	206	Ernestown.....	John Ward.....	Poseur de rail....	Tué.....		On suppose qu'il traversait la voie; trouvé mort.....	Mort accidentelle.
19 "....	9.00 p.m.	Malle.....	W. Cooke.....	W. Cone.....	97	Grafton.....	S. Nicholls.....		Tué.....		Couché sur la voie.....	Mort accidentelle.
30 mars..	10.00 a.m.	Voyageurs.....	M. Vallée.....	T. Adams.....	89	Corwall.....	Inconnu.....		Tué.....		Supposé fou—traversant la voie.....	Mort accidentelle.
4 juin..	9.00 p.m.	Locomotive spéciale.....		J. Lewis.....	193	Près de Grafton.....	James Adams..... John Shean..... David Cronen..... Fitzgerald.....	Garde-frein....	Tué..... Tué..... Gravement blessé... Tué.....	Char à bras brisé.....	Ces hommes ont pris un char à bras sans permission, et ont été atteints par une locomotive spéciale, qui suivait un train par lequel cette locomotive se trouvait signalé.	

Attesté sous serment devant moi, le 13 juillet 1859.

(Signé,)

T. DOUCET, J.P., District de Montréal.

(Signé,)

GEO. REITH, Gérant-général.

ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER du GRAND-TRONC du Canada, pendant le semestre expiré le 30 juin 1859, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du Train.	Nom du Conducteur.	Nom de l'ingénieur.	No. de la locomotive	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Causes de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du Coroner.
REMARQUES.												
1859 16 juillet	7.00 p.m.	No. 5, train de fret.....	Robert Lee.....	J. Reid.....	160	Près de Thorndale.....	Catherine Hays.....	Enfant du garde de la voie.	Tué.....		Un enfant de 18 mois laissé sur la voie.....	Mort accid., avec avis de closturer les habitations sur la voie.
3 août...	10.00 a.m.	No. 1, train de voyageurs.....	Charles Keary.....	W. Winfield.....	162	Rockwood.....	R. Brown.....	Voyageur.....	Bras cassé.....		Sourd, marchant sur la voie.	
31 "....	10.30 a.m.	No. 4, train de voyageurs.....	M. Roberts.....	J. Hibbert.....	32	Durham.....	D. Macdonald.....	Voyageur.....	Tué.....		Se tenant sur la plate-forme d'un char contrairement aux règlements de la compagnie.	Pas de preuve directe; on suppose qu'il est tombé du train.
20 sept...	8.00 a.m.	Locomotive spéciale.....		P. Broisbeau.....	38	Richmond.....	Patrick Casey..... John McClure.....	Garde-frein....	Tué.....	Char à bras brisé.....	S'est heurté contre une locomotive en tournant un coin.....	Mort accidentelle.
26 "....	9.00 a.m.	Train de fret.....	J. McColl.....	P. Temple.....	82	Oshawa.....	J. McColl.....	Employé.....	Bras cassé.....		Attelant les chars.—Accidentelle.	
27 oct...	6.30 a.m.	Malle.....	J. S. Clarke.....	W. Cone.....	198	Trenton.....	Wilson.....	Voyageur.....	Blessé à la hanche.....		A sauté du train après le départ.	
9 nov...	3.45 p.m.	Voyageurs.....	J. Kearney.....	J. Austen.....	42	Près de Richmond.....	J. Reynolds..... Mme Reynolds.....	Pass. en voiture	Gravement blessé... Tué.....	Voiture brisée.....	A traversé la voie en dépit de tous les efforts faits pour l'arrêter, au moyen du sifflet et de la cloche de la locomotive.	Mort accidentelle—exonérant la compagnie de tout blâme.
15 "....	5.00 p.m.	Mixte.....	F. Dalbec.....	S. Gibson.....	186	Pointe Lévi.....	F. Gingras.....	Voyageur.....	Tué.....		Essayant de monter sur le train après le départ.....	Mort accidentelle.
18 "....	10.00 a.m.	Bois.....	Wm. Neilson.....	James Stewart.....	156	St. Mary's.....	Wm. Neilson.....	Employé.....	Tué.....		Etait sur le haut d'un char—tombé par accident et écrasé.....	Mort accidentelle.
13 déc...	5.30 p.m.	Fret.....	J. Kerr.....	T. Laughlin.....	72	Williamsburgh.....	Isaac Deaver.....	Voyageur.....	Tué.....		L'accident est arrivé à un croisement de niveau. Deaver était ivre, et est mort sans pouvoir rendre compte de rien.	Tué en état d'ivresse pendant qu'il traversait la voie.

Attesté sous serment devant moi, le 14 janvier 1860.

L'état ci-dessus est exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

No. 19.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER du NORD, pendant le semestre expiré le 30 juin 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de chemin de fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Dompage fait au matériel.	Causes de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du Coroner.
REMARQUES.												
1859. 4 janv.	6 00 p.m.	Ordinaire (accommodation).	W. H. McDonald.	Levi Williams....	12	Lefroy.....	John Greaves.....	Ni voyageur ni employé..	Tué.....		Le temps était sombre; Greaves était couché sur la voie. Le train lui a passé sur le corps à un quart de mille au-dessus de Lefroy; il est mort quelques minutes après.....	Mort accidentelle.
9 mars.	Jour.....	Train à espars.....	George Palin.....	E. Rathburn.....	2	Angus.....	James Carey.....	Employé.....	Tué.....		En chargeant un train d'espars à Angus, un des espars est tombé sur lui, et il a été tué sur le coup.....	Mort accidentelle. Personne à blâmer.
10 do	Jour.....	Train à espars.....	George Palin.....	Edward Deverill..	8	Richmond Hill.....					Un train ordinaire (accommodation) allant au nord a rencontré un train d'espars à Richmond Hill et a pris l'évitement. L'aiguilleur s'est trouvé embarrassé et n'a pas tourné l'aiguille sur la voie principale. Le train étant lourd et le nivellement ayant soixante pieds de pente, la courbe a empêché le mécanicien de voir en avant. La locomotive et l'avant-train ont déraillé—arrêt de deux heures, pas de dompage au matériel.	
30 juin...	Jour.....	Train en déchargement dans les magasins du fret.....					Mme. Roach.....		Bras cassé.....		Une vieille irlandaise a eu le bras écrasé tandis qu'elle ramassait des morceaux de bois sous les chars; un des chars ayant été mis en mouvement pendant qu'elle était ainsi occupée. Les employés ne l'ont remarquée que lorsqu'elle avait déjà le bras cassé.	

Attesté sous serment devant moi, à Toronto le 4 juillet 1859,

(Signé,)

WM. WAKEFIELD, J. P.

(Signé,)

J. LEWIS GRANT, *Surintendant.*

ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER du NORD, pendant le semestre expiré le 30 juin 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Dompage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du coronaire.
REMARQUES.												
1859. 19 juillet	8 00 p.m.	Train spécial.....	H. Roberts.....	C. McColl.....	14	Brantford.....	Wm. Sheppard.....	Marchand de journaux	Bras coupé.....		Wm. Sheppard, marchand de journaux—s'enivra le jour de la St. George, et sans tenir aucun compte des injonctions du conducteur du train spécial, essaya de passer d'un char à un autre pendant qu'ils étaient en mouvement, tomba, et se blessa tellement qu'il mourut quelques jours après. Le jury à l'enquête du coronaire exonère la compagnie de tout blâme.	
23 août...	10 00 a.m.	Ordinaire (sud).....	John Harvie.....	C. McColl.....	14	Route de Davenport.....	Mulldoon.....				Un train ordinaire (accommodation) sud, a rencontré une voiture à "Davenport Road. A cet endroit, il y a une sablonnière: la route est en cet endroit parallèle à la voie. Le cheval effrayé du bruit de la machine de la sablonnière a reculé, et la voiture venant à heurter le train qui passait, a été brisée. Ceux qui s'y trouvaient n'ont pas reçu de blessures. Le propriétaire de la voiture a poursuivi la compagnie et le jugement a été en faveur de cette dernière.	
3 nov...	10 00 p.m.	Fret spécial (nord).....	George Palin.....	C. Lanthrop.....	11	Près Lefroy.....					Le train a passé sur une vache pendant la nuit à 1/2 mille au nord de Lefroy. Le tender et quatre chars à compartiment ont déraillé; deux des chars ont été complètement brisés. La clôture était en bon état à cet endroit.	
7 nov...	8 00 p.m.	Ordinaire (sud).....	George Watson.....	E. Williams.....	16	Près Barrie.....	George Puree.....	Inconnu.....			Après le passage du train, cet homme fut trouvé auprès de "Long Bridge," en état d'ivresse, et avec un pied coupé. D'après ce qu'il a dit lui-même, il se trouvait sur la voie en état d'ivresse et n'a pas entendu le train assez à temps pour se sauver.	

No. 20.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de BUFFALO et LAC HURON, pendant le semestre expiré le 30 déc. 1859, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle. REMARQUES.	Verdict du jury à l'enquête du coroner.
1859. 6 janv..	6.30 a.m..	Bétail et fret; chars placés sur l'évitement conduisant au bateau passeur... Locomotive spéciale..... No. 8, (ordinaire) ouest.....	Aucun	Hollingbrooke	28	Fort Erié.....	Edward Buckley....	Employé.....	Contusion et écorchure au bras et à l'épaule..... Tué..... Tué.....		Le pont a été brisé—reconstruit depuis et reconstruit plus solidement. Ivre—traversant la voie. Ivre—traversant la voie.	
2 fév....	10.00 p.m..		Aucun	Enoch Bowen.....	16	½ mille à l'est de Carron Brook	George Lane.....	Etranger.....				
18 juin ..	10.00 p.m..		R. M. Frost.....	Robert Gladders ..	12	¾ mille à l'est de Goderich	George Wright.....	Employé.....				

Attesté sous serment devant moi, à Fort Erié, ce septième jour de juillet 1859.

(Signé,) JAMES PATTON, J.P.

(Signé,) J. B. WATTS, *Surintendant des chemins de fer de B. et du L. H.*

ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de BUFFALO et du LAC HURON, pendant le semestre expiré le 30 juin 1859, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du Train.	Nom du Conducteur.	Nom de l'ingénieur.	No. de la locomotive	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Causes de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle. REMARQUES.	Verdict du Jury à l'enquête du Coroner.
1859 14 juillet	2.00 a.m....	No. 1, express de nuit.....	H. K. House.....	M. Robertson.....	No. 5.....	Traverse de Brigg, entre Dunville et Canfield	R. Smith (homme de couleur).....	{ (Inconnu) traversant la voie	Tué.....		{ Marchant sur la voie en avant de la locomotive; supposé ivre.....	{ Mort accidentelle. "Tué sur la voie.
16 déc....	9.00 a.m....	No. 2, mixte	James Quinlan	Bowen.....	No. 16.....	Station de Plattsville.....	Frederick Finnis.....	Garde-frein	{ Tué tandis qu'il attelait les chars		{ A négligé de placer convenablement la barre de traction de la locomotive; on lui dit de se ranger, mais il persista à rester.....	{ "Le jury considère que Frederick Finnis a été tué sur la voie par sa propre imprudence accidentellement."

PROVINCE DU CANADA, COMTÉ DE WELLAND, }
SAVOIR : } Moi, Abraham Fell, de la cité de Buffalo, dans l'état de New-York, et surintendant de la compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron, déclare solennellement sous serment que l'état ci-joint comprend, au meilleur de ma connaissance et croyance, tous les accidents à la vie des personnes arrivés pendant l'an. 1859 : Ainsi que Dieu me soit en aide.

Attesté sous serment devant moi, à Fort Erié, ce neuvième jour de janvier 1860.

(Signé,)

RICHARD GRAHAM, J. P. *pour le comté de Welland.*

(Signé,)

ABRAHAM FELL.

No. 21.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de LONDON et PORT STANLEY, pendant le semestre expiré le 30 juin 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de chemin de fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	No. et description du Train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du Coroner.
1860 24 juin...	1 00 p.m.	Spécial	Wm. Fraser.....	W. Harrison	2	Près Stanley.....	Ann Lavis.....	Passant sur la voie.	Tuée.....	.....	Se trouvait sur la voie, était sourd et muet et n'a pas entendu le train.	

Attesté sous serment devant moi, le 7ème jour de juillet 1859.

(Signé,)

S. MORRILL, J. P.
London, Haut-Canada.

(Signé,)

W. BOWMAN,
Surintendant de la compagnie du chemin de fer de L. et P. S.

No. 22.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de WELLAND, pendant le semestre expiré le 30 juin 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du coronaire.
1859. 20 août...	6 45 p.m.	4 Voyageurs	Thos. H. Towers..	James Ratcliffe...	3	{ Traverse de Wilson près } { St. Catharines..... }	.....	.....	.....	Une vache tuée.....	Un enfant essayait de faire passer l'animal lors de l'approche du train. La cloche et le sifflet se faisaient entendre comme à l'ordinaire à la traverse.	
2 sept...	Inconnu ...	Ballast .....	.....	Mark Stott	1	Traverse de Balls Grantham.....	.....	.....	.....	Un porc tué.....	Libre sur la voie, contrairement au statut.	
20 " ...	do	Ballast .....	.....	Mark Stott.....	1	Thorold .....	.....	.....	.....	Un porc tué.....	Libre sur la voie, contrairement au statut.	
22 " ...	do	Voyageur	Thos. H. Towers..	James Ratcliffe...	3	Crowland .....	.....	.....	.....	Une génisse tué.....	Courant en avant du train à une traverse.	
23 " ...	do	Ballast .....	.....	Mark Stott.....	1	Grantham	Daniel O'Hearn.....	Inconnu	Mort.....	.....	S'est précipité sur la voie devant le train en mouvement.....	Suicide.
4 nov...	.....	Fret et voyageurs.....	.....	James Ratcliffe...	.....	St. Catharines.....	John Wright.....	Garde-frein.....	Mort.....	.....	Pris entre les tampons en attelant les chars.....	Pas d'enquête.
24 " ...	1 00 p.m.	Fret et voyageurs.....	.....	James Ankerson..	.....	St. Catharines.....	John Crosby.....	Garde-frein.....	Mort.....	.....	Pris entre les tampons en attelant les chars.....	Tué en se plaçant sans nécessité entre les chars.
26 " ...	Inconnu ...	Ballast .....	.....	Wm. Morrison.....	4	Grantham.....	.....	.....	.....	Un poulain tué.....	Essayant de traverser en avant du train.	
9 déc...	1 00 p.m.	Locomotive et tender.....	.....	Wm. Morrison.....	4	St. Catharines.....	.....	.....	.....	Un cheval blessé.....	Effrayé à l'approche de la locomotive, s'est jeté contre une clôture.	

Assermenté devant moi, à St. Catharines, ce 3ème jour d'avril, A. D. 1860.

(Signé,)

ALPHEUS S. ST. JOHN,
Commissaire du B. R., etc.

Moi, Hiram Slate, secrétaire de la compagnie du chemin de fer de Welland, fait serment et dit que que l'état ci-dessus des accidents est exact.

(Signé,)

HIRAM SLATE,
Secrétaire, chemin de fer de Welland.

No. 23.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de BROCKVILLE et OTTAWA, pendant le semestre expiré le 30 déc. 1859, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle. REMARQUES.	Verdict du jury à l'enquête du coroner.
1859. Septemb.	8.30 a.m....	Train de voyageurs	Alex. Allan.....	Myron Ellis.....	2	Station de Perth.....	James Peele.....	Aiguilleur	Tué	Aucun.....	En attelant le tender au train; a été pris entre les pièces d'avant et tellement écrasé qu'il est mort le même soir.	Pas d'enquête.
Novemb.	5.40 p.m....	Train de voyageurs	Henry Burrison.....	Myron Ellis.....	1	{ Près de Packer Street, Station de Flag, 5 milles de Brockville.	Samuel Wylie, surveillant des réparations; John Dixon et Thomas Cooke, hommes de sect. No. 2.....	{ Ouvr. sur la voie. { Tué	{ Tué	Char à bras brisé	Le train de voyageurs qui quitte Brockville à 5.20 p. m., a rencontré une voiture à bras auprès de Packer Street, Flag Station. Cette voiture contenait Samuel Wylie, surveillant, John Dixon et Thomas Cooke, hommes de section, Wylie et Dixon ont été tués sur le coup, Cooke a été si rudement blessé qu'il est mort le même soir. La neige qui tombait très fort a empêché le mécanicien d'apercevoir la voiture à bras. Ces hommes n'étaient pas à leur service et n'avaient rien à faire sur la voie; ils étaient tous ivres.	"L'ivresse a été la cause de la mort de cet homme; ni le mécanicien ni la compagnie ne sont à blâmer."

Attesté sous serment devant moi, à Brockville, ce treizième jour de mars 1860.
(Signé,) E. LAWLESS, J.P.

Moi, Robert Watson, directeur-gérant du chemin de fer de Brockville et Ottawa, fais serment et dit que l'état ci-dessus est un état correct des accidents arrivés sur le chemin de fer de Brockville et Ottawa, pendant le semestre finissant le 31 déc. 1859.
(Signé,) ROBERT WATSON.

No. 24.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de MONTREAL et CHAMPLAIN, pendant le semestre expiré le 30 juin 1859, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du Train.	Nom du Conducteur.	Nom de l'ingénieur.	No. de la locomotive	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Causes de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle. REMARQUES.	Verdict du Jury à l'enquête du Coroner.
1859 18 fév...	1.00 p.m....	Aucun	Aucun	A. Bullis.....	Caughnawaga.....	Grande Ligne	Joseph Coupal.....	Inconnu.....	Jambe cassée.....	Aucun	Essayant de traverser la voie en partant des chars qui étaient sur la voie d'évitement, pendant qu'une locomotive extra passait sur la voie.	
6 mars..	2.00 p.m....	Ordinaire (accommodation).	A. Coulonobec.....	James Bray.....	Dorchester.....	St. Jean	Joseph Bromley	Inconnu.....	Tué	Aucun	Il est précipité sur la voie, 30 pieds en avant de la locomotive, au moment où le train arrivait à la station.	Verdict. "Le défunt a été tué en se précipitant sur la voie du chemin de fer, à St. Jean, dans un accès de folie."

Attesté sous serment devant moi, à Montréal, ce neuvième jour de juin 1859.

12

(Signé)

T. BOUTHILLIER, J.P.

Je certifie sous serment que l'état ci-dessus est exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

(Signé)

JOHN DODSWORTH, Surintendant du Mouvement.

No. 25.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de GRENVILLE et CARILLON, pendant le semestre expiré le 30 juin 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de chemin de fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Dommage fait au matériel.	Causes de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du Coroner.
REMARQUES.												
1850. 1 juillet.	8½ p.m.	Plate-formes vides.....	J. Barclay	S. Sykes	2	Chatham	Minnie McCoy	Inconnue, fille de 7 ans	Les crteilles d'un pied emportés	Char à bras brisé.....	Une fille et deux nièces de l'agent à Chatham prirent un char à bras à la nuit, pensant qu'il ne passerait pas de train ce soir là, et ont reculé vers un endroit où le sommet de deux pentes, une courbe (dans le bois) et la clarté incertaine de la lune empêchaient de les apercevoir à temps.	

La route a été fermée pour l'hiver le 26 novembre.

(Signé,) J. F. BERNARD, *Surintendant.*

No. 26.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER GREAT WESTERN du Canada, pendant le semestre expiré le 30 juin 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Dommage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du coronaire.
REMARQUES.												
1860. 7 janv.	5 12 p.m.	Express du jour, Est	Goderich	Wylie	Elk	St. Catharines	Cunningham	Voyageur	Bras érasé.....	Aucun	Sauta hors du train en mouvement et tomba sous un char.	
2 fév....	9 15 a.m.	No. 1, fret, Est.....	Delany	Robertson	Tiger	Paris	James Ross.....	Garde-frein	Bras érasé.....	"	En attelant les chars.	
7 janv..	11 58 a.m.	Express du jour, Est	Goderich.....	D. Noble	Greyhound.....	Komoka	Bromley	Garde-frein.....	Légère contusion.....	"	En attelant le char du payeur.	
21 fév....	2 40 p.m.	No. 2, jusqu'à Toronto.....	Leonard.....	Marks	Titan	Port Credit.....	Camberlidge	Garde-frein.....	Tué.....	"	Essayant, malgré l'avis du conducteur, d'atteindre un char plate-forme, a été lancé en avant sous le char... }	Tué par son imprudence. La compagnie blâmable de ne pas avoir de freins à tous les chars.
24 fév....	10 20 p.m.	No. 10, fret, Est	Hall.....	Grant et Pierpoint.....	Ixon et Cyclops.....	Chatham	John Taylor.....	Garde-frein.....	Tué.....	"	En attelant les chars est tombé sur la clôture.....	Mort accidentelle.
6 mars..	3 00 a.m.	Express du soir, Est	Hawkins.....	Donelly.....	Reindeer.....	Près Grimsby	Joseph Moore.....	Garde-frein.....	Tué.....	"	Érasé par le train, son corps trouvé par les ouv. à 6 a.m.	Mort accidentelle.
19 mars..	11 30 p.m.	Emigrants, Est.....	Thompson	Con. Mahon et Fielding	Chatham, Panther et G. Stephenson	Près Flamboro'.....	Thomas McDonal.....	Garde-frein.....	Tué.....	"	En donnant le signal au mécanicien a perdu l'équilibre } et est tombé sous le char..... }	Mort accidentelle.
5 avril..	7 00 a.m.	Fret spécial.....	Baillie.....	Jackson	Elephant.....	Beachville.....	A. Hackett.....	Garde-frein	Bras grav. contusionne	"	En attelant deux chars à bois.	
12 avril..	1 20 p.m.	Express du matin	Thompson	Mason	Prospero	Près Glence.....	Secord.....	Garde-frein	Tué.....	"	Traversant la voie.....	Ce Secord était sourd et n'a pas entendu le sifflet.
21 avril..	3 50 p.m.	Fret spécial.....	Hall.....	Morris	Panther	Wanstead	R. Finlayson.....	Hôtelier.....	Bras érasé.....	"	Essayant de monter sur le tr. après avoir tourné l'aiguille.	
23 avril..	3 40 a.m.	Emigrants	Flynn.....	Lorve	Bison	Ingersoll.....	Thomas Craft.....	Aiguilleur.....	Blessé au pied.....	"	Travaillant à placer les chars sur la voie d'évitement a essayé de sauter sur la locomotive.	
15 juin..	9 30 p.m.	Train d'évitement.....		Martin.....	Erie	Pont Suspendu.....	Chadwick	Journalier	Tué.....	"	Érasé par la locomotive.....	Mort accid. Le mécanicien exempt de tout blâme, vu qu'il a pris toutes les précautions pour prév. l'ac.
28 juin..	9 30 a.m.	No. 1, ordinaire, Toronto.....	Barrett	Black	Minerva.....	12 milles à l'est de Hamilton.	John Weimer.....	Inconnu.....	Les 2 jambes cassées..	"	Endormi sur la voie, s'est réveillé en sursaut et a couru sous la locomotive, était en sûreté où il se trouvait, ont dit qu'il va mieux.	

Assermenté devant moi, en la cité de Hamilton, ce 17e jour de juillet 1860.

Moi, William Comber Stephens, de la cité de Hamilton, secrétaire de la compagnie du chemin de fer G. O., fait serment et dit que l'état ci-dessus en deux feuilles est un état exact des accidents arrivés sur le G. O. pendant la période spécifiée.

(Signé,) **ÆMILIUS IRVING,**
Commissaire pour prendre les affidavits dans la cour du banc de la reine.

(Signé,) **W. C. STEPHENS,**
Secrétaire, Cie. G. O.

No. 26.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER GREAT WESTERN, et BEAVERTON, pendant le semestre expiré le 30 juin 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du Train.	Nom du Conducteur.	Nom de l'ingénieur.	No. de la locomotive	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Causes de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle. REMARQUES.	Verdict du Jury à l'enquête du Corner.
1860 26 juillet	10.00 a.m.	Express du jour, ouest.....	Whitby.....	Mason	84	Poteau 126, entre Lond. et Komoka.	Patrick Ryan	Garde-frein.....	Légères contusions à la tête.....		Il se trouvait sur le haut d'un char et s'est heurté la tête contre un pont.	
2 août..	3.00 p.m.	Express de Toronto	Barrett.....	Black	20	400 veeges ouest de Hamilton.....	James Cooper Thomas Johnson.....	Chauffeur..... Portefaix.....	Contusions et brûlure. Contusions.....		La chaudière a éclaté et la locomotive a par suite déraillé.	
21 août..		Trains d'évoicement.....	Vary	Glass	36	Sarnia.....	D. W. Vary.....	Conducteur	Contusions graves.....		Ecrasé entre un char et le châssis d'un élévateur.	
6 sept..		No. 1, ordinaire, ouest.....	Prince.....	Lomas.....	68	1 mille Est de Thorold.....	Bernard Oates.....	Inconnu	Les deux bras cassés et contusions graves à la tête.....		Se trouvant sur la voie observant un train sur le chemin de Welland, n'a pas vu notre train ni entendu le sifflet. Se trouvant à un détour. Le mécanicien n'a pu arrêter à temps pour ne pas l'atteindre.	
3 oct....		Express de nuit, ouest	Patchin6.....	Noble	85	1½ mille à l'est de Windsor.....	Roach	Ouvrier sur la voie	Gravement blessé.....		Blessé par sa propre négligence, se trouvant sur la voie dans un char à bras lors du passage du train express.	
3 oct....		No. 6, ordinaire, ouest.....	Brodie.....	McDonald.....	12	¼ de mille à l'est de Stoney Creek...	Michael Malaky agé de 3 ans.....	Enfant d'ouvrier..	Tué		A tenté de traverser la voie si près du train qu'il fut impossible pour le mécanicien d'arrêter à temps.....	Pas d'enquête.
11 oct....		No. 8, émigrants, ouest.....	Mackey.....	Welsh.....	63	Station de Paris.....	Thomas Gray	Inspecteur des chars.....	Tué		Un train spécial de fret (est) sur le chemin de Buffalo et du lac Huron a rencontré un train d'émigrants sur le G. O., à la traverse de la station de Paris par la faute des employés des compagnies de Buffalo et lac Huron, qui ne se sont pas conformés aux règlements de la compagnie qui veulent qu'ils arrêtent avant la traverse.	Nous constatons que le défunt, Thomas Grey, est mort à la suite de blessures reçues lors du choc du train spécial du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron et d'un train d'émigrants sur le G. O., ce qui semblait inévitable vu les circonstances. Nous constatons aussi, qu'il n'y avait pas un nombre suffisant de gardes-freins sur le train de Buffalo et du lac Huron pour le retenir à temps. Nous constatons aussi que les employés de ces deux lignes ne se conforment pas habituellement aux règles de la compagnie, savoir: arrêter complètement avant la traverse où l'accident est arrivé, et nous recommandons que cette règle soit strictement observée à l'avenir.
28 oct....		No. 5, fret, ouest.....	Barr	Marks	79	Chatham.....	Higgins	Inconnu	Légères contusions au derrière de la tête...		Couché entre les rails. Avant qu'on ait pu arrêter le train il était écrasé.	
7 nov....						¼ de mille à l'est de Dundas.....	Andrew Murphy.....	Ouvrier sur la voie	Tué		Trouvé mort sur la voie, écrasé probablement par un train. Les deux jambes coupées au-dessus du genou.....	Pas de verdict.
10 nov....		No. 8, fret, est.....	Watson	Heaver	48	4 milles à l'est de Windsor.....	James Rice, nègre.....	Inconnu	Tué		Ecrasé, il était couché sur la voie en état d'ivresse.....	Mort accidentelle.
12 nov....		Mixte, est.....	Meston	Williams	40	Watford	Andrew Murphy.....	Garde-frein.....	Doigt écrasé		En attelant les chars sa main s'est trouvée prise entre les tampons.	
23 nov....		No. 8, fret, est.....	Reese	Heaver et Phelps....	48 et 77	London	Adam Miller	Garde-frein.....	Tué		En passant sous un train il s'est embarrassé dans les roues et a reçu des blessures dont il est mort.	Pas de verdict.

NOTE.—La compagnie du G. O. objecte à cette partie du verdict où il est dit que les employés du G. O. ne se conforment pas ordinairement aux règlements de la compagnie qui prescrivent un temps d'arrêt complet avant la traverse où l'accident est arrivé. Les règlements de la compagnie exigent que tous les trains arrêtent avant de traverser la voie de Buffalo et lac Huron, et on n'a jamais constaté que cette règle ait été enfreinte. La compagnie de Buffalo et lac Huron a depuis fait une aiguille le long de la voie du G. O. et des trains y sont dirigés avant de traverser la voie du G. O.

(Signé,)

W. KNAPP HENDERSON,
Commissaire du B. R., etc.

(Signé,)

W. C. STEPHENS,
Secrétaire de la compagnie du G. O.

No. 27.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER du GRAND TRONC du Canada, pendant le semestre expiré le 31 déc. 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du jury à l'enquête du coronaire.
REMARQUES.												
1860.												
3 janv.	6.10 a.m.	Fret	W. Kingston	J. Cotterell	177	Près de Trenton	G. McComb	Employé	Tué	Chars endommagés	Rail brisé—Le train a déraillé.	
9 "	3.20 p.m.	No. 2, express	J. Way	J. Sheaffer	95	Guelph	J. Johnson	Employé	Tué	Aucun	A glissé sur la neige et a été renversé par le train qui passait.	"Mort accidentelle."
9 "	8.00 p.m.	Mixte	P. Rafferty	J. Findley	179	Belleville	Mme Kavanagh	Résident	Jambe cassée.	"	Traversant la voie—Ivre.	
3 février.	3.30 p.m.	Fret	J. Paulet	J. Millington	176	Matilda	C. Gagnes	Employé	Main contusionnée.	"	Main écrasée en attachant les chars.	
18 "	11.00 a.m.	No. 1, malle	M. Roberts	J. Corwin	30	Près de Hadlow	R. Specker	Manouvrier	Entorse.	"	Traversant la voie—Renversé par le chasse-neige.	
8 mars.	4.00 a.m.	Bois	J. B. Odell	J. Brownlow	71	Brockville	J. Cavan	Employé	Tué	"	Ecrasé en attachant la locomotive au train.	
31 "	2.00 p.m.	Spécial, fret	W. Mack	P. Temples	196	Près de Scarboro'	P. Mack	Employé	Une main et un pied contusion.	"	Tombé entre les chars.	
2 avril.	11.05 a.m.	No. 2, express	C. Keary	W. Wingfield	162	Weston	J. Rankin	Voyageur	Jambe disloquée.	"	Sourd et infirme—Traversant la voie.	
4 "	2.30 a.m.	Fret	R. G. Hudson	B. Wortly	178	Bowmanville	R. Brown	Employé	Maint contusionnée et coupée.	"	Négligence en attachant les chars.	
7 "	2.00 p.m.	Mixte	P. Rafferty	S. Hall	81	Oshawa	J. Rafferty	Employé	Tué	"	Se trouvait sur le haut d'un char a été renversé par un pont.	"Mort accidentelle."
7 "	3.00 p.m.	Train éclairneur	W. Kingston	J. Laroche	21	Pointe St. Charles	W. Kingston	Employé	Main contusionnée	"	Attelant les chars.	
17 "	7.45 p.m.	Train à traverses	J. W. Landrum	W. Baxter	159	Stratford	T. Trehan F. Murphy Seize hommes	Manouvrier Employé Manouvriers	Tué Blessé et mort à l'hôpital	Char endommagé	Collision entre les trains à traverse et le train de fret	"Négligence de la part de Landrum et Baxter, à se conformer aux règles de la compagnie." Arrêtés et attendent leur jugement.
23 "	3.00 p.m.	Ballast	P. Denis	H. McGuire	8	Près de Charrons	C. Martinbeam	Manouvrier	Tué	Aucun	Sourd—Marchant sur la voie contrairement aux règlements	"Mort accidentelle."
30 "	9.15 p.m.	Express	M. Cook	C. Dracott	199	Newtonville	G. Elliot	Voyageur	Pied écrasé	"	A sauté du train en mouvement.	
5 mai.	9.35 p.m.	No. 4, malle	J. W. Sproat	Jos. Reid	98	St. Paul	J. Campbell	Voyageur	Tué	"	Ivre—Marchait sur la voie	Même cause. La compagnie exempte de tout blâme.
16 "	11.00 a.m.	Train à vide	A. D. Doughty	D. Preston	200	Toronto	W. Gallagher	Ouv. sur la voie	Tué	"	Marchant sur la voie	Mort accidentelle.
9 juin	11.00 a.m.	Fret pour la voie	W. Kingston	P. Paterson	204	Près de Trenton	J. Reynolds	Voyageur	Tué	"	Sourd et muet—traversant la voie	Mort accidentelle.
13 "	11.00 p.m.	Fret	W. S. Goudy	J. Blackbird	152	Malton	J. Hearn	Voyageur	Tué	"	Ivre—Traversant la voie	"Toujours ivre.—Mort accidentelle."
19 "	4.00 p.m.	Fret	P. Smith	J. Wilson	147	Forrest	H. Donald	Employé	Blessure à l'intérieur	"	Négligence en attelant les chars.	
20 "	11.05 a.m.	Fret	J. Dixon	R. Jones	161	Guelph	J. Thorp	Voyageur	Tué	"	Traversant la voie en avant du train	Verdict spécial.—Appelant l'attention sur les barrières.
23 "	5.10 p.m.	Mixte	J. H. Hunt	A. Lamorue	193	Newcastle	G. Fisher	Voyageur	Coupure au-dessus de l'œil	Voiture (buggy) brisée	Ivre—A traversé la voie en avant du train.	
26 "	11.45 p.m.	Express	J. S. Wood	N. Bush	67	Lancaster	J. Davidson	Voyageur	Abrasion à la main	Chors endommagés	Le train a passé sur 4 chevaux—dérailement.	
29 "	6.00 a.m.	Fret	M. Vallée	J. Finn	14	Ligne frontière	P. Murray	Enfant	Tué	Aucun	Enfant de 14 mois mis sur la voie.	
11 juillet	6.50 p.m.	Express	W. Cooke	D. Preston	35	Kingston	Charles Ham	Enfant	Tué	"	Traversant la voie en voiture, rencontré par le train; le cheval a pris l'épouvante, entraînant M. H. qui s'est frappé la tête sur une pierre et a été tué.	"Négligence des employés à donner les signaux requis."
12 "	11.30 p.m.	Fret	P. Charlebois	J. Byrd	188	Près de Williamsburg	Abraham Hopper		Tué	"	Ivre sur la voie	"Mort accidentelle."
14 "	10.15 p.m.	Fret	J. Higgins	F. Richardson	204	Près de Cobourg	John Richardson		"	"	Supposé ivre	"Mort accidentelle."
30 "	9.20 a.m.	Bois	A. Lawrie	S. Castle	98	Près de Sarnia	Jas. Burke (1) John Nolan (2)	Empl. de l'entrepreneur	Cheville du pied cassée (1), blessures (2).	Quatre chars brisés	Chars à bois brisés.	
14 sept.	4.00 p.m.	Eclairneur	J. Christopher	W. Somerville	205	Don	W. Shnham		Tué	"	Enfant se pendait aux chars—Tête écrasée contre le ressort de choc.	"Mort accidentelle."
19 "	11.40 a.m.	Fret	W. Goudy	J. McIlwane	37	Guelph	Edvard Johnston	Employé	"	"	Négligence en attelant les chars	"
19 oct.	9.00 a.m.	Fret	W. Haynan	J. Brodin	203	Près de Brockville	Inconnu		"	"	Supposé fou—Couché sur la voie	"
25 "	1.00 a.m.	Fret	A. Connor	W. Armstrong	150	Toronto	Pat. Rafferty	Voyageur	"	"	Soldat ivre couché sur la voie	"
16 nov.	7.10 p.m.	Mixte	J. Draper	J. Blackbird	152	Près de Forest	Dunkin Perrin		"	"	Ivre	"
16 "	6.00 p.m.	Mixte	J. Draper	J. Blackbird	152	Près de Westwood	Jas. Salter		"	"	Ivre	"
17 "	7.30 p.m.	Express	J. S. Clarke	W. H. Cone	198	Whitby	Thos. Shaw		"	"	Ivre—Pris dans une clôture	"
17 "	12.00 p.m.	Mixte	W. Browning	P. Condon	47	Bécancour	J. McDonald	Voyageur	"	"	Se tenait sur la plateforme—Est tombé entre les chars	"
1r déc.	Inconnue	Inconnu	Inconnu	Inconnu	Inconnue	Près de Richmond	Inconnu		"	"	On suppose qu'il est tombé du train-poste	"
10 "	Inconnue	Inconnu	Inconnu	Inconnu	Inconnue	Vanson's Pond	Henderson		"	"	Trouvé près de la voie, mutilé—On ne sait comment	"
15 "	5.00 p.m.	Malle	J. B. Harris	J. Donaldson	90	Près de Brockville	Louis Stick		"	"	Sauvage ivre	"
21 "	4.00 p.m.	Spécial	A. McNab	J. Balfour	84	Port St. Charles	Dunn	Voyageur	Tête et bras; mort à la suite de l'amput. du bras le 24 déc.	"	Ivre, essayant de monter après le départ du train.	

Attesté sous serment devant moi, ce quatrième jour de janvier 1861, à Montréal.

L'état ci-dessus est exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

No. 29.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de BUFFALO et LAC HURON, pendant le semestre expiré le 31 déc. 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Dommage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du Coroner.
REMARQUES.												
1859. 10 juillet	3:40 p.m.	No. 3, exp. de jour	John C. Metcalf...	M. Christian	Victoria ...	Un mille à l'ouest du canal Welland, au pont Feeder.	Thomas Piles.....	Ni voyageur ni employé; passant sur la voie.	Ecrasé par le train.....	Aucun.....	Quand on l'a aperçu il était couché le long des rails; au bruit du signal il se souleva, mais retomba immédiatement sur les rails; on le transporta à Port Colborne où il mourut le même soir.	"Que le dit Thomas Piles a été écrasé accidentellement étant couché le long de la voie et en partie sur cette voie, par le chemin de fer de B. et du L. H., par le train allant à l'est, dans l'après-midi du 10 juillet 1860."
22 sept...	8.00 p.m.	Fret spéc. (ouest)	James Quinlan....	E. Bowen et E. Dean.	Milwaukie et Perth.	Deux milles à l'ouest de Caledonia.	James Johnson	Garde-frein	Renversé par un pont, traverse pour les cultivateurs.	Aucun.....	Position dangereuse; debout sur le haut d'un char à fret, il fut renversé par un pont; il tomba ensuite sur la voie.	"Que le dit James Johnson a été tué en tombant par accident d'un train spécial du chemin de fer de B. et de L. H. le 22 septembre 1860."
11 octob.	2.50 a.m.	Fret spécial (est)	James Hooper.....	E. Dean	Wisconsin.	Traverse à la station de Paris.....	Thos. Grey, employé de la compagnie du G. W.	Ni voyageur ni employé de cette compagnie.	Renversé par les chars, se tenait derrière le train du G. O. à la traverse.	Environ \$2,000...	Le mécanicien Dean, trompé par l'épaisseur du brouillard, et ayant imprudemment laissé le train prendre une trop grande vitesse avant d'arriver à la station, n'a pu en approchant, et malgré les freins, prévenir la collision avec le train du G. W. sur la traverse: Destitué pour négligence des règlements.	"Que le défunt Thomas Grey est mort à la suite de blessures reçues dans la collision inévitable, d'après les circonstances, du train spécial sur le chemin de B. et du L. H., et du train d'émigrants du G. O. Le jury constate aussi que la compagnie de B. et du L. H. n'avait pas assez de garde-frein. Aussi que les mécaniciens des dites compagnies ne se conformaient pas habituellement aux règlements de la compagnie qui exigent un temps d'arrêt avant la traverse où l'accident a eu lieu. Le jury recommande que cette règle soit strictement observée à l'avenir."
19 octob.	5.05 a.m.	No. 7, fret (est) ...	John C. Metcalf...	W. Roberts et G. King.	Saginaw et Perth.	Pont-levis à Port Colborne.....	Personne de blessé.....			Environ \$1,500...	Brouillard épais; négligence du gardien du pont. Le train avançait lentement, il avait été presque arrêté à 1 mille à l'ouest pour permettre au mécanicien de s'assurer de la position. La lumière du signal n'a été vue qu'en arrivant dessus. La locomotive a touché le pont qui était ouvert; peu de dommage au matériel; tous les chars ont pu se rendre au terminus.	
6 nov....	7.45 p.m.	No. 6, mixte (o.)..	Richard Oxley ...	M. Robinson.....	Haldimand	Deux milles à l'est de Paris, traverse de Governor's Road.	Personne de blessé.....			2 chevaux tués....	Conduisait imprudemment; n'a pas pris garde aux signaux. Le conducteur a, dit-il, entendu le signal, mais s'est arrêté trop près de la voie; à l'arrivée de la locomotive les chevaux s'étant lancés en avant, ont été renversés par le tender et tués.	
24 déc...	10.15 a.m.	No. 5, expres. (e.)	Daniel Holmes ...	Thos. Horton.....	Caledonia..	Station de Seaforth.....	Wm. Stapleton	Ni voyageur ni employé.	Deux jambes écrasées et blessures diverses, le train l'a écrasé.	Aucun.....	Cet homme se trouvait à temps à la station, il a acheté son billet, mais n'est pas monté à temps. En essayant de monter après le départ il est tombé et s'est tellement blessé qu'il est mort en quelques heures.	"Le défunt a été tué par sa propre négligence. On ne peut blâmer ni la compagnie ni ses employés."

Signé et reconnu devant moi, au village de Fort Erié, comté de Welland, ce douzième jour de janvier 1860.

(Signé)

ABRAHAM FELL,

(Signé)

RICHARD GRAHAM, J.P. pour le comté de Welland.

Surintendant du trafic.

No. 30.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER d'ERIE et ONTARIO, pendant le semestre expiré le 31 décembre 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de chemin de fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du Train.	Nom du Conducteur.	Nom de l'Ingénieur.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	REMARQUES.
26 Sept...	11.00 a.m.	Train de voyageurs	W. Nash.....	Joseph Bradly.....	2	Deux milles au nord du pont suspendu, à la traverse du chemin de fer Great Western.	O'Brien, âgé d'environ 60 ans, résidant à Lockport, New-York.	N'était ni voyageur ni employé de la compagnie.	Pied coupé par la roue de la locomotive.	Pas d'avaries, excepté quelques bestiaux tués, estimés à environ soixante-et-quinze piastres.	L'individu blessé marchait sur la voie, quand on l'a aperçu il était à 1,000 pieds de la locomotive. Le sifflet de la locomotive et la cloche l'ont averti, mais le train étant lourdement chargé, bien que tous les freins aient été mis, il a été impossible de l'arrêter. L'individu s'est détourné, a regardé le train, et a continué à marcher sur la voie. En essayant d'éviter le train il a eu un pied écrasé. On en a pris soin et on l'a envoyé à sa famille à Lockport, N.-Y.	

ETAT DE NEW-YORK, } S. S.—Isaac C. Colton, de la cité, étant dûment assermenté dépose et dit qu'il était fermier du chemin
 COMTE D'ERIE, } de fer d'Erie et Ontario pour et durant l'année 1860, et que l'état ci-joint est exact au meilleur de
 CITE DE BUFFALO. } sa connaissance et croyance, et qu'il n'y a pas eu d'autre accident que celui qui y est mentionné.

Signé et attesté sur serment devant moi, ce onzième jour de février, A. D. 1861.

(Signé)

FREDERICK KEPPLÉ,
Commissaire des Actes pour Buffalo.

(Signé)

I. C. COLTON.

CHEMIN de FER de LONDON et PORT STANLEY.—Aucun accident pendant le semestre expiré le 31 décembre 1860.

(Signé)

W. BOWMAN, *Surintendant.*

No. 31.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de PORT HOPE, LINDSAY et BEAVERTON, pendant le semestre expiré le 30 juin 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du Train.	Nom du Conducteur.	Nom de l'Ingénieur.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Causes de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du Coroner.
9 Avril...	3 50 p.m.	Voyageurs	G. L. Fisk.....	G. H. Thayer...	2	21 milles de Port Hope...	.....	.....	.....	1 vache tuée ...	Clôtures enlevées par les ouvriers qui chargent le bois.	REMARQUES. Quand, où et comment, et de quelle manière le dit Archibald Douglas a-t-il été tué?—Le jury déclare sur serment que le défunt a été tué soit par la locomotive Havelock, soit par un des chars du chemin de fer de Port Hope et Lindsay; le train allant à Lindsay qui l'a écrasé sur la voie où il était couché. On n'a pu savoir comment il se trouvait là, et les employés ne sont pas à blâmer; toutefois, le jury ne peut s'empêcher de dire que si la route avait été ballastée (sablée) le mécanicien eut pu apercevoir cet homme à temps pour prévenir l'accident.
31 Mai...	8 25 a.m.	Voyageurs	G. L. Fisk.....	G. H. Thayer...	2	26 milles de Port Hope...	.....	.....	.....	1 cheval tué....	Clôtures en bon état.	
13 Juin...	5 15 p.m.	Voyageurs	G. L. Fisk.....	G. H. Thayer...	4	33 milles de Port Hope...	Archibald Douglas.	Etranger.....	Ecrasé par le train, reins brisés et autres blessures, qui ont occasionné la mort une heure après l'accident.	.....	Cet individu était couché entre les traverses de façon à ne pouvoir pas être aperçu par le mécanicien que cinquante ou soixante pieds avant d'arriver sur lui. Le train marchait avec la vitesse ordinaire de 15 ou 20 milles à l'heure. On a tout fait pour le sauver. Cet accident est évidemment dû à l'infraction faite à loi en passant sur la voie.	

Attesté sur serment devant moi, ce 25e jour de septembre 1860.

WM. BURNHAM, J. P.

A. T. WILLIAMS,
Surintendant du C. de F. de Port Hope, Lindsay et Beaverton.

Ce qui précède est une copie exacte du verdict rendu par le jury nommé pour s'enquérir des causes de la mort du défunt Archibald Douglas.

(Signé)

JOHN IRONS, *Coroner.*

No. 32.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de BROCKVILLE et OTTAWA, pendant le semestre expiré le 31 déc. 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalment de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Dompage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du jury à l'enquête du coronaire.
REMARQUES.												
1859. 11 jan...	11 00 a.m.	Train mixte.....	Alexander Allan..	James Fitton.....	3, Tay.....	Perth.....	Michael O'Malley..	Gardefreins.....	Fracture du crâne.....		Résultat de sa propre négligence; aucun employé à blâmer. Il va mieux.	
4 juillet 11 do...	9 00 p.m. 11 15 "	Locomotive spéciale... Train spécial.....	..... E. H. Burniston..	Patsey Donegan.. Patsey Donegan..	3, Tay..... 2, Ottawa.....	Près de Smith's Falls 1 mille au nord de Brockville.....	..... .....	..... .....	..... .....	2 vaches tuées..... 2 chevaux tués.....	Clôtures bonnes; barrières ouvertes. A sauté par-dessus la clôture pour venir paître sur la voie—bonnes clôtures.	
31 do... 26 sept... 8 oct... 9 oct... 3 nov... 10 nov...	1 30 " 6 45 " 7 12 " 6 30 " 3 30 " Nuit.....	Locomotive de ballast... Train mixte..... Train mixte..... Train mixte..... Train mixte..... Locomotive de ballast..	A. F. Leely..... E. H. Burniston.. E. H. Burniston.. E. H. Burniston.. E. H. Burniston..	Patsey Donegan.. James Fitton..... James Fitton..... James Fitton..... Myron Ellis..... Lionel Fitton.....	2, Ottawa..... 3, Tay..... 3, Tay..... 3, Tay..... 1, St. Laurent..... 2, Ottawa.....	Près de Smith's Falls Franktown..... Carlton Place..... Smith's Falls..... Brockville..... Pike Falls.....	Luke Healy..... E. H. Burniston.....	Résidant..... Conducteur.....	Tué..... Ecrasé entre les chars.....	Cheval tué..... Vache tuée..... Vache blessée..... Vache tuée.....	Sourd marchant sur la voie..... Clôtures bonnes; barrières ouvertes. Libre sur la voie à la traverse. A la traverse de la ferme. Attachant les chars—légèrement blessé, a repris ses occupations quinze jours plus tard. Barrières ouvertes.	Le jury a exonéré la comp'ie.

Attesté sur serment devant moi à Brockville, ce 12ème jour de janvier 1861.

(Signé)

E. LAWLESS, J. P.

Je certifie que l'état ci-dessus est exact, au meilleur de ma connaissance et croyance.

(Signé)

A. BROOKE,

Ingénieur et surintendant par intérim du chemin de fer B. et O.

No. 33.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de MONTREAL et CHAMPLAIN, pendant le semestre expiré le 31 décembre 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalment de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Dompage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du coronaire.
REMARQUES.												
1860. 3 juillet.	Nuit.....	Passager.....	T. McGuire.....	G. Morgan.....	Ste. Hélène.....	Près la jonction de Laprairie.....	David Walsh.....	Employé.....	Trouvé mort sur la voie.....		On suppose qu'il était endormi sur la voie.....	" Les jurés à l'enquête sont d'opinion que le dit David Walsh a été tué par accident. De plus les jurés sont d'opinion qu'aucun des employés de la compagnie n'est à blâmer dans cette affaire." (Signé) JOS. JONES, Coroner.
28 août..	Jour.....	Bois.....	.....	John Herbert.....	Hemmingford...	Près Caughnawaga.....	C. Oswenkarisher...	Inconnu.....	Tué.....		Le défunt était très âgé et sourd.....	" Les jurés à l'enquête sont d'opinion que le dit Charles Oswenkarisher a été tué par accident. De plus les jurés sont d'opinion qu'aucun des employés de la compagnie n'est à blâmer dans cette affaire." (Signé) JOS. JONES, Coroner.

Attesté sous serment devant moi, ce 14e jour de février 1861.

(Signé)

T. BOUTHILLIER, J. P.

(Signé)

JOHN DODSWORTH,

Surintendant du Mouvement.

No. 34.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de CARILLON et GRENVILLE, pendant le semestre finissant le 31 décembre 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents du chemin de fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle. REMARQUES.	Verdict du jury à l'enquête du coronaire.
7 Sept....	1½ p.m.	Ballaste	J. Ross.....	C. J. Bradford....	1	Chatham.....	Xavier Leaderoute.....	Inconnu	Un pied écrasé.....	Aucun	Etait ivre, couché sur le bord de la route dans un fossé, à un détour dans un renforcement où il ne pouvait être aperçu à temps.	

A comparu devant moi ce vingt-sixième jour de décembre A. D. 1860, le dit J. F. BARNARD, et attesté sous serment l'état ci-dessus.

(Signé,)

EDWIN PRIDHAM, J. P.

J. F. BARNARD, *Surintendant.*

N. B.—La ligne a été fermée pour l'hiver le 28 novembre. J. F. B.

CHEMIN de FER du ST. LAURENT et de L'INDUSTRIE.—Aucun accident pendant le semestre finissant le 31 décembre 1860.

ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de WELLAND, pendant le semestre expiré le 31 décembre 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No. de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la Compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle. REMARQUES.	Verdict du Jury à l'enquête du coronaire.
1860. 7 Sept....	3 00 p.m.	Evitement pour organiser un train.	Non mentionné...	Hugh Keenan....	1	Port Colborne.....	Daniel Sullivan, cultiv'r.	Ni passager ni employé....	Tué		Le défunt était sur la voie et n'a fait aucune attention au siffler. On suppose qu'il était ivre. Il se trouvait derrière le train qui a raculé sur lui. La compagnie s'est contentée de rappeler aux employés les instructions générales.	Mort accidentelle.

Attesté sous serment devant moi, le cinquième jour de janvier 1861, à Ste. Catherine.

20

(Signé,)

J. V. LEPPER, J. P.

L'état ci-dessus est exact.

Bureau du Chemin de Fer de Welland, Ste. Ste. Catherine, 4 janvier 1861.

(Signé,)

HIRAM SLATE, *Secrétaire de la C. de F. de W.*

No. 35.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER de STANSTEAD, SHEFFORD et CHAMBLY, pendant le semestre finissant le 31 déc. 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents de Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du Train.	Nom du Conducteur.	Nom de l'Ingénieur.	No. de la locomotive	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée ou tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Cause de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du Coroner.
1860 3 mars.	1.00 p.m.	Fret	W. Anderson.....	Samuel Eager.....	.....	West Farnham	Richard Frost.....	Chauffeur.....	Tué .....	.....	En fermant le robinet du cylindre pendant que le train était en mouvement, le défunt a glissé et la locomotive lui a passé sur le corps, il est mort instantanément.	Accidentel.

Assermenté devant moi, Charles S. Peirce, juge de paix de S. M. pour le district de Montréal, St. Jean, C. E., juillet 1860.

(Signé,)

CHARLES S. PEIRCE, J. P.

(Signé,)

FRANCIS PRUYN,

Surintendant et Ingénieur.

No. 36.—ETAT des accidents arrivés sur le CHEMIN de FER d'OTTAWA et PRESCOTT, pendant le semestre finissant le 30 juin 1860, dressé conformément aux dispositions de "l'Acte concernant les accidents des Chemins de Fer," 20 Victoria, chapitre 12, section 14.

Date.	Heure de nuit ou de jour.	No. et désignation du Train.	Nom du Conducteur.	Nom de l'Ingénieur.	No. de la locomotive	Lieu de l'accident.	Nom ou signalement de la personne blessée tuée.	Si c'était un passager, un employé ou toute autre personne.	Nature de l'accident arrivé aux personnes.	Domage fait au matériel.	Causes de l'accident—Mesures prises par la compagnie pour empêcher qu'il se renouvelle.	Verdict du Jury à l'enquête du Coroner.
1860 5 avril.	5.00 p.m.	Train-poste .....	.....	C. T. Hastings.....	5	Station d'Ottawa	Dav. Kidder, jeune garçon âgé de 10 ans.	.....	Tué .....	.....	Cet enfant a sauté sur l'avant de la locomotive en mouvement, il a glissé et a été écrasé avant qu'on put arrêter.	"Mort accidentelle."
29 nov.	10.00 a.m.	No. 2 mixte.....	S. Daniel.....	L. Loomis	2	1 mile au sud de Kemptville	Mme Allan.....	Autre.....	Tué	Point.....	Essayant de traverser la voie en avant du train en mouvement et est tombé.	"Mort accidentelle."

Assermenté devant moi ce vingt-et-unième jour de janvier 1861.

21

(Signé,)

A. SCOTT, J. P.

(Signé,)

JOHN R. WHITE,

Secrétaire de la Compagnie du Chemin de Fer d'Ottawa et Prescott.

No. 37.—COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL DU CANADA.—Compte No. 1.—(Suite.)

RECETTES.	Total des recettes jusqu'au 31 janvier 1861.		DEPENSE.		Total de la dépense jusqu'au 1er janvier 1861.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Compte des bons.</i>						
Bons à 6 pour cent., non convertibles, dus en 1862...	85,653	34	16,385,914	53		
do	353,806	66				
do	2,375,908	67			2,247,599	08
do	618,066	67			30,069	09
do	1873					
do	1876					
do	2,360,333	33				
do	301,733	34				
do	4,866	67				
do			6,100,366	68		
do			2,791,947	03		
Balance du prêt du gouvernement.....			\$25,278,228	54		

No. 38.—COMPTE No. 2.—Compte du revenu, indiquant les recettes et dépenses de la compagnie durant l'année, du 1er février 1860 au 31 janvier 1861.

RECETTES.		DEPENSE.		
\$	cts.	\$	cts.	
Montant reçu pour le transport des voyageurs.....	1,021,701	47	1,093,467	79
do de paquets et de malles.....	73,330	12	13,597	96
do du fret et d'animaux vivants.....	1,093,368	15	2,393	75
do			10,384	08
Total.....	2,188,999	74	45,000	00
en rentes.....	8,943	60		
do	2,197,943	34		
Balance rapporté.....	1,032,949	76		
Surplus de revenu rapporté du semestre expiré le 31 janvier 1861.....	115,890	81		
	1,148,840	57		

RECETTES.		DEPENSE.		
\$	cts.	\$	cts.	
Renouvellement de rails, traverses, clôtures, ponts, etc., (y compris la part des frais, à porter au compte du revenu de la reconstruction des ponts tournants Desjardins et Welland).....	213,313	89	213,313	89
Intérêt jusqu'au 31 janv. 1861, sur la balance du prêt du gouvernement.....	170,316	30	170,316	30
Intérêt sur bons, etc., déduction faite de l'intérêt reçu.....	357,938	13	357,938	13
Montant des bons en circulation au début du compte occasionné par l'accident du pont Desjardins, de diverses autres réclams, et dépr. résult. des accid. qui ont eu lieu au pont Desjardins à Flamboro.....	23,463	41	23,463	41
Balance du compte des créances douteuses.....	28,871	34	28,871	34
Montant de l'intérêt sur bons du chemin de fer de Détroit à Milwaukee, reçu pour intérêt sur le capital du ch. de fer de D. et M., excepté au paiement des steamers <i>Canada</i> et <i>America</i>	21,000	00	21,000	00
Chemin de fer de Galt à Guelph, balance du "compte d'intérêt dû" étant l'int. dû à cette compagnie. Cette balance avait été portée au crédit de ce ch. dans les comptes antér., mais comme elle n'a pas été reçue, elle est maintenant inscrite de nouveau.....	3,804	95	3,804	95
Balance du "compte d'exploitation" du chemin de fer de Galt à Guelph, perte résultant de l'exploitation de cette ligne du 1er février 1858 au 31 janvier 1860.....	10,198	16	10,198	16
Balance reportée.....	319,934	39	319,934	39
Dividende projeté au taux de 3 pour cent.—sur le capital social.....	\$1,148,840	57		
Surplus en mains et à reporter.....	243,086	07		
	76,848	32		
	\$319,934	39		

COMPTE No. 3.—Bilan général jusqu'au 31 janvier 1861.

Dt.		Av.		
\$	cts.	\$	cts.	
Montant en circulation et dû au compte du roulage de la compagnie.....	\$169,120	16	\$1,061,457	70
Approvisionnements généraux en main, le 31 janvier 1861.....	221,634	12	319,934	39
Combustible, (bois).....	90,473	06	32,720	85
Machines.....	62,782	06		
Rails.....	241,125	40	17,400	00
Bons municipaux.....	69,400	00		
Montant de l'intérêt dû jusqu'au 31 janv. 1860, sur le prêt à la comp. du ch. de fer de Détroit à Milwaukee.....	108,818	99	285,619	15
Moins—Mont. de l'int. non porté au comp. du revenu.....	467,296	69		
Balance entre les mains du banquier.....	170,333	33		
Lettres de change non encore dues.....	116,178	28		
Diverses créances de la compagnie.....				
	\$1,717,132	09	\$1,717,132	09

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.—

Dr.	Dépenses jusqu'au 31 déc. 1861.		Dépenses pour le semestre expiré le 30 juin 1861.		Dépense totale jusqu'au 30 juin 1860.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
(Voir aperçus.)							
Chemin de fer St. Laurent et Atlantique, Québec et Richmond, et Québec et Trois-Pistoles.	<i>Division Est.</i>						
	A Génie	398,248	95	1,423	52	399,672	47
	B Travaux et voie permanente	9,984,479	00	189,800	53	13,169,059	70
	C Stations, édifices et bureaux	1,023,681	65	2,994,780	17	1,057,935	78
	D Fonds divers	69,632	28	34,254	13	70,282	02
	E Télégraphe électrique	30,177	84	649	74	30,425	60
	F Dépenses générales	900,265	67	247	76	905,594	66
Terreins et dommages à des terrains	185,177	04	5,328	99	207,462	73	
De Montréal à Toronto.	<i>Division Centrale.</i>						
	A Génie	368,594	01	4,843	41	373,437	42
	B Travaux et voie permanente	14,178,998	43	161,467	07	14,340,465	50
	C Stations, édifices et bureaux	1,647,867	84	27,917	85	1,675,785	69
	D Fonds divers	31,906	28	277	71	32,183	99
	E Télégraphe électrique	24,288	63	144	03	24,432	66
	F Dépenses générales	720,488	04	10,589	50	731,077	54
De Toronto à Sarnia, et embranchement jusqu'à London.	<i>Division Ouest.</i>						
	A Génie	219,087	57	513	87	219,601	44
	B Travaux et voie permanente	7,478,829	98	21,843	06	7,500,673	04
	C Stations, édifices et bureaux	576,774	58	110,719	31	687,493	89
	D Fonds divers	21,660	65	2,762	98	24,423	63
	E Télégraphe électrique	12,414	57	1,099	09	13,513	66
	F Dépenses générales	146,013	29	4,929	35	150,942	64
Compensation accordée aux entrepreneurs canadiens pour interruption de leurs travaux	121,666	67			121,666	67	
Terreins à Sarnia	69,026	03	Cr. 25,538	77	43,487	26	
<i>Mobilier roulant.</i>							
Locomotives	2,180,399	55	49,763	91	2,230,163	46	
Chars à voyageur	386,413	69	56,885	96	443,299	65	
Chars à marchandises	1,493,253	01	308,531	23	1,801,784	24	
Chemin de fer Atlantique et St. Laurent, affermé par la compagnie.	<i>Division Portland.</i>						
	A Génie	10,521	35	231	00	10,752	35
	B Travaux et voie permanente	865,676	05	73,965	20	939,641	25
	C Stations, édifices et bureaux	355,897	41	6,981	40	362,878	81
	Locomotives	43,702	19	1,884	69	45,586	88
	Chars à marchandises	106,073	05	2,568	86	108,641	91
	Chars à voyageurs	7,313	04	2	31	7,315	35
	D Fonds divers	5,303	13	20	15	5,323	28
	E Télégraphe électrique	9,456	40	11	07	9,467	47
	F Dépenses générales	116,466	09	2,174	98	118,641	07
	Terreins dans la division Portland	7,666	75			7,666	75
	Ferme du chemin de fer Atlantique et St. Laurent	2,077,089	22	171,677	00	2,248,766	22
	Pont Victoria	6,235,904	72	258,762	62	6,494,667	34
	Bacs à vapeurs et barges	216,421	67	57,898	82	274,320	49
	C. c. de f. G. T. Chicago, Dtr't et Canada. Travaux sur la ligne du Détroit	269,624	21	Cr. 260,571	49	9,052	72
	Souscription à la comp. d'entrepôt, des docks et quais du St. Laurent	50,000	00	41,402	86	41,402	86
	Dépenses du bureau à Londres	105,043	72			123,000	00
<i>Travaux en voie d'exécution.</i>							
Section St. Thomas et Rivière-du-Loup, classée une fois finie dans la division est	2,994,780	17	Cr. 2,994,780	17			
Embranch. de T.-Rivières à Arthabaska	39,569	21	122,743	32	162,312	53	
	\$55,785,853	63	\$1,554,535	70	\$57,340,389	33	
					2,949,757	09	
Balance au crédit du "compte du capital"						\$60,290,146	42

Compte de capital pour le semestre expiré le 30 juin 1860.

Av.							
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Capital consolidé.</i>							
Montant d'actions consolidées en capital						13,503,040	67
<i>Compte des actions.</i>							
Montant des actions non encore consolidées						14,938	48
Montant payé sur actions confisquées						6,716	00
						21,654	48
<i>Capital en bons.</i>							
Bons de la cité de Montréal						400,000	00
Bons de Island Pond						438,000	00
Bons de la comp. des terres britannique américaine						100,000	00
Bons du séminaire de Montréal						100,000	00
						1,038,000	00
Bons de Québec et Richmond						486,666	67
<i>Bons du Grand Tronc:</i>							
Bons ordinaires à 6 pour cent						3,335,821	34
Bons à 7 pour cent dus en 1862						\$2,420,344	21
do do do 1867						2,433,333	33
do do do 1872						2,288,212	37
						7,141,889	91
<i>Montant reçu sur les bons non émis de la compagnie, porté au compte des actions confisquées sur des certificats de bons,—</i>							
De la compagnie						17,763	34
Du gouvernement						17,763	34
						35,526	68
						17,037,904	60
<i>Capital en bons privilégiés.</i>							
Premiers bons privilégiés						9,733,333	33
Deuxièmes bons privilégiés						4,851,580	01
						14,584,913	34
<i>Bons provinciaux.</i>							
<i>Montant des bons provinciaux, émis pour le compte du—</i>							
Chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlant.						2,275,166	67
Chemin de fer de Québec et Richmond						1,216,666	66
Chemin de fer Grand Tronc						11,650,800	00
						15,142,633	33
						\$60,290,146	42

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
Bureau du secrétaire et du trésorier,
Montréal, 23 septembre 1860.

JOSEPH ELLIOTT,
Secrétaire et Trésorier.

DETAILS DES DEPENSES MENTIONNEES DANS LE COMPTE DU CAPITAL.

A GENIE.

	Division est.	Division centrale.	Division ouest.	Division Portland.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Salaires et dépenses de bureau	431 66	4,190 18	300 00	201 00	5,122 84
Exploration.....	460 05	283 00	203 87	30 00	976 92
Frais de voyage.....	155 00	359 21	.....	.....	514 21
Instruments et matériaux à dessin.....	7 51	9 02	.....	.....	16 53
Cartes et plans .....	.....	2 00	.....	.....	2 00
Inspecteurs.....	369 30	.....	10 00	.....	379 30
	\$1,423 52	\$4,843 41	\$513 87	\$231 00	\$7,011 80

B TRAVAUX ET VOIE PERMANENTE.

	Division est.	Division centrale.	Division ouest.	Division Portland.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Voie donnée à l'entreprise	51,066 67	150,847 98	.....	.....	201,914 65
Rails, coussinets, traverses, etc.....	81,688 68	38,654 92	10,924 97	52,130 31	183,398 88
Ponts, canaux couverts, etc.....	27,055 24	21 19	213 93	21,707 46	48,997 82
Travaux de surcroît.....	19,323 02	Cr. 32,552 42	5,864 30	.....	Cr. 7,365 10
Signaux	52 88	1,802 75	928 74	.....	2,784 37
Ballastage	10,440 14	2,384 95	3,787 76	127 43	16,740 28
Clôture	72 00	298 70	123 36	.....	494 06
Items divers.....	101 90	9 00	.....	.....	110 90
	\$189,800 53	\$161,467 07	\$21,843 06	\$73,965 20	\$447,075 86

C STATIONS, EDIFICES ET BUREAUX.

	Division est.	Division centrale.	Division ouest.	Division Portland.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Stations temporaires	79 29	.....	192 64	.....	271 93
Stations des locomotives.....	.....	45 00	12,663 89	113 80	12,822 69
Stations des voyageurs.....	155 52	6,517 37	2,186 55	25 06	8,884 50
Stations des marchandises	20 91	12,516 73	1,782 96	1,683 89	16,004 49
Stations pour le bois et l'eau.....	614 20	2,190 99	3,109 92	130 22	6,045 23
Bureaux	47 37	685 98	.....	31 50	764 85
Quais et terrains de dépôts	33,336 84	5,961 88	90,783 35	4,996 93	135,079 00
	\$34,254 13	\$27,917 85	\$110,719 31	\$6,981 40	\$179,872 69

D PROPRIETES DIVERSES.

	Division Est.	Division Centrale.	Division Ouest.	Division Portland.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Meubles dans les différents bureaux.....		161 54			161 54
Maisons	649 74	116 17	641 58	16 12	1,423 61
Pompes à incendie.....			2,121 40	4 03	2,125 43
	\$649 74	\$277 71	\$2,762 98	\$20 15	\$3,710 58

E TETEGRAPHE ELECTRIQUE.

	Division Est.	Division Centrale.	Division Ouest.	Division Portland.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Instruments.....	178 75	56 54			235 29
Réparation d'instruments.....	15 00	5 00			20 00
Ligne		38 96	1,095 37		1,134 33
Installation de bureaux	34 46				34 46
Batteries	14 72	33 16	3 72	11 07	62 87
Papeterie	0 28				00 28
Dépenses incidentes	4 55	10 17			14 72
	\$247 76	\$144 03	\$1,099 09	\$11 07	\$1,501 95

F DEPENSES GENERALES.

	Division Est.	Division Centrale.	Division Ouest.	Division Portland,	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Salaires et dépenses de bureaux	1,171 39	2,342 77	1,171 39	2,174 98	6,860 53
Loyer, taxes	149 34	298 67	149 34		597 35
Livres, papeteries, annonces, etc.....	315 15	623 71	70 04		1,008 90
Assurances	54 54	261 58	17 71		333 83
Audition.....	754 78	1,509 57	754 79		3,019 14
Frais de justice et actes notariés.....	1,395 79	2,556 23	1,278 11		5,230 13
Frais de justice et items divers.....	1,488 00	2,996 97	1,487 97		5,972 94
	5,328 99	\$10,589 50	\$4,929 35	\$2,174 98	\$23,022 82

DÉTAILS des DÉPENSES MENTIONNEES dans le COMPTE de REVENU.**G DEPENSES POUR LES LOCOMOTIVES.**

Salaires et gages pour le fonctionnement des locomotives.....	\$ cts.	97,163 29
Bois de chauffage	152,807 88	
Huile, suif et rebuts.....	14,812 98	
Matériaux pour réparer les locomotives et tenders.....	79,929 39	
Gages pour réparer les locomotives et tenders.....	70,913 33	
Réparations des ateliers, citernes, outils, etc.....	1,451 15	
Réparations qui n'ont pas été faites par la compagnie.....	13,625 38	
Eclairage.....	648 57	
Eau	20,229 45	
	451,586 24	

H DEPENSES POUR L'ACHEMINEMENT DES VOYAGEURS.

	\$	cts.
Salaires des surintendants, commis, etc.....	19,572	31
Gages des conducteurs, garde-frein, etc.....	29,266	56
Huile, suif et rebuts.....	2,668	39
Matériaux pour réparer les chars.....	20,878	96
Gages pour réparer les chars.....	19,754	46
Réparations aux ateliers, citernes, etc.....	7,249	03
Réparations qui n'ont pas été faites par la compagnie.....	1,787	19
Combustible.....	12,534	30
Petits approvisionnements.....	363	42
Eclairage.....	7,250	91
Gages des aiguilleurs.....	11,625	40
Items divers.....	969	56
	\$133,720	49

I DEPENSES POUR L'ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES.

	\$	cts.
Salaires des surintendants, commis, etc.....	27,633	89
Gages des conducteurs, garde-frein, porte-faix, etc.....	79,959	35
Huile, suif et rebut.....	16,225	15
Matériaux pour réparer les chars, etc.....	52,809	70
Gages pour réparer les chars, etc.....	43,936	62
Réparatsons aux ateliers, citernes, outils, etc.....	5,342	76
Réparations qui n'ont pas été faites par la compagnie.....	5,820	70
Eclairage.....	7,434	62
Combustible.....	13,623	50
Petits approvisionnements.....	199	46
Gages des aiguilleurs.....	13,037	12
Items divers.....	5,831	18
	\$271,854	05

K ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES EDIFICES.

	\$	cts.
Gages des inspecteurs, poseurs de rails et journaliers, et outils.....	134,912	13
Rails, coussinets, traverses, équipements.....	86,387	03
Ballast et ballastage.....	7,766	40
Réparations aux ponts, canaux couverts, etc.....	36,583	28
Réparations aux stations, édifices, etc.....	11,147	41
Réparations des maisons.....	873	26
Proportion du salaire des ingénieurs et des dépenses de bureau.....	16,290	14
Entretien donné à l'entreprise.....	17,574	95
Petits approvisionnements.....	56	13
Eclairage.....	1,141	36
Combustible.....	1,020	68
Items divers.....	306	99
	\$314,059	76

L DEPENSES GENERALES.

	\$	cts.
Salaires des officiers et commis.....	32,047	07
Annonces, impressions et papeterie.....	5,779	83
Frais de justice.....	2,879	25
Assurance.....	609	47
Gages des garde-magasin et dépenses de bureau.....	473	35
Frais de voyage.....	3,897	21
Loyer et dépenses générales de bureau.....	6,150	78
Prime de change payée.....	1,234	13
Escompte et perte sur billets.....	114	64
Items divers.....	3,740	82
	\$56,925	30

M

DEPENSES DU TELEGRAPHE.

	\$	cts.
Salaires.....	10,267	18
Instruments.....	100	75
Réparations.....	559	12
Installation de bureau.....	86	49
Batteries.....	944	92
Dépenses incidentes.....	317	39
Papeterie	11	55
	\$12,287	38

N

TAXES.

	\$	cts.
Taxes scolaires.....	850	07
Taxes municipales.....	6,142	27
Taxes des chemins.....	76	98
	\$7,069	32

COMPTE DU REVENU pour le semestre expiré le 30 juin 1860.

DÉPENSES.		RECETTES.	
	\$		\$
(Voir aperçus.)			
G. Dépenses pour le fonctionnement des locomotives.....	451,586 42	Voyageurs, No. 321,422.....	514,286 31
H. Dépenses pour l'acheminement des voyageurs.....	133,720 49	Bagage.....	4,041 61
I. Dépenses pour l'acheminement des marchandises.....	271,854 05	Malles.....	52,687 40
J. Dépenses pour l'entretien de la voie et des édifices.....	314,039 76	Marchandises, tonnes 351,479½.....	938,197 21
K. Dépenses générales du roulage.....	56,926 55	Exprès.....	12,397 35
L. Taxes.....	12,287 38	Voiturage.....	249 50
M. Dépenses pour les bateaux passeurs.....	7,069 32	Billets imprimés pour d'autres lignes.....	336 40
N. Mont. payé pour pertes de march. ou domm. fait à des march.....	4,211 70	Permis. de vendre des publications périodiques dans les chars.....	450 00
Indemnité pour pertes de bêtes à cornes.....	1,761 50	Télégrammes.....	3,637 30
Fr. de transp. des voyag., malles, etc., aux stat. aller et retour.....	256 10	Reçu du Grand Occidental du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et	2,009 98
Frais de transport des marchandises, aller et retour.....	8,384 51	Huron, pour l'usage de la gare Union, Toronto.....	3,284 18
Frais des agences aux Etats-Unis.....	18,971 69	Montant reçu de do comme leur part des dépenses de la gare	400 00
Frais des agences en Europe.....	3,316 45	Union.....	
Comptes de roulage non réglés.....	15,937 74	Montant reçu pour l'affrètement d'un bateau passeur.....	
Intérêt sur le capital, actions, ligne de Détroit... \$37,921 71			
Intérêt sur le capital, bons, do ... 43,800 00			
Entretien du pont Victoria.....	31,721 71		
Balance au crédit du compte de revenu pour le semestre expiré le	1,551 35		
30 juin 1860.....	142,148 19		
	\$1,532,082 97		\$1,532,082 97

JOSEPH ELLIOTT,
Sec.-Trésorier.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER G. T. DU CANADA,
Bureau du Secrétaire-Trésorier,
Montréal, 28 septembre 1860.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER G. T. DU CANADA.—Etat de la dépense totale de la compagnie et des sources qui ont pourvu à ses fonds jusqu'au 31 décembre 1860.

DT.	A COMPTE DE	Miles.				
<i>Division Est—</i>		362	\$	cts.	\$	cts.
Génie.....			547,863	53		
Travaux et voie permanente.....			12,831,327	97		
Stations, édifices et bureaux.....			1,152,777	37		
Fonds divers.....			70,282	02		
Télégraphe électrique.....			30,682	25		
Dépenses générales.....			905,594	66		
Pont Victoria.....					15,538,527	80
					6,599,300	68
<i>Division Centrale—</i>		335				
Génie.....			373,447	42		
Travaux et voie permanente.....			14,351,401	03		
Stations, édifices et bureaux.....			1,685,924	09		
Fonds divers.....			32,732	64		
Télégraphe électrique.....			24,485	89		
Dépenses générales.....			731,077	54		
					17,199,068	61
<i>Division Ouest—</i>		190				
Génie.....			220,418	58		
Travaux et voie permanente.....			7,558,498	55		
Stations, édifices et bureaux.....			694,729	63		
Fonds divers.....			24,769	25		
Télégraphe électrique.....			13,576	90		
Dépenses générales.....			150,942	64		
Compensation accordée aux entrepreneurs.....			121,666	67		
Terrains et dommages à des terrains.....					8,784,602	22
					210,007	38
<i>Mobilier roulant.—</i>						
Locomotives.....			2,377,330	68		
Chars à voyageurs.....			484,311	52		
Chars à marchandises.....			1,916,513	52		
					4,778,155	72
<i>Division Portland—(Ligne affermée)</i>		149				
Génie.....			10,752	35		
Travaux et voie permanente.....			942,835	28		
Stations, édifices et bureaux.....			362,988	19		
Fonds d'hiver.....			7,128	51		
Télégraphe électrique.....			9,467	47		
Dépenses générales.....			118,641	07		
Mobilier roulant.....			161,752	07		
Terrains dans la division Portland.....			7,666	75		
					1,621,231	69
<i>Items divers :—</i>						
Baes à vapeur et borges.....			283,516	64		
Avance à l'embranchement de Trois-Rivières à Arthabaska (à part de traites du Canada sur des fonds entre les mains de M.M. Baring.....			356,133	50		
Dépenses pour travaux sur la ligne de Détroit.....			29,026	29		
Dépenses pour télégraphe, fonds divers, etc., sur ditto.....			10,519	74		
Avance que la compagnie doit rembourser.....			11,432	45		
Souscription à la comp. d'entrepôt et de docks du St. Laurent.....			123,000	00		
Chemin de jonction de Port Hope.....			4,013	56		
Station Union, Toronto.....			20,518	27		
Chemin de fer d'embranchement de Montréal.....			1,051	96		
Tracés de la Rivière-du-Loup et de Woodstock.....			1,251	00		
Dépenses du bureau à Londres.....			\$123,305	74		
Moins—Honoraires de transport.....			4,623	33		
			118,682	41	959,145	82
Montant à reporter.....					\$55,690,039	92

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER G. T. DU CANADA.—Etat de la
dépense totale.—(Suite.)

DT. A COMPTE DE.			
		\$	cts.
Report.....		55,690,039	92
Balance de l'intérêt payé sur le capital jusqu'au 30 juin 1860, date de l'achèvement de la ligne. (Note—L'intérêt sur les actions et bons du St. Laurent et de l'Atlantique, compris dans le compte du fermage de l'Atlantique et du St. Laurent, est porté au compte du revenu).....		8,778,909	16
Intérêt payé comme ci-dessus depuis l'achèvement de la ligne.....		388,149	28
Intérêt non payé, capital en bons, Londres.....		655,417	81
Intérêt, compte général, Canada.....		349,141	93
Escompte sur billets, Londres.....		276,637	96
Escompte sur vente d'actions de l'Atlantique et du St. Laurent.....		3,990	67
Balance au débit du compte de revenu le 31 décembre 1860. (Voir compte de revenu A).....		924,668	75
Compte des bons achetés.....		292	00
Comptes à classer et à porter aux différents districts de la ligne :			
J. Bell, solliciteur.....	3,163	36	
Compte des forges de Rhymney (la facture manque).....	15,298	78	
Peto et Cie., balance payée, (la fac. manq.) et une petite bal. d'approv.	3,380	00	
Compte de lettres de change de T. E. Blackwell.....	9,976	85	
Abbott et Freer, leur compte est reçu mais non encore entièrement certifié.....	16,511	86	
Articles achetés à Londres.....	3,856	07	
			52,096 92
Actions de l'Atlantique et du St. Laurent, en main.....	158,166	65	
Bons de l'Atlantique et du St. Laurent, ".....	36,500	00	
Bons de la cité de Toronto.....	229,706	67	
Compte de Toronto, compte non classé.....	20,293	33	
Argent chez les banquiers.....	\$127,925	18	
Argent.....	127	97	
	128,053	15	
Approvisionnements en main, selon le gros livre.....	417,452	22	
Combustible en main.....	192,168	65	
	609,660	87	
Comptes de roulage non réglés.....	546,182	33	
Moins, argent dont il est rendu compte à Londres, compte de roulage de complet parcours.....	35,526	68	
	510,655	65	
Montant placé entre les mains des agents provinciaux, en vertu de l'acte 19 et 20 Vic., chap. 3. (Balance en sus des traites venant du Canada et dont il doit être tenu compte :)			
A compte de la ligne de Trois-Rivières à Arthabaska.....	\$409,225	83	
A compte des embranchements.....	327,770	00	
	736,995	83	
Au débit de la compagnie du chemin Atlantique et du St. Laurent.....	23,179	92	
Dû pour le quai du steamer, Portland.....	26,694	39	
Montant payé aux commissaires du fonds d'amortissement pour rembourser le prêt de la cité de Portland.....	236,250	00	
Compte de bons provinciaux non émis.....	9,441	33	
Compte de lettres de change, Canada.....	24,000	00	
Compte de lettres de change du secrétaire, Londres.....	1,569	35	
Maitre-général des postes, Canada.....	6,738	92	
Billets recevables, Londres.....	24,333	33	
Compagnie du chemin de fer Grand Occidental.....	3,762	50	
Compagnie du chemin de fer du Nord.....	7,225	61	
Compagnie du chemin de fer de Port Hope à Lindsay.....	240	71	
Compagnie du chemin de fer central du Michigan.....	341	92	
Compte de petites dettes.....	21,098	36	
			2,804,808 49
A reporter.....			69,924,152 89

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER G. T. DU CANADA.—Etat de la
dépense totale.—(Suite.)

DT.	A COMPTE DE.		
		\$ cts.	\$ cts.
	Reporté.....		69,924,152 89
Inauguration du pont Victoria, payable par le gouverne- ment canadien.....	\$13,643 04		
Do balance non classée	2,000 00	15,643 04	
Comptes de roulage non réglés.....		3,504 32	
Terrains et édifices à Sarnia, en sus de la somme transférée au compte des constructions		45,649 82	
			64,797 18
			\$69,998,950 07
A V.			
<i>Fonds consolidé.</i>		\$ cts.	\$ cts.
Actions consolidées en capital.....			13,503,649 00
<i>Compte des actions.</i>			
Actions non encore consolidées.....		14,438 48	
Reçu sur actions confisquées		6,716 00	
			21,154 48
<i>Capital en bons.</i>			
Bons de la cité de Montréal.....	\$400,000 00		
Bons de Island Pond	438,000 00		
Bons de la compagnie britannique américaine des terres..	100,000 00		
Bons du séminaire de Montréal.....	100,000 00		
		1,038,000 00	
Bons de Québec et Richmond		486,666 67	
Bons du Grand Tronc :			
Bons ordinaires 6 pour cent		8,394,221 34	
Bons à 7 pour cent, dus en 1862.....	\$2,420,490 21		
do do 1867.....	2,433,333 33		
do do 1872.....	2,288,212 37		
Montant reçu sur bons non émis de la compagnie et porté au compte de la compagnie avec les actions con- fisquées sur certificats de bons :—		7,142,035 91	
De la compagnie.....	\$17,763 34		
Du gouvernement.....	17,763 34		
		35,526 68	
			17,096,450 60
<i>Capital en bons privilégiés.</i>			
Premiers bons privilégiés		9,733,333 33	
Deuxièmes bons privilégiés		4,066,262 23	
			13,799,595 56
<i>Bons provinciaux.</i>			
Montant des bons provinciaux émis à compte—			
Du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique.....		2,275,166 67	
do do Québec à Richmond.....		1,216,666 66	
do do Grand Tronc.....		11,650,800 00	
			15,142,633 33
Total, capital nominal.....			59,563,482 97
Ajoutez—Prime sur vente de bons.....			330,693 88
			59,894,176 85
<i>A déduire—</i> Escompte sur vente d'actions et de bons.....		1,845,597 70	
Change et commission.....		131,583 11	
Compte de dépenses, capital en bons privilégiés.....		81,259 04	
À reporter.....			

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.—Etat
de la dépense totale, etc.—(Suite.)

A V.			
		\$	cts.
<i>Montant rapporté</i>			57,835,737 00
Billets payables en circulation, Canada (jusqu'au 30 juin 1860, billets subséquents compris dans les crédits particuliers).....	\$ 155,032 42		
Londres	2,594,441 10		
		2,749,473 52	
Emprunts, sur garanties et autrement (Voir cédule B).....		7,570,612 41	
Prêts spéciaux du gouvernement canadien.....		178,000 00	
Crédits particuliers, pour approvisionnements, combustible, génie, papeterie et divers déboursés (y compris une petite somme portée au crédit du département du fret pour le transport des approvisionnements de la compagnie).....		597,655 92	
Crédits particuliers, selon compte général.....		27,502 18	
Crédits selon les comptes du payeur à Mont. et du trésorier à Portland :			
Gages, selon le compte du payeur à Montréal.....	\$125,443 61		
Gages et approvisionnements, selon les comptes du trésorier à Portland.....	79,930 46		
		205,374 07	
Jonction du chemin de fer Grand Tronc entre Chicago, Détroit et le Canada, compte du fermage.....		166,121 71	
Arrérages d'intérêt, capital en bons, Londres.....		655,417 81	
Comptes non-classés—profits et pertes.....		13,055 45	
			12,163,213 07
			\$69,998,950 07

JOSEPH ELLIOTT,
Secrétaire-Trésorier.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER G. T. DU CANADA,
Bureau du secrétaire-trésorier,
Montréal 20 mai 1861.

DÉPENSE sur le compte du capital, pour travaux de construction, distinguant la
dépense pour le semestre expiré le 31 décembre 1860.

(Voir aperçus.)	Milles.	Dépense jusqu'au 30 juin 1860.		Dépense pour le semestre expiré le 31 déc. 1860.		Dépense totale jusqu'au déc. 1860	
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Division Est.</i>	362						
A Génie		399,672	47	148,191	06	547,863	53
B Travaux et voie permanente.....		13,169,059	70	Cr. 337,731	73	12,831,327	97
C Stations, édifices et bureaux.....		1,057,935	78	94,841	59	1,152,777	37
D Fonds divers		70,282	02	.....	.....	70,282	02
E Télégraphe électrique		30,425	60	.....	256 65	30,682	25
Dépenses générales		905,594	66	.....	.....	905,594	66
<i>Pont Victoria</i>		6,494,687	34	104,633	34	6,599,300	68
<i>Division Centrale.</i>	335						
A Génie		373,437	42	10 00	.....	373,447	42
B Travaux et voie permanente.....		14,340,465	50	10,935	53	14,351,401	03
C Stations, édifices et bureaux.....		1,675,785	69	10,138	40	1,685,924	09
D Fonds divers		32,183	99	548	65	32,732	64
E Télégraphe électrique.....		24,432	66	53	23	24,485	89
F Dépenses générales		731,077	54	.....	.....	731,077	54
<i>Division Ouest.</i>	190						
A Génie		219,601	44	817	14	220,418	58
B Travaux et voie permanente		7,500,673	04	57,825	51	7,558,498	55
C Stations, édifices et bureaux.....		687,493	89	7,235	74	694,729	63
D Fonds divers		24,423	63	345	62	24,769	25
E Télégraphe électrique.....		13,513	66	63	24	13,576	90
F Dépenses générales.....		150,942	64	.....	.....	150,942	64
Compensation accordée aux entrepreneurs canadiens pour interruption de leurs travaux.....		121,666	67	.....	.....	121,666	67
Terrains et dommages à des terrains		207,462	73	2,544	65	210,007	38
<i>Mobilier roulant.</i>	149						
Locomotives		2,230,163	46	147,167	22	2,377,330	68
Chars à voyageur		443,299	65	41,011	87	484,311	52
Chars à marchandises		1,801,784	24	114,729	28	1,916,513	52
<i>Division Portland.</i>							
A Génie.....		10,752	35	.....	.....	10,752	35
B Travaux et voie permanente		939,641	25	3,194	03	942,835	28
C Stations, édifices et bureaux		362,878	81	109	38	362,988	19
D Fonds divers		5,323	23	1,805	23	7,128	51
E Télégraphe électrique		9,467	47	.....	.....	9,467	47
Dépenses générales		118,641	07	.....	.....	118,641	07
Mobilier roulant.....		161,544	14	207	93	169,752	07
Terreins dans la division Portland		7,666	75	.....	.....	7,666	75
<i>Divers.</i>							
Bacs à vapeur et barges		274,320	49	9,196	15	283,516	64
Avance à l'embranchement de Trois-Rivières à Arthabaska (à part de traites du Canada sur des fonds entre les mains de MM. Baring		162,312	53	193,820	97	356,133	50
Dépenses pour travaux sur la ligne du Détroit		22,928	81	6,097	48	29,026	29
Do télégraphe, etc., do do		18,474	05	Cr. 7,954	31	10,519	74
Avance que la compagnie du Détroit doit rembourser.....		9,052	72	2,379	73	11,432	45
Souscription à la comp. d'entrepôt, des docks et quais du St. Laurent.....		123,000	00	.....	.....	123,000	00
Chemin de fer de Jonction de Port Hope.....		4,013	56	.....	.....	4,013	56
Station Union, Toronto.....		539	76	19,978	51	20,518	27
Chemin de fer d'embranchement de Montréal.....		751	96	300	00	1,051	96
Tracés de la R.-du-Loup et de Woodstock .....		.....	.....	1,251	00	1,251	00
Dépenses du bureau à Londres.....		113,410	05	5,272	36	118,682	41
		\$55,050,764	47	639,275	45	\$55,690,039	92

A. COMPTE GENERAL DE REVENU.

Dr.		\$	cts.
Compte de revenu non classé, montant porté au revenu sur affaires antérieures au 1er juillet 1860.....		2,386,341	26
Balance au débit du compte de revenu pour le sem. expiré le 30 déc. '60		10,440	57
		\$2,396,781	83
Av.		\$	cts.
Balance au crédit du revenu, dans les comptes du 30 juin 1860, tels que vérifiés.....		1,472,113	08
Balance portée au compte général, étant le débit du compte de revenu le 31 décembre 1860.....		924,668	75
		\$2,396,781	83

COMPTE DE REVENU pour le semestre expiré le 31 décembre 1860.

(Voir détails.)" DÉPENSE.		Dr.	
		\$	cts.
G	Dépense pour les locomotives.....	407,431	61
H	Dépenses pour l'acheminement des voyageurs.....	125,401	42
I	Dépenses pour l'acheminement des marchandises.....	266,243	02
K	Entretien de la voie et des édifices.....	474,142	74
L	Frais généraux se rattachant au roulage.....	64,262	16
M	Frais de fonctionnement du télégraphe.....	11,669	21
N	Dépenses générales, y compris la gestion, les frais de justice, etc....	29,543	33
O	Taxes.....	16,748	61
	Frais d'exploitation de bateaux passeurs.....	11,748	91
	Entretien du pont Victoria.....	580	83
	Dépenses de l'hôtel Sarnia.....	2,678	80
	Dommages à des terrains.....	1,451	01
	Pertes et dommages à des propriétés.....	17,947	90
	Compensation pour perte de vie ou blessures.....	1,581	70
	Indemnités pour pertes de bêtes à cornes.....	1,239	37
	Acheminement des voyageurs et des malles aux sta., aller et retour.	1,064	94
	Chariage et dépenses pour les effets des voyageurs.....	11,743	90
	Dépenses des agences en Canada et aux Etats-Unis.....	23,540	90
	Dépenses des agences en Europe.....	2,698	25
	Passage d'Ogdensburg.....	993	25
	Perte résultant de l'exploitation de la ligne de la Rivière-du-Loup..	4,889	26
	Contrat avec les propriétaires des steamers des lacs.....	14,590	00
	Transport des approvisionnements de la compagnie, et combustible, crédités mais non autrement portés en compte.....	22,136	72
Loyers et intérêt sur hypothèques :—		\$1,514,327	84
	Ferme de la voie ferrée de l'Atlantique et du St. Laur. \$190,832 40		
	Jonction de Chicago, Détroit et Can. du C. de F. G. T... 87,600 00		
	Rente de terrains à Québec Sud..... 1,370 00		
	Rente de terrain à la Pointe St. Charles, Montréal... 2,990 58		
	Intérêt—hypothèque sur terrains à Toronto..... 1,111 00		
	Intérêt—hypothèque sur terrains à Sarnia..... 2,400 00		
		286,303	98
		\$1,800,631	82

COMPTE DE REVENU pour le semestre expiré le 31 déc., 1860.—(Suite.)

RECETTES.	Av.
	\$ cts.
Passagers, No. 418,076½	705,472 58
Service spécial.....	4,422 30
Bagages.....	4,747 66
Malles	57,652 80
Marchandises, ton. 334,145.....	1,011,030 71
Express	15,199 89
Louage de voiture.....	546 64
Télégrammes	1,165 76
Abonnements.....	266 66
Impression de billets	10 00
Rentes	10,461 99
Hotel Sarnia	1,560 00
Montant payé par les chemins de fer Grand Occidental et du Nord pour l'usage de la gare Union, Toronto.....	2,009 98
Montant reçu de ces compagnies pour les dépenses de cette gare.....	2,504 26
Reçu pour l'affrètement d'un bateau passeur.....	400 00
Amendes	123 98
	\$1,817,575 21
Moins—réclamation en litige.....	27,383 96
	\$1,790,191 25
Balance au débit du compte de revenu pour le semestre expiré le 31 déc. 1860, après paiement de rentes et intérêt sur hypothèques.....	10,440 57
	\$1,800,631 82

COMPTE DE REVENU NON CLASSÉ,—dépenses portées au compte du revenu (moins les crédits) qui ont été inscrites dans les livres de la compagnie pour le présent semestre, mais qui ont été encourues avant le 1er juillet 1860.

Dt.	\$ cts.
Dépenses pour le fret de la compagnie, savoir : (cette partie appartenant au compte de revenu) faites précédemment au 1er juillet 1860, tel que certifié par les divers départements.....	46,930 86
Remboursé à Gzowski et Cie., surcharge pour locomot. et chars à ballast	23,294 70
Rails relaminés, payés durant le semestre courant mais reçus le semestre précédent.....	11,528 37
Perte sur l'exploit. de la ligne de la R.-du-Loup selon compte antérieurs.	8,169 35
Payé steamers de lac, compte précédents.....	3,815 00
Payé l'assurance des édifices à la P. St. Charles, selon compte antérieurs	23,895 58
Balance de louage de chars.....	77 85
Meubles et fournitures à l'hotel Sarnia, selon comptes antérieurs.....	9,524 48
Outils achetés des entrepreneurs.....	5,237 33
Dépenses de la station Union—surcharge remboursée.....	827 94
Département du roulage,—mauvaises créances retrancées.....	11,882 62
<i>A reporter</i>	\$145,184 08

COMPTE NON-CLASSÉ DE REVENU.—(Suite.)

Dt.	Report.....	\$	cts.
Rentes et intérêts sur hypothèques :			
Compte de l'Atlantique et du St. Laurent	\$2,248,766 22		
Rentes de terrains à Québec, sud.....	1,864 39		
Intérêt sur hypothèque sur terrains à Toronto.....	751 00		
Intérêt sur hypothèque sur terrains à Sarnia.....	2,400 00		
		2,253,781	61
		\$2,398,965	69
Av.			
Montant porté au crédit de la compagnie de Détroit selon la première convention,—remis, la convention étant annulée		5,114	73
Crédit, compte d'entretien.....		5,865	65
Reçu de l'hôtel Sarnia		1,053	73
Amendes		590	32
		12,624	43
Balance portée au débit du compte de revenu, 31 déc. 1860		2,386,341	26
		\$2,398,965	69

BUREAU DE LA CIE. DU CH. DE F. G. T. DU CANADA, } JOSEPH ELLIOTT,
 Bureau du Secrétaire-Trésorier, } Sec.-Trés.
 Montréal, 20 mai 1861.

DÉTAILS DONT IL EST QUESTION DANS LES COMPTES PRÉCÉDENTS.

CECULE B. EMPRUNTS SUR GARENTIES ET AUTREMENT.

	\$	cts.
K. D. Hodgson.....	121,590	22
Baring, Brothers et Cie	1,468,104	95
Emprunt spécial, banque du Haut-Canada.....	200,000	00
Prêts sur bons ordinaires de la compagnie, 6 pour cent	632,666	65
Prêts sur bons de la corporation de Toronto	183,765	33
Compte de caisse, Londres, (dû à Glyn et Cie).....	50,344	56
Peto et Cie., bons de la compagnie, compte de prêt non classé	28,713	33
Glyn et Cie, compte de prêt, 1860	1,385,174	96
Thomas Baring, compte de prêt	261,377	96
G. C. Glyn, compte de prêt	247,835	00
Agents provinciaux, compte de prêt, 1860, Londres, (prêt sur la garantie collective du revenu postal de la compagnie et des bons privilégiés de deuxième classe.....	245,830	66
Glyn, Mills et Cie, nouveau prêt, 1860	158,166	66
Baring, Brothers et Cie, nouveau prêt, 1860	158,166	67
Compte de prêt, 1860, Glyn et Cie.....	2,433	33
Agents financiers du Canada, compte de prêt, minute du bureau de Londres, 15 nov. 1860. (Prêt sur la garantie de bons de la province du Canada.....	2,433,333	33
	\$7,577,503	61
Moins—Brothers et Cie, compte non classés, Londres.....	6,891	20
	\$7,570,612	41

DÉTAIL DES DÉPENSES MENTIONNÉES DANS LE COMPTE DU REVENU

A	Génie.	Division Est.	Division Centrale.	Division Ouest.	Division Portland.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	Salaires et dépenses de bureau	5 00	.....	.....	.....	5 00
	do section de la Rivière-du-Loup.....	148,000 00	.....	.....	.....	148,000 00
	Etude	26 06	10 00	817 14	.....	853 20
	Cartes et plans	160 00	.....	.....	.....	160 00
		\$148,191 06	\$10 00	\$817 14	.....	\$149,018 20
B	<i>Travaux et voie permanente.</i>					
	Voie donnée à l'entreprise .....	.....	.....	.....	.....	.....
	Rails, coussinets, traverses, etc.....	Cr. 5,565 63	3,789 72	36,774 46	1,617 47	41,616 02
	Voie non donnée à l'entreprise .....	.....	.....	.....	47 60	47 60
	Ponts, canaux couverts, etc.....	1,270 37	Cr. 1,644 43	330 45	1,075 96	1,032 35
	Travaux de surcroit.....	238 95	2,652 11	16,596 32	453 00	19,940 38
	Signaux .....	.....	903 36	159 56	.....	1,062 92
	Ballastage	254 60	78 84	3,924 22	.....	4,257 66
	Clôture	146 15	155 93	40 50	.....	342 58
		Cr. 3,655 56	\$10,935 53	\$57,825 51	\$3,194 03	\$68,299 51
	Section de la Rivière-du-Loup .....	.....	.....	.....	.....	.....
	Transf. par le rapport des Ingénieurs.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Génie	\$148,000 00	.....	.....	.....	.....
	Gares, etc.....	92,636 00	.....	.....	.....	.....
	Mobilier roulant	93,440 00	.....	.....	.....	.....
		Cr. 334,076 17	.....	.....	.....	Cr. 334,076 17
		Cr. 337,731 73	\$10,935 53	\$57,825 51	\$3,194 03	Cr. 265,776 66
C	<i>Stations, édifices et bureaux.</i>					
	Stations temporaires .....	.....	.....	2,596 00	.....	2,596 00
	Stations des locomotives.....	.....	2,332 21	359 13	.....	2,691 34
	Stations des voyageurs.....	568 07	1,848 91	352 76	.....	2,769 74
	Section de la Rivière-du-Loup do.....	46,318 09	.....	.....	.....	46,318 09
	Stations des marchandises	164 92	317 09	799 69	25 89	1,307 59
	Section de la Rivière-du-Loup do.....	46,318 08	.....	.....	.....	46,318 08
	Stations pour le bois et l'eau.....	1,400 25	3,044 23	764 89	23 66	5,233 03
	Bureaux	2 18	21 82	.....	.....	24 00
	Quais et terrains de dépôts	70 00	2,574 14	2,363 27	59 83	5,067 24
		\$94,841 59	\$10,138 40	\$7,235 74	\$109 38	\$112,325 11
D	<i>Propriétés diverses.</i>	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	Meubles dans les bureaux.....	.....	548 65	.....	.....	548 65
	Meubles aux stations .....	.....	.....	271 33	.....	271 33
	Maisons .....	.....	.....	74 29	1,805 23	1,879 52
		.....	\$548 65	\$345 62	\$1,805 23	\$2,699 50
E	<i>Télégraphe électrique.</i>	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	Instruments.....	.....	16 00	16 00	.....	32 00
	Réparation d'instruments.....	103 01	.....	40 50	.....	143 51
	Installation de bureaux	56 50	18 32	4 24	.....	79 06
	Batteries	80 73	14 65	.....	.....	95 38
	Dépenses incidentes	16 41	4 26	2 50	.....	23 17
		\$256 65	\$53 23	\$63 24	.....	\$373 12

DÉTAILS des DÉPENSES MENTIONNÉES dans le COMPTE de RENUU.

G DEPENSES POUR LES LOCOMOTIVES.	
	\$ cts.
Salaires et gages pour le fonctionnement des locomotives.....	95,750 71
Bois de chauffage.....	134,954 58
Huile, suif et rebuts.....	14,383 46
Matériaux pour réparer les locomotives et tenders.....	58,847 16
Gages pour réparer les locomotives et tenders.....	73,701 52
Réparations des ateliers, citernes, outils, etc.....	824 82
Réparations qui n'ont pas été faites par la compagnie.....	11,435 79
Eclairage.....	564 59
Eau.....	16,968 98
	\$407,431 61

H DEPENSES POUR L'ACHEMINEMENT DES VOYAGEURS.	
	\$ cts.
Salaires des surintendants, commis, etc.....	20,591 24
Gages des conducteurs, garde-frein, etc.....	30,456 20
Huile, suif et rebuts.....	3,241 50
Matériaux pour réparer les chars.....	17,335 24
Gages pour réparer les chars.....	18,993 02
Réparations aux ateliers, citernes, etc.....	4,649 96
Réparations qui n'ont pas été faites par la compagnie.....	2,205 11
Combustible.....	7,930 89
Petits approvisionnements.....	176 68
Eclairage.....	5,121 88
Gages des aiguilleurs.....	13,662 71
Items divers.....	1,036 99
	\$125,401 42

I DEPENSES POUR L'ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES.	
	\$ cts.
Salaires des surintendants, commis, etc.....	28,494 52
Gages des conducteurs, garde-frein, porte-faix, etc.....	81,638 49
Huile, suif et rebut.....	16,398 85
Matériaux pour réparer les chars, etc.....	44,886 21
Gages pour réparer les chars, etc.....	43,926 82
Réparations aux ateliers, citernes, outils, etc.....	8,857 80
Réparations qui n'ont pas été faites par la compagnie.....	2,226 04
Eclairage.....	6,166 01
Combustible.....	9,075 75
Petits approvisionnements.....	294 57
Gages des aiguilleurs.....	15,116 96
Items divers.....	9,161 50
	\$266,243 02

K ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES EDIFICES.	
	\$ cts.
Gages des inspecteurs, poseurs de rails et journaliers, et outils.....	123,215 56
Rails, coussinets, traverses, équipements.....	185,953 62
Ballast et ballastage.....	44,110 23
Réparations aux ponts, canaux couverts, etc.....	55,563 05
Réparations aux stations, édifices, etc.....	25,540 87
Réparations des maisons.....	4,663 35
Proportion du salaire des ingénieurs et des dépenses de bureau.....	14,075 57
Entretien donné à l'entreprise.....	19,440 04
Petits approvisionnements.....	320 02
Eclairage.....	198 82
Combustible.....	243 90
Items divers.....	812 66
	\$474,142 74

L**DEPENSES GENERALES.**

	\$	cts.
Salaires des officiers et commis.....	26,643	83
Annonces, impressions et papeterie.....	19,574	01
Frais de justice.....	4,372	19
Loyer et dépenses générales de bureau.....	4,399	54
Frais de voyage.....	1,762	09
Dépenses des garde-magasin.....	337	21
Assurance.....	501	51
Prime de change payée.....	273	38
Escompte et perte sur billets.....	641	40
Items divers.....	5,757	00
	\$64,262	16

M**DEPENSES DU TELEGRAPHE.**

	\$	cts.
Salaires.....	10,287	41
Instruments.....	6	15
Réparations.....	37	03
Installation de bureau.....	135	33
Batteries.....	716	20
Dépenses incidentes.....	486	46
Papeterie—la papeterie du télégraphe comprise dans les dépenses générales.....	63	
	\$11,669	21

N**DEPENSES GENERALES.**

	\$	cts.
Salaires et dépenses de bureau.....	5,006	69
Régie.....	8,516	67
Livres, papeterie et annonces.....	2,463	68
Assurance.....	2,713	69
Eclairage.....	78	43
Audition.....	687	90
Frais de justice et actes notoriés.....	4,378	72
Frais de voyage et items divers.....	5,697	55
	\$29,543	33

O**TAXES.**

	\$	cts.
Taxes scolaires.....	1,204	43
Taxes municipales.....	10,150	28
Taxes des chemins.....	5,393	90
	\$16,748	61

No. 43.—CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.—Etat des recettes et dépenses pour le compte du nouveau capital, jusqu'à la fin de l'année 1860.

	\$	cts.		\$	cts.
Premiers bons privilégiés (délivrés)	491,046	67	En remboursement des prêts du gouvernement.....	121,226	33
			Dette flottante.....	223,866	67
			Dépenses préliminaires.....	19,466	67
			Travaux de restauration.....	106,580	00
			Escompte sur bons.....	19,907	00
	\$491,046	67		\$491,046	67

No. 44.—CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.—Compte de revenu pour l'année fiscale de 1860.

	\$	cts.		\$	cts.
Intérêt sur les premiers bons privilégiés :			Recettes nettes du 1er janvier au 30 juin 1860.....	35,147	05
Premier semestre dû et payé 1er juillet 1860.....	11,388	00	Recettes nettes du 1er juillet au 31 décembre 1860.....	37,353	40
Second semestre payé le 1er janvier 1861.....	12,596	08			
Intérêt sur les bons privilégiés de 2nd classe, semestre exp. le 1er fév. 1860, payable 1er fév. 1861..	31,561	13			
Balances.....	16,957	24			
	\$72,500	45		\$72,500	45
			Balance.....	\$16,955	24

No. 45.—CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.—Bilan général pour l'année expirée le 31 décembre 1860.

	\$	cts.		\$	cts.
Compte de capital (ancien).....	4,044,937	41	Compte de capital (nouveau).....	725,620	00
Escompte sur bons.....	34,090	99	Premiers bons privilégiés.....	491,046	67
Argent.....	10,308	74	Bons privilégiés de deuxième classe	1,092,566	68
Billets à recevoir.....	5,517	60	Hypothèque du gouvernement.....	2,311,666	67
Dû des stations.....	3,418	84	Bons n'ayant pas priorité.....	241,134	68
Fret de complet par cours.....	9,616	64	Bons non échangés.....	46,346	67
Matériel en mains.....	20,674	16	Compte de revenu.....	33,506	03
Travaux de restauration.....	159,232	70	Billets payables.....	10,004	46
Dépenses préliminaires.....	19,466	67	Ordres sur Londres.....	47,153	87
Premiers bons privilégiés en mains..	779,314	27	Tous les autres comptes.....	53,945	77
Tous les autres comptes.....	11,415	48			
	\$5,057,991	50		\$5,057,991	50

(Signé)

GEO. BEATTY,

TORONTO, 24 avril 1861,

Secrétaire.

No.46.—BUFFALO ET LAC HURON.—Compte de capital.—Année expirée le 31 janvier 1861.

DT.	RECETTES.	Au 31 juillet 1860.	Au 31 janvier 1861.	Total.	Sterling.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	£ s. d.
	Premières actions, (1re et 2me émissions)	2,993,000 00	.....	2,993,000 00	615,000 0 0
	Actions privilégiées	651,942 62	.....	651,942 62	133,960 16 3
	Nouvelles actions, (émises en avril 1859.)	364,580 27	336,178 37	700,758 64	143,991 10 0
	Obligations portant hyp. sur des meubles.	187,366 66	.....	187,366 66	30,000 0 0
		\$4,196,889 55	336,178 37	4,533,067 92	
	Moins—Obligat. portant hyp. acquittées..	.....	41,366 67	41,366 67	
		\$4,196,889 55	294,811 70	4,491,701 25	922,952 6 3
	Balance.....	.....	41,043 62	41,043 62	8,433 12 6
		\$4,196,889 55	\$335,855 32	\$4,532,744 87	\$931,385 18 9
DR.	PAIEMENTS.	Au 31 juillet 1860.	Au 31 janvier 1861.	Total.	Sterling.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	£ s. d.
	Annonces, impressions et papeterie.....	3,592 02	147 13	3,739 15	768 6 5
	Déprnecs préliminaires, parlementaires et frais de justice	41,584 35	1,772 15	43,356 50	8,908 17 6
	Régie, salaires, dépenses de bureau et de voyage	42,553 01	1,968 06	44,521 07	9,148 3 3
	Meubles et installation de bureau et de station, machines à im. les billets, etc.)	12,063 64	10 60	11,495 94	2,362 3 6
	Moins, m. à imp. les bill. détr. \$578.30)				
	G énie et tracés.....	65,787 53	2,152 00	67,939 53	13,960 3 6
	Terrein pour la voie et les stations	46,653 51	2,563 18	49,216 69	10,113 0 5
	Travaux et édifices	1,919,503 80	42,605 39	1,962,109 19	403,173 2 6
	Locomotives et tenders.....	333,789 08	204 00	333,993 08	68,628 14 4
	Chars, trucks, wagons et autre matériel roulant.....	327,227 81	47,659 95	374,887 76	77,031 14 10
	Bateaux-à-vapeur	97,914 76	.....	97,914 76	20,119 9 5
	Prolongement à Buffalo, et nouveaux travaux à Fort Erié.....	101,725 67	3,634 76	105,360 43	21,649 8 1
	Prolongement et havre de Goderich.....	37,669 93	91,061 38	128,731 31	26,451 12 9
	Machines, files et chaudières.....	2,263 28	.....	2,263 28	465 1 2
	Approvisionnements	3,416 97	.....	3,416 90	702 2 1
	Compte des rentes	524,800 50	146,000 00	670,800 50	137,835 14 5
	Actions confisquées vendues, etc	27,905 34	.....	27,905 34	5,733 19 6
	Compte des pertes—Moins crédit transporté	\$28,493 49	.....	136,828 49	28,115 8 11
	Compte d'intérêt et des primes.....	120,307 43	20,680 71	140,988 14	28,970 3 6
	Dépenses, etc., Whitehead et Cie	5,374 85	125,308 40	130,683 25	26,852 14 5
	Compte non réglé d'anciens directeurs.....	.....	10,704 12	10,704 12	2,199 9 5
		\$3,879,455 39	496,471 83	4,346,855 43	.....
	Comp. du ch. de fer de Buffalo, Brantford et Goderich, bal. dans les liv. du Canada.	88,356 04	200 00	88,556 04	18,196 8 10
	Obligations déferées	97,333 40	.....	97,333 40	20,000 0 0
		\$4,065,144 83	\$496,671 83	\$4,532,744 87	\$931,385 18 9
	Balance reportée.....	.....	.....	\$41,043 62	£8,433 12 6

(Signé,)

THOS. W. BUSSELL,
Comptable.BUREAU DU COMPTABLE,
Brantford, C. W., 18 avril 1861.

No. 47.—CHEMIN de FER de BUFFALO et LAC HURON.—Compte de revenu pour l'année expirée le 31 janvier 1861.

D ^t . REVENU.	Sterling.		cts.	A ^{ve} .	Sterling.		cts.
	£	s. d.			£	s. d.	
Voyageurs.....	100,132	02		Entretien de la voie et des édifices.....	66,850	49	
Fret.....	202,998	64		Dépenses pour les locomotives.....	13,736	8	1
Malles.....	4,830	00		Frais de transport.....	11,351	7	5
Express et paquets.....	5,017	27		Frais généraux.....	3,499	19	10
Route du terrain des stations, etc.....	1,573	80		Indemnités.....	6,268	13	7
Starrs.....	142	15		Commission du fret et allocation.....	257	0	3
Hangarage.....	40	41		Dépenses pour bateaux à vapeur, savoir:—	1,860	15	
Droits de douane.....	75	87		Bateau passeur <i>International</i>			
Marchands de publications, etc., dans les chars.....	230	00		Yatements à compte du <i>Troy</i>			
Télégraphes.....	56	94		Acheminement des voyageurs et du fret.....	14,201	04	
Hono ^{rs} aires de transport.....	273	89		do de complet parcours de la voie.....	14,609	43	
Trains spéciaux.....	393	00		Régie.—Etant la proportion de l'indemnité au bu- reau canadien.....	5,890	76	
				Proportion des dépenses du bureau à Londres.....	986	66	
				Frais d'inspection.....	8,802	76	
				Fonds d'assurance.....	801	07	
				Primes d'assurance payées.....			
				Frais de justice.....	5,357	22	
				Taxes.....	3,125	38	
				Compte des accidents.....	2,018	22	
				Réception de S. A. R. le prince de Galles.....	414	14	1
				Mauvaises créances rattachées.....	2,733	26	
				Balance.....	1,685	67	
					261,719	07	
					53,777	17	10
					2,472	22	
					51,572	70	
					10,597	2	9
Balance rapportée.....	315,763	99			64,883	0	5
	\$51,572	70					

BUREAU DU COMPTABLE,
 Brantford, C.O., 18 avril 1861.
 THOS. W. BUSSELL,
 Comptable.

No. 48.—CHEMIN de FER de BUFFALO au LAC HURON.—Bilan général, 31 janvier 1861.

<i>D.T.</i>		<i>A.V.</i>		Sterling.		Sterling.	
	\$	cts.	£	s.	d.	£	s.
Balance au crédit du compte de revenu.....	45,162	08	9,279	17	8	5,559	1 4
Balances de compte de roulage dues à des ctes. étrang.	12,817	20	2,633	13	5	8,433	12 6
Divers comptes transmis mais non encore payés.....	6,212	50	1,276	10	9	1,964	0 5
Compte non classé, salaires et gages.....	8,167	00	1,673	3	1	11,485	0 2
Balance due sur l'outillage de l'entretien cédé aux entrepreneurs.....	4,905	62	1,008	0	2	2,165	7 9
Sommes dues à l'entrepren. selon certificats transmis, do retournes sur les certificats.....	3,705	07	1,788	14	2		
do au crédit du fonds d'assurance.....	2,841	62	583	17	11	735	9 1
Divers comptes selon le grand livre.....	4,588	40	942	16	6	205	9 7
Coupon, compte d'intérêt.....	4,594	38	944	1	0	1,897	02
Montant dû aux commis. de la taxe sur le revenu.....	40,641	84	8,351	0	5	4,708	19 0
Montant dû sur un emprunt.....	3,957	81	638	4	3	2,534	2 3
Compte des dividendes non réclamés.....	48,666	67	10,000	0	0	1,023	12 7
	8	68	1	15	8	3,000	0 0
						5,006	00
						14,600	00
						1,811	25
						3,018	83
						273	75
						56	5 0
Total.....	\$190,368	17	39,116	15	0	39,116	15 0

BUREAU DU COMPTABLE,
Brantford, C. O., 18 avril 1861.

(Signé,) THOMAS W. BUSSELL,
Comptable.

No. 49.—COMPAGNIE du CHEMIN de FER de LONDON et PORT STANLEY.

DEPARTEMENT DU SURINTENDANT,

LONDRES, 19 avril 1861.

J. G. VANSITTART, Ecr.,
Secrétaire de la Commission des Chemins de Fer,
Québec.

CHER MONSIEUR,—

Je vous transmets les réponses aux questions 1, 2 et 3, et tout en espérant que l'état ci-joint satisfera par les renseignements qu'il renferme,

Je me souscris avec respect

Votre serviteur,

W. BOWMAN.

1.—Reçu pour le compte du capital	\$939,452 00
Dépensé pour le compte du capital.....	\$1,017,220 00
2.—Recettes du roulage pour 1860.....	\$29,385 77
Dépensé en 1860.....	\$23,256 02

BILAN.

	\$	cts.		\$	cts.
Reçu sur le capital - - -	420,052	00	Compte du fer - - -	141,724	00
" 1ers bons - - -	399,400	00	Compte d'expropriation - - -	121,718	00
" 2mes bons - - -	120,000	00	Compte du matériel roulant -	73,240	00
Dette flottante - - -	\$77,770	00	Plaques tournantes et édifices -	32,474	00
			Cpte. de superstructure et dép. inc.	457,034	00
			Compte des travaux de génie -	37,916	00
			Compte d'intérêt - - -	45,016	00
			Escompte sur bons - - -	108,100	00
Total - - -	\$1,017,222	00	Total - - -	\$1,017,222	00

No. 50.—CHEMIN de FER de WELLAND, 1860.

RECETTES.

PERIODE.	Voyageurs.	Frete.	Déchargement.	Loyer de chars.	Total.	Par semaine.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Semestre expiré le 30 juin.....	2,558 76	10,803 87	1,559 16	4,055 00	19,066 79	733 34
do de le 31 décembre.....	3,722 66	36,314 05	5,450 91	.....	45,487 62	1,749 52
14,886 voyageurs à près de 48c. chacun.....	\$6,281 42	\$47,207 92	\$6,010 07	\$4,055 00	64,554 41	\$1,241 43

DEPENSES.

PERIODE.	Trains.	Entretien du matériel roulant.	Entretien de la chaussée.	Entretien des élévateurs.	Entretien des gares.	Entretien du télégraphe.	Déchargement et expédition.	Dépenses contingentes du roulage.	Dépenses du bureau.	Dépenses totales.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Premiers 6 mois	6,392 40	2,345 53	3,008 70	68 17	138 50	16 52	678 42	3,232 39	1,816 01	16,883 20
Juillet	1,057 09	379 99	507 12	.....	158 50	16 52	1,041 61	.....	189 00	4,008 30
Août	1,706 59	679 05	568 56	273 02	.....	.....	1,518 75	1,132 23	352 98	6,321 17
Septembre.....	1,927 71	536 48	540 31	295 26	16 91	37 95	1,894 66	728 59	402 56	6,350 43
Octobre.....	1,913 14	1,543 74	1,992 84	332 51	.....	44 43	1,182 22	830 12	441 04	7,380 04
Novembre.....	1,901 68	617 38	507 75	69 65	18 57	.....	1,642 23	863 26	479 83	6,100 37
Décembre.....	1,268 57	289 00	403 69	10 88	144 53	4 69	42 50	1,698 52	297 72	4,200 84
Les 6 mois suivants.....	9,864 78	4,045 64	3,620 27	981 32	318 51	103 59	7,362 48	5,931 43	2,163 13	34,391 15
Totaux	\$16,257 18	\$6,391 17	\$6,628 97	\$1,049 49	\$318 51	\$103 59	\$7,362 48	\$9,183 82	\$3,379 14	\$51,274 35

Recettes brutes.....\$64,554 41
 Dépenses brutes..... 51,274 35 \$79 42 par cent de recettes.
 Net.....\$13,280 06 \$20 58 par cent de recettes.

(Signé,) HIRAM SLATE, Secrétaire.

No. 51.—CHEMIN DE FER DE WELEAND,—Balance général, 31 déc. 1860.

	\$	cts.		\$	cts.
Capital payé	710,299	60	Compte de construction.....	1,309,209	92
Compte des bons	416,131	64	do du steamer.....	781	17
	1,126,431	24	do combustible.....	5,285	36
Dettes flottantes.....	223,339	49	do des approvisionnements.....	327	01
			do de caisse.....	2	82
				1,315,606	28
			Créances de la compagnie.....	34,164	45
	\$1,349,770	73		\$1,349,770	73

Signé,)

HIRAM SLATE,

Secrétaire.

No. 52.—CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE ET OTTAWA—Recettes et dépenses pour 1860.

Date.		\$	cts.	\$	cts.
	Av.				
31 décembre.	Voyageurs	27,005	56		
	Fret.....	19,272	99		
	Bois de construction et de chauffage.....	5,320	50		
	Service postal.....	1,885	97		
	Express.....	316	08		
				53,801	10
	Dr.				
31 décembre.	Voie permanente et travaux.....	9,340	51		
	Locomotives et matériel roulant.....	11,062	76		
	Voyageurs et fret.....	8,559	20		
	Items divers.....	5,464	78		
				34,427	25
	Revenu net.....			19,373	85

NOTE.—Le revenu ci-dessus a été tout employé au paiement des intérêts, }
 en constructions et au prolongement de la ligne. }

(Signé,)

ROBT. HARVEY,
Sec. et Trés., Chem. de fer de B. et O.

Brockville, 23 mai 1861.

No. 53.—CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE A OTTAWA.—Aperçu et balance des recettes et dépenses depuis le 1er janvier 1860 jusqu'à cette date.

Date.	D.T.	\$	cts.	Date.	A.V.	\$	cts.
1860.				1860.			
31 déc.....	Montant total reçu durant l'année 1860, pour fret, voyageurs, service postal, etc. etc.....	67,494	09	31 déc.....	Fret de marchandises acheminées à une distance antérieure.....	14,514	84
					Construction et prolongement de la ligne.....	14,071	50
					Intérêt.....	4,968	00
					Frais d'exploitation.....	33,939	75
						\$67,494	09

(Signé,) **ROBERT HARVEY,**
Sec. et trésorier, compagnie de chemin de fer de B. et O.

Brockville, 23 mai 1861.

No. 54.—CHEMIN DE FER DE MONTREAL A CHAMPLAIN,—Recette et dépense du compte de capital pour l'année 1860.

D.T.	\$	cts.	A.V.	\$	cts.
Compagnie du che. de fer du village d'Industrie et du St. Laurent, pour un char à voyageurs.....	400	00	Payé pour terrain.....	376	27
Jonction du che. de fer G. T., pour rails et constructions.....	1,718	00	do do.....	170	00
Entrepreneur, trente-trois actions et quatre-dixième dans le fonds social, porté à son compte lors du règlement définitif du contrat.	6,680	00	Payé aux dames de l'Hotel-Dieu, commutation de droits seigneuriaux.....	2,400	00
Balance du revenu.....	8,437	87	En caisse.....	18	50
			H. R. Campbell, entrepreneur, règlement final de compte pour la construction de chemin et de quais.....	14,271	10
				17,235	87

(Signé,) **G. IRVING,**
Comptable, compagnie de che. de fer de M. et C.

Av.

No. 55.—CHEMIN DE FER DE MONTREAL A CHAMPLAIN,—Revenu et recettes, 1860.

Dt.

	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Chaussée, (réparations).....	.....	24,668 67	do	22,869 74	.....
Locomotive, (force motrice).....	.....	33,240 94	do	15,907 15	.....
Matériel roulant, (réparations ordinaires aux chars.)	5,856 25		do	2,292 00	.....
do (do extraordinaire).....	1,755 00		do	3,713 84	.....
Acheminement des voyageurs et du fret (Express).....	.....	7,611 25	do	25,039 47	.....
Items divers, (réparations aux édifices).....	2,751 71		do	22,848 47	.....
do (faux frais).....	10,294 43		do	11,026 11	.....
do (Iron Duke, dépense courante).....	7,500 00		do	9,337 91	113,434 69
do (do do extraordinaire).....	6,141 16				
do (Iroquois, courante).....	2,200 00				
do (quaiage).....	755 62				
do (voiturage).....	4,522 32				
do (Steamer Richelieu).....	3,000 00				
do (Indemnité annuelle du président).....	.....			
Intérêt sur la dette, (obligations ne portant pas hy-	.....	47,894 24			
pothèque).....	.....	136,349 62			
do (liens obligations portant hypothèque).....	6,049 00				
do (deuxièmes do do).....	35,413 17				
do (bons por. hyp. du che. de fer Lachine).....	12,985 00				
do (do do c. des ch. à B).....	15,039 15				
do (dette flottante).....	16,000 00				
do	6,965 37				
Balance.....	.....	92,451 69		29,899 06	
	.....	4,002 13			
		\$232,803 44		\$232,803 44	

(Signé),
G. IRVING,
Comptable, compagnie du chemin de fer M. & C.

Dt. No. 56.—BILAN de la compagnie du chemin de fer de Montréal à Champlain, 31 décembre 1860. *Av.*

PASSIF.		ACTIF.	
	\$		\$
Capital consolidé:		En caisse:	
Six milles cent vingt-huit trente-sept quarante		Billets recevables.....	2,921 17
actions de \$200 chacune.....	577,166 66	Propriétés du chemin de fer, y compris quais, sta-	1,122 32
Premiers bons portant hypothèque.....	182,200 00	tions, etc.....	2,393,974 11
do	200,000 00	Bacs à vapeur.....	91,451 05
Bons portant hypot. (du chemin de fer Lachine).....	21,400 00	Actions dans la compag. du télég. de Vermont.....	1,500 00
Bons No. 1, (ne portant pas hypothèque).....	63,000 00	Bons du chem. de fer de S. S. et Chambly.....	2,433 33
do 2, (		Actions dans le chem. de fer de J. V. et St. Laurent.	11,977 33
).....	1,053,786 66	Combustible et matériaux en main.....	15,310 66
Hypothèques sur l'île de Moffatt.....	5,600 00	Créances de la compagnie.....	13,251 90
Billets payables.....	125,525 51	Profits et pertes.....	79,152 02
Bons—dette du chemin de fer de Montréal à New-			179,391 61
York.....	322,847 44		
Diverses dettes de la compagnie.....	42,565 23		
	\$2,776,574 84		\$2,776,574 84

(Signé,) G. IRVING, *Comptable.*

Montréal, 13 février, 1861.

No. 57.—RECETTES ET DÉPENSES du compte du capital, compagnie du chemin de fer d'Ottawa et Prescott, jusqu'au 31 décembre 1860.

RECETTES.	\$	cts.	DÉPENSES.	\$	cts.
Capital social.....	186,110	35	Génie.....	50,260	32
Actions privilégiées.....	114,520	00	Cloûrage.....	12,221	51
Premiers bons portant hypothèque.....	305,139	99	Déblais.....	31,628	25
Fonds d'emprunt municipal.....	300,000	00	Nivellement.....	280,139	27
Troisième hypothèque (actes pour venir en aide au Grand Tronc). Balance.....	243,333	34	Eaux frais.....	25,451	03
	283,543	53	Maçonnerie.....	37,043	41
			Superstructure.....	131,421	26
			Construction de quais.....	21,407	96
			do d'édifices.....	45,599	16
			do de ponts.....	18,946	49
			Intéret.....	115,416	02
			Équipement.....	188,216	96
			Quais et fret.....	331,898	46
			Frais de voyage.....	11,881	64
			Frais de justice.....	12,782	04
			Salaires.....	50,693	04
			Terrains et dommages causés à des terrains.....	23,003	96
			Escompte sur bons.....	18,900	00
			Perte sur lettres de change.....	1,460	00
			Perte de fer.....	8,594	18
			Domage pour infraction au contrat pour le bateau passeur.....	13,600	00
			Reconstruction de locomotives.....	1,362	25
Total.....	\$1,432,647	21	Total.....	\$1,432,647	21

(Signé,) JOHN R. WHITE,
Trésorier.

No. 58.—COMPTE DE REVENU du chemin de fer d'Ottawa et Prescott—Recettes et dépenses pour 1860.

D E P E N S E S .		R E C E T T E S .			
	\$	Voyageurs.	Fret.	Items divers.	Total.
	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Dépenses contingentes, de bureau et pertes par le feu	3,494 66	1,559 02	3,033 31	182 25	4,774 58
Annances	737 40	1,671 02	2,891 36	187 75	4,750 13
Service postal	592 00	2,516 87	2,672 02	197 00	5,885 89
Marchandises perdues et avariées	4,883 30	2,476 14	1,760 30	323 23	4,559 67
Surveillance générale.....	2,644 00	3,090 49	1,874 02	202 50	5,167 01
Commis et agents.....	2,820 00	3,535 53	2,511 90	193 00	6,240 43
Conducteurs, garde-bagage et garde-frein	1,166 25	4,200 04	3,275 94	199 75	7,675 73
Conducteurs et chauffeurs de locomotives	2,455 23	4,848 12	3,518 30	250 62	8,617 24
Stations pour le bois et l'eau	2,403 29	5,140 12	3,632 63	194 75	8,967 50
Aiguilleurs et gardes.....	336 89	3,902 13	3,910 22	204 46	8,816 81
Chargement et déchargement du fret.....	1,978 27	3,175 79	2,903 66	269 07	6,348 52
Main-d'œuvre sur le train à bois de chauffage	2,755 61	1,660 68	2,947 22	250 75	4,858 65
Réparations aux locomotives.....	61 00				
do chars.....	8,973 34				
do ponts.....	24 70				
do chaussée.....	1,359 64				
do quai.....	6,768 13				
Reconstruction de locomotives.....	1,223 55				
Combustible	487 39				
Huile et rebuts	237 86				
Outils et machines dans les ateliers	647 26				
Taxes.....					
Edifices et réparations					
Total.....	\$51,465 11	\$37,775 95	\$34,931 08	\$2,655 13	\$75,362 16

No. 59.—BILAN—Chemin de fer d'Ottawa et Prescott—31 décembre 1860.

D. T.		A. V.	
\$	cts.	\$	cts.
5,103 1/2 actions du fonds social.....	204,140 00		
2,863 actions privilégiées	114,520 00		
Ter les bons portant hypothèque, £100,000 sterling.....		1,432,647 21	
2e do municipalités		181,526 68	
3e do en vertu des disp. des actes p. v. en aide au G. T.		15,928 65	
Rece flottante, balance.....			
Dettes nettes			
Total.....	\$1,632,203 54		
			\$1,632,203 54

No. 60.—CHEMIN DE FER DE ST. LAURENT ET INDUSTRIE.

Etat des recettes et dépenses de l'opération du chemin de fer du St. Laurent et du village d'Industrie, pour l'année finissant le 31 décembre 1860.

PAIEMENTS.			RECETTES.		
1860		£ s. d.	1860.		£ s. d.
31 déc.	J. H. Evans, de la compagnie de Champlain, pour réparations... do compagnie Richelieu..	677 0 5 151 10 11	31 déc.	C. J. Goulet, pour fret et passage..... C. Lord, voyageurs..... Ed. Scallon..... Divers.....	1,319 4 11 204 8 4½ 356 16 9 308 15 1½
	Total des réparations.....	828 11 4			
	Pour l'opération .....£507 10 9				
	Carter et Kerry..... 13 18 3				
	Beauchemin et Payette 1 17 2				
	Total de l'opération.....	523 6 2			
	Dû au gouvernement	15 0 0			
	525 cordes de bois.....	128 14 4			
	Dépenses contingentes.....	49 5 7½			
	Thomas Sheppard, ingénieur.....	150 0 0			
	C. L. Goulet, surintendant.....	100 0 0			
	C. Lord, commissaire	60 0 0			
	D. Giguère, commissaire.....	50 0 0			
	Secrétaire-trésorier	50 0 0			
	Dividendes aux actionnaires.....	206 10 0			
	Total	2,161 7 5½			
	Balance	37 18 6½			
		\$2,199 6 0		Total.....	\$2,199 6 0

No. 61.—Balance générale de la compagnie du chemin de fer de St. Laurent et Industrie, pour l'année finissant le 31 décembre 1860.

1860.	Dr.	\$ cts.	1860.	Av.	\$ cts.
Déc....	Coût du chemin, achat des terrains, dommages, clôture, etc.,.....	36,371 00	31 déc.	Reçu des actionnaires.....	42,300 00
	2 locomotives	\$8,000 00		Dû à la succession de l'honorable Dionne....	\$ 300 00
	Hangard et dépôt à Lanoraie	600 00		Dû à diverses personnes..	608 00
	Quai à Lanoraie	300 00		Gain des années 1851, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, et 1860, en sus des dividendes payés aux actionnaires et aussi des intérêts payés à diverses personnes	6,963 00
	Hangard et pompe à St. Thomas.....	100 00			7,871 00
	Dépôt au vil. d'Industrie	500 00			
	Bâtisse servant aux locomotives et de forge.....	500 00			
	Outils de forge, etc.....	200 00			
	Ateliers du surintendant à Industrie	400 00			
	2 chars de 1re classe	500 00			
	3 do de 3me do	500 00			
	16 do de charrai	1,800 00			
	Bois de corde et autres ...	300 00			
	Acier, fer et charbon.....	100 00			
		13,800 00			
	Total.....	\$50,171 00			50,171 00

Certifié.

Village d'Industrie, 19 avril 1861.

(Signé,)

C. W. PANNETON, Secrétaire-trésorier.

No. 62.—MATÉRIEL ROULANT.

Etat du nombre et de la condition des chars à voyageurs, à marchandises et autres, ainsi que du matériel roulant de tous les chemins de fer du Canada, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de grandes réparations.	Nombre total.
Chars à voyageurs de première classe à 12 roues.....	24	2	.....	26
do do do à 8 roues.....	142	46	20	208
do do do à 4 roues.....	.....	1	.....	1
Chars à voyageurs de deuxième classe à 8 roues.....	52	12	5	69
do do do à 4 roues.....	.....	4	.....	4
Chars à émigrés à 8 roues.....	41	9	2	52
Chars des bagages, de la malle et de l'express à 12 roues.....	10	2	1	13
do do do à 8 roues.....	80	16	10	106
do do do à 4 roues.....	.....	2	.....	2
Chars des conducteurs à 8 roues.....	33	.....	.....	33
Chars à compartiments, pour le fret et les bestiaux à 8 roues...	2,364	259	80	2,705
do do do à 4 roues...	90	10	1	101
Chars plateforme à 12 roues.....	4	.....	.....	4
do do à 8 roues.....	1,387	216	183	1,786
Chars à ballast à 8 roues.....	4	.....	96	100
do do à 4 roues.....	108	67	119	294
Trucks pour les espares à 4 roues.....	6	19	.....	25
Chars à bras.....	83	6	.....	89
Herses à neige, grandes.....	42	.....	.....	42

No. 63.—Nombre et condition des locomotives de tous les chemins de fer du Canada, à la fin de l'année 1859.

Nombre.	NOM DU CHEMIN DE FER.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de grandes réparations.	Nombre total.
1	Grand Occidental et ses embranchements.....	65	.....	23	88
2	Chemin de fer Grand Tronc du Canada.....	.....	.....	.....	209
3	do du Nord du Canada.....	10	2	5	17
4	do de Buffalo au lac Huron.....	17	5	6	28*
5	do de London à Port Stanley.....	2	.....	.....	2
6	do de Cobourg à Peterboro'.....	.....	.....	3	3
7	do de Prescott à Ottawa.....	3	.....	2	5
8	do d'Érié à Ontario.....	.....	1	.....	1
9	do de Montréal à Champlain.....	13	.....	3	16
10	do de Carillon à Grenville.....	1	1	.....	2
11	do du St. Laurent et d'Industrie.....	.....	.....	.....	2
12	do Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	3	1	.....	4
13	do Brockville à Ottawa.....	3	.....	.....	3
14	do Welland.....	.....	.....	.....	4
15	do Shefford, Stanstead et Chambly.....	.....	.....	.....	.....
16	do Peterboro' à Chemung.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux.....	117	10	42	384

REMARQUES.

Les deux chemins de fer en dernier lieu mentionnés, Nos. 15 et 16, sont desservis par les locomotives et le matériel roulant des chemins de fer de Montréal à Champlain et de Cobourg à Peterboro'.

Le nombre des locomotives du Grand Tronc a augmenté de 12.

*29 est le chiffre qui figure pour le chemin de fer de Buffalo au lac Huron, mais la locomotive No. 9 (Huron), a brûlé, et le nombre est par conséquent réduit à 28.

No. 64.—LOCOMOTIVES des compagnies de chemin de fer du Canada, le 31 décembre 1859, avec indication du lieu de leur construction.

NOM DE LA COMPAGNIE.	Canada.	Etats Unis.	Angleterre.	Total.
1 Grand Occidental et embranchements	2	42	44	88
2 Grand Tronc.....	34	115	60	209
3 Chemin du Nord.....	9	8	.....	17
4 Buffalo et lac Huron.....	1	27	.....	*28
6 London et Port Stanley.....	.....	2	.....	2
6 Welland.....	1	3	.....	4
7 Erié et Ontario.....	.....	1	.....	1
8 Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	1	3	.....	4
9 Cobourg et Peterborough.....	3	.....	.....	3
10 Brockville et Ottawa.....	2	1	.....	3
11 Ottawa et Prescott.....	.....	5	.....	5
12 Montréal et Champlain.....	.....	13	3	16
13 Carillon et Grenville.....	1	.....	1	2
14 St. Laurent et Industrie.....	.....	1	1	2
15 Stanstead, Shefford et Chambly.....	.....	.....	.....	.....
16 Peterborough et lac Chemung.....	.....	.....	.....	.....
	54	221	109	384

REMARQUES.

Les deux chemins de fer en dernier lieu mentionnés, No. 15 et 16, sont desservis par les locomotives et le matériel roulant des chemins de fer de Montréal à Champlain et de Cobourg à Peterboro.

*29 est le chiffre qui figure pour le chemin de fer de Buffalo au lac Huron, mais la locomotive No. 9 (*Huron*) a brûlé, et le nombre est par conséquent réduit à 28.

No. 64.—LOCOMOTIVES—où elles ont été construites,—et appartenant aux compagnies de chemin de fer du Canada, le 31 décembre 1860.

NOM DE LA COMPAGNIE.	Canada.	Etats-Unis.	Gr'de Bretagne.	Total.
1 Grand Occidental et ses embranchements	2	44	42	88
2 Grand Tronc.....	34	115	60	209
3 Chemin du Nord.....	9	8	.....	17
4 Buffalo et lac Huron.....	1	27	.....	28
5 London et Port Stanley.....	.....	2	.....	2
6 Cobourg et Peterboro'.....	3	.....	.....	3
7 Prescott et Ottawa.....	.....	5	.....	5
8 Erié et Ontario.....	.....	1	.....	1
9 Montréal et Champlain.....	.....	13	3	16
10 Carillon et Grenville.....	2	.....	.....	2
11 St. Laurent et Industrie.....	.....	1	1	2
12 Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	1	3	.....	4
13 Brockville et Ottawa.....	2	1	.....	3
14 Welland.....	1	3	.....	4
15 Stanstead, Shefford et Chambly.....	.....	.....	.....	.....
16 Peterboro' et lac Chemung.....	.....	.....	.....	.....
	55	223	106	384

REMARQUES.

No. 15. Le chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly est desservi par les locomotives qui appartiennent au chemin de fer Montréal et Champlain.

16. Le chemin de Peterboro' et Chemung est desservi par les locomotives appartenant au chemin de Cobourg et Peterboro'.

No. 65.—LE GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL DU CANADA.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859, ainsi que le nombre de milles parcourus jusqu'à cette date.

No.	Nom.	Roues motrices.		Cylindres.		Tuyaux.		Capacité hydraulique du "Tender".	NOM DU CONSTRUCTEUR.	Première année de service.	Milles parcourus en 1859.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
		Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	Longueur.	Nombre.	Longueur.							Diamètre Int.
1	Hercules.....	4	6	22	180	11	2	1 11-16	Lovell.....	Juillet 1853	11,050	119,145	A l'atelier pour rép.
2	Sampson.....	4	6	22	180	11	2	do	do	Juin 1853.	6,343	105,510	En bon ordre.
3	Canada.....	4	6	22	180	11	2	do	do	Fév. 1854.	9,343	107,563	do
4	Niagara.....	4	6	22	180	11	2	do	do	Juin 1853.	27,274	129,497	do
5	Hamilton.....	4	6	22	180	11	2	do	do	Oct. 1853.	16,300	107,972	do
6	London.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	7,204	72,133	do
7	Middlesex.....	4	6	22	180	11	2	do	Schenectady.....	do	28,054	115,195	do
8	Lightning.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	21,648	143,885	do
9	Détroit.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	22,395	124,212	do
10	Lincoln.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	14,383	151,655	A l'atelier pour rép.
11	Windsor.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	34,254	119,555	En bon ordre.
12	Chatham.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	20,726	145,067	A l'atelier pour rép.
13	Paris.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	29,077	150,695	En bon ordre.
14	Woodstock.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	25,006	136,979	A l'atelier pour rép.
15	Essex.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	29,513	138,648	En bon ordre.
16	Kent.....	4	6	22	180	11	2	do	Lovell.....	Janv. 1854.	350	97,677	do
17	Elgin.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	28,477	117,691	do
18	Norfolk.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	16,490	102,632	do
19	Brant.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	17,410	80,597	do
20	Wentworth.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	19,841	125,297	A l'atelier pour rép.
21	Ontario.....	4	6	22	180	11	2	do	Souther's, Boston.....	Sept. 1853.	29,112	134,193	do
22	Erie.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	26,116	151,952	do
23	St. Clair.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	24,798	111,032	do
24	Huron.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	28,400	140,160	En bon ordre.
25	Superior.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	29,800	154,021	do
26	St. Laurent.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	6,937	97,481	do
27	Renouart.....	4	6	22	180	11	2	do	Ateliers d'Amoskeef, N. H.....	Fév. 1854.	10,923	132,631	do
28	Eik.....	4	6	22	180	11	2	do	do	do	18,881	97,647	do
29	Gazelle.....	4	6	22	180	11	2	do	do	Mars 1854.	18,881	97,647	do

30	Stag.....	4	6	21	170	10	10 1/2	do	Ateliers d'Amoskeef, N. H.....	do	15,252	139,754	do
31	Antelope.....	4	6	21	170	10	10 1/2	do	do	Mai 1854.	15,300	135,734	do
32	Greyhound.....	4	6	21	170	10	10 1/2	do	do	April 1854.	2,894	115,826	do
33	Michigan.....	4	6	21	170	10	10 1/2	do	do	Fév. 1854.	69,019	do	
34	Simcoe.....	4	6	21	94	8	9	do	do	do	19,525	121,311	do
35	Venus.....	4	6	22	150	11	9 3/4	do	Norris, Philadelphie.....	Juin 1854.	18,842	79,790	do
36	Vesta.....	4	6	22	150	11	9 3/4	do	do	do	2,726	78,222	do
37	Minerva.....	4	6	22	150	11	9 3/4	do	do	do	18,808	90,702	do
38	Jupiter.....	4	6	22	150	11	9 3/4	do	do	Sept. 1854.	17,178	75,109	do
39	Mercury.....	4	6	22	150	11	9 3/4	do	do	Sept. 1854.	16,331	82,733	do
40	Mars.....	4	6	22	150	11	9 3/4	do	do	do	23,350	89,705	do
41	Spiridon.....	4	6	22	174	11	3 1/2	do	Fairbairn, Manchester, Ang.....	Mai 1855.	19,152	115,711	A l'atelier pour rép.
42	Firebrand.....	4	6	22	174	11	3 1/2	do	do	do	16,414	86,970	do
43	Fire King.....	4	6	22	174	11	3 1/2	do	do	do	30,621	118,544	do
44	Fire Fly.....	4	6	22	174	11	3 1/2	do	do	do	21,563	97,034	do
45	Hecla.....	4	6	22	174	11	3 1/2	do	do	do	108,969	do	
46	Aetna.....	4	6	22	174	11	3 1/2	do	do	do	11,435	74,745	En bon ordre.
47	Atlas.....	4	6	22	174	11	3 1/2	do	do	do	23,342	110,628	do
48	Pluto.....	6	5	24	170	10	3	do	Slaughter, Bristol, Angleterre.....	Nov. 1854.	24,965	105,680	A l'atelier pour rép.
49	Milo.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	14,453	83,898	En bon ordre.
50	Elk.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	4,132	81,436	do
51	Elk.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	13,077	86,184	do
52	Buffalo.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	10,098	104,356	do
53	Bison.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	18,853	107,604	do
54	Python.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	20,336	105,406	do
55	Weland.....	4	5	24	170	10	3	do	Schenectady.....	Juillet 1854.	21,291	128,262	do
56	St. Catharines.....	4	5	24	170	10	3	do	do	do	21,889	122,836	do
57	Lion.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	31,645	91,364	do
58	Lioness.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	25,555	93,680	A l'atelier pour rép.
59	Tiger.....	6	5	24	170	10	3	do	Slaughter, Bristol, Angleterre.....	do	22,094	72,700	do
60	Leopard.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	18,401	73,459	En bon ordre.
61	Panther.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	18,100	75,544	do
62	Vulcan.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	27,105	84,955	do
63	Etna.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	13,997	66,800	do
64	Stromboli.....	6	5	24	170	10	3	do	do	do	23,907	74,844	do
65	Gem.....	4	6	21	174	11	3 1/2	do	Fairbairn, Manchester, Ang.....	Mars 1856.	6,682	71,706	do
66	Ruby.....	4	6	21	174	11	3 1/2	do	do	do	17,396	91,274	A l'atelier pour rép.
67	Sapphire.....	4	6	21	174	11	3 1/2	do	do	do	25,579	98,104	do
68	Emerald.....	4	6	21	174	11	3 1/2	do	do	do	24,173	84,410	do
69	Topaz.....	4	6	21	174	11	3 1/2	do	do	do	26,266	92,860	do
70	Mazepa.....	4	6	21	174	11	3 1/2	do	Jones, Liverpool, Angleterre.....	do	26,967	67,765	do
71	Medusa.....	4	6	21	174	11	3 1/2	do	do	do	6,997	83,866	do
72	Medusa.....	4	6	21	174	11	3 1/2	do	do	do	549	82,294	do
73	Medusa.....	4	6	21	174	11	3 1/2	do	do	do	17,618	88,676	do
74	Ajax.....	4	5	20	170	10	2	do	Ateliers de Birkenhead, Ang.....	do	2,831	63,671	do
75	Titian.....	4	5	20	170	10	2	do	do	do	13,108	68,890	do
76	Minor.....	4	5	20	170	10	2	do	do	do	13,108	68,890	do

No. 65.—(Suite).—GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL.—Nombre, description, et condition des locomotives, etc.

LOCOMOTIVES.	No.	Nom.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres		Tuyaux.			Capacité hydraulique du "Tender."	OU CONSTRUITE OU NOM DU CONSTRUCTEUR.	Première année de service.	Milles parcourus en 1858.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
			Intérieure.	Extérieure.	Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	pes.	pes.							pes.	gal.
	77	Castor.....	9	5 0	16	24	184	10 3	1 13-16	1981	gall.	Slaughter, Bristol, Angleterre.	Déc. 1856..	20,399	55,385	En bon ordre.	
	78	Follux.....	6	5 0	16	24	184	10 3	do	1981	do	do	Nov. 1856..	10,979	49,617	do	
	79	Erebus.....	6	5 0	16	22	174	11 8	do	1452	do	Stephenson, Newcastle, Ang....	do	3,993	37,629	A l'atelier pour rép.	
	80	Cyclops.....	6	5 0	16	22	174	11 8	do	1452	do	do	do	24,439	66,160	En bon ordre.	
	81	Ixion.....	6	5 0	16	22	174	11 8	do	1452	do	do	do	19,051	68,228	do	
	82	Ariel.....	4	6 0	15	22	164	11 3	do	1452	do	do	do	22,262	61,700	do	
	83	Oberon.....	4	6 0	15	22	164	11 3	do	1452	do	do	do	30,898	86,344	do	
	84	Prospero.....	4	6 0	15	22	164	11 3	do	1452	do	Fairbairn, Manchester, Ang....	Oct. 1856..	28,066	76,651	do	
	85	Diadem.....	4	6 0	16	21	189	11 3 1/2	do	2183	do	do	Janv. 1857..	22,826	73,338	A l'atelier pour rép.	
	86	Diamond.....	4	6 0	16	21	189	11 3 1/2	do	1806	do	D. C. Gunn, Hamilton, C. O.....	Avril 1857..	7,790	55,094	do	
	87	Achilles.....	4	6 0	16	22	174	11 2	do	1806	do	do	Avril 1857..	16,280	41,781	En bon ordre.	
	88	Bacchus.....	4	5 0	16	22	174	11 2	do	1806	do	do	Sept. 1857..	10,866	32,964	A l'atelier pour rép.	

(Signé,) RICHARD EATON,
Surintendant des locomotives.

No. 65.—CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL DU CANADA.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et condition des chars de voyageurs, de fret et autres appartenant à cette compagnie le 31 décembre 1859.

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	Moyenne du poids en livres.	En bon ordre.	Exigeant des lég. réparations.	Exig'nt de fortes réparations.	No total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues.	35,000	24	2	.....	26
do do 8 roues.....	30,000	40	11	6	57
Chars à voyageurs de 2de classe, 8 roues.....	} 20,000	40	2	2	44
Chars d'immigrants, 8 roues.....					
Chars à bagage, malles et "express," 8 roues...	20,000	6	1	.....	7
do do 12 roues...	30,000	10	2	1	13
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.	18,500	800	45	15	860
do do 4 roues.	12,000	90	9	1	100
Chars plate-forme, 8 roues	18,000	216	16	14	246
do 12 roues	30,000	4	.....	.....	4
Chars à gravier, 8 roues.....	.....	.....	.....	Il n'y	en a pas
do 4 roues.....	10,000	309	50	50	409
Chars à bras.....	1,000	50	.....	.....	50
Chasse-neiges, grands.....	.....	.....	.....	Il n'y	en a pas
Plate-formes à bois, 4 roues.....	6,500	6	.....	.....	6
Chars de conducteurs, 8 roues.....	20,000	33	.....	.....	33
		1,628	138	89	1,855

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains de ce chemin de fer à chaque voyage, aux gares suivantes :—

Pont Suspendu, (Chutes de N.), Hamilton, Paris, London, Galt, Guelph, Toronto Windsor et Sarnia.

(Signé)

S. SHARP,

Surintendant du département des chars.

No. 66.—CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

Table with columns: No. de machine, Correspondance, Rones motrices, Cylindres, Tuyaux, Poids de la machine, Capacité "Tender", Poids du "Tender", Poids total de la machine, Où construite, Première année de service, Milles parcourus, Nombre total de milles parcourus.

Table with columns: No. de machine, Correspondance, Rones motrices, Cylindres, Tuyaux, Poids de la machine, Capacité "Tender", Poids du "Tender", Poids total de la machine, Où construite, Première année de service, Milles parcourus, Nombre total de milles parcourus.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.—Nombre, description, et condition des locomotives, etc.—(Suite.)

Table with columns: No. de machine, Correspondance, Roues motrices (Diamètre, Nombre), Cylindres (Diamètre, pes.), Tuyaux (Nombre, Longueur, Diamètre Intérieur), Poids de la locomotive, Capacité hydraulique, Poids chargé de bois et d'eau, Poids total de la locomotive et du Tender, nom du constructeur, Première année de service, Mille parcourus en 1868, Nombre total de mille parcourus depuis qu'elle sert.

Table with columns: No. de machine, Correspondance, Roues motrices (Diamètre, Nombre), Cylindres (Diamètre, pes.), Tuyaux (Nombre, Longueur, Diamètre Intérieur), Poids de la locomotive, Capacité hydraulique, Poids chargé de bois et d'eau, Poids total de la locomotive et du Tender, nom du constructeur, Première année de service, Mille parcourus en 1868, Nombre total de mille parcourus depuis qu'elle sert.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.—Nombre, description et condition des locomotives, etc.—(Suite.)

No. de machine.	Correspondance.	Roues motrices.		Cylindres.		Tuyaux.			Poids de la machine.	Capacité hydraulique du Tender.	Poids du Tender avec bois et eau.	Poids total de la mach. et du Tender avec bois et eau.	Où construite. ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus dep. qu'elle sert.
		Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	soit.	soit.	Longueur.	Diamètre.									Intérieur.
180	Accomp.	4	5 0	16	20	10 4	1 13-16	25 6	1576	15 0	40 6	60 6	Ateliers d'Amoskeag.	Nov.	26,258	65,868
181	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 6	1621	15 0	40 6	60 6	do	Nov.	16,727	56,874
182	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 6	1621	15 0	40 6	60 6	do	Nov.	7,739	49,324
183	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 6	1621	15 0	40 6	60 6	do	Nov.	18,556	47,253
184	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 6	1621	15 0	40 6	60 6	do	Octobre	18,556	47,253
185	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 6	1621	15 0	40 6	60 6	do	Octobre	16,458	52,727
186	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 6	1621	15 0	40 6	60 6	do	Octobre	16,458	52,727
187	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 6	1621	15 0	40 6	60 6	Compagnie de Portland	Mars	11,989	46,904
188	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 10	1870	17 3	42 13	42 13	do	Mars	20,812	52,093
189	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 10	1870	17 3	42 13	42 13	do	Mars	15,919	21,117
190	do	4	5 0	16	20	10 4	do	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	Atel. de loc. de Hamilton	Avril	5,087	46,416
191	do	4	5 0	16	20	10 4	do	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	do	Avril	15,105	47,413
192	do	4	5 0	16	20	10 4	do	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	do	Avril	8,555	38,911
193	do	4	5 0	16	20	10 4	do	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	do	Avril	8,390	36,148
194	do	4	5 0	16	20	10 4	do	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	Kingston.	Avril	12,432	38,108
195	do	4	5 0	16	20	10 4	do	24 2	1292	14 10	38 12	38 12	do	Avril	19,432	29,405
196	do	4	5 0	16	20	10 4	do	24 2	1292	14 10	38 12	38 12	do	Avril	12,666	37,319
197	do	4	5 0	16	20	10 4	do	24 2	1292	14 10	38 12	38 12	do	Avril	5,786	29,405
198	do	4	5 0	16	20	10 4	do	24 2	1292	14 10	38 12	38 12	do	Avril	12,666	37,319
199	do	4	5 0	16	20	10 4	do	24 2	1292	14 10	38 12	38 12	Compagnie de Amoskeag.	Déc.	12,617	26,869
200	do	4	5 0	16	20	10 4	do	28 7	1742	19 8	47 15	47 15	do	Déc.	14,948	28,096
201	do	4	5 0	16	20	10 4	do	28 7	1742	19 8	47 15	47 15	do	Février	13,745	23,015
202	do	4	5 0	16	20	10 4	do	28 7	1742	19 8	47 15	47 15	do	Février	19,445	32,365
203	do	4	5 0	16	20	10 4	do	28 7	1742	19 8	47 15	47 15	do	Avril	21,994	25,323
204	do	4	5 0	16	20	10 4	do	28 7	1742	19 8	47 15	47 15	do	Avril	15,377	18,959
205	do	4	5 0	16	20	10 4	do	28 7	1742	19 8	47 15	47 15	do	Avril	2,992	2,992
206	do	4	5 0	16	20	10 4	do	28 7	1742	19 8	47 15	47 15	do	Nov.	626	626
207	do	4	5 0	16	20	10 4	do	28 7	1742	19 8	47 15	47 15	do	Nov.	626	626
208	do	4	5 0	16	20	10 4	do	28 7	1742	19 8	47 15	47 15	do	Nov.	2,510	2,510
209	do	4	5 0	16	20	10 4	do	28 7	1742	19 8	47 15	47 15	do	Nov.	2,510	2,510
210	do	4	5 0	16	20	10 4	do	24 2	1292	14 10	38 12	38 12	do	Nov.	2,510	2,510
211	do	4	5 0	16	20	10 4	do	24 2	1292	14 10	38 12	38 12	do	Nov.	2,510	2,510
212	do	4	5 0	16	20	10 4	do	26 0	1883	16 0	42 0	42 0	Good, Toronto	Nov.	17,531	35,455
213	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 12	1876	18 7	43 19	43 19	Peto et Cie.	Nov.	21,754	46,219
214	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 12	1876	18 7	43 19	43 19	do	Nov.	9,560	29,469
215	do	4	5 0	16	20	10 4	do	25 12	1876	18 7	43 19	43 19	do	Nov.	12,643	40,480
216	do	4	5 0	16	20	10 4	do	26 16	1576	18 7	45 3	45 3	do	Déc.	22,894	42,538
217	do	4	5 0	17	22	10 1	do	26 16	1576	18 7	45 3	45 3	do	Déc.	11,770	31,954
218	do	4	5 0	17	22	10 1	do	26 16	1576	18 7	45 3	45 3	do	Déc.	11,770	31,954

193	do	4	5 0	17	22	10 1	do	26 16	1576	18 7	45 3	45 3	do	Déc.	15,639	42,098
194	do	4	5 0	17	22	10 1	do	26 16	1576	18 7	45 3	45 3	do	Déc.	6,777	26,487
195	do	4	5 6	15	21	10 0	1 13-16	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	Ateliers de loc. de Hamilton	Nov.	23,638	40,218
196	do	4	5 6	15	21	10 0	do	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	do	Nov.	18,630	45,087
197	do	4	5 6	15	21	10 0	do	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	do	Mars	13,490	31,424
198	do	4	5 6	15	21	10 0	do	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	do	Mars	18,958	42,243
199	do	4	5 6	15	21	10 0	do	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	do	Mai	27,427	39,976
200	do	4	5 6	15	21	10 0	do	29 16	1473	16 9	46 5	46 5	do	Juillet	31,639	39,730
201	do	4	5 0	15	21	10 0	do	29 16	1300	16 9	46 5	46 5	do	Juillet	4,505	13,580
202	do	4	5 0	15	21	10 0	do	29 16	1300	16 9	46 5	46 5	do	Sept.	9,830	13,335
203	do	4	4 8	16	22	10 10	do	24 2	1300	14 10	38 12	38 12	Ateliers de loc. de Kingston	Déc.	10,324	23,808
204	do	4	4 8	16	22	10 10	do	24 2	1300	14 10	38 12	38 12	do	Mars	14,497	31,521
205	do	4	5 0	16	24	10 10	do	24 2	1300	14 10	38 12	38 12	do	Janvier	7,889	18,043
206	do	4	5 0	16	24	10 10	do	24 2	1300	14 10	38 12	38 12	do	Janvier	18,043	18,043
207	do	4	5 6	16	20	10 10	do	24 2	1300	14 10	38 12	38 12	do	Janvier	15,662	15,662
208	do	4	5 6	16	20	10 10	do	24 2	1300	14 10	38 12	38 12	do	Janvier	17,487	17,487
209	do	4	5 0	16	24	10 1	1 11-16	29 0	1800	19 10	48 10	48 10	Compag. de Grand Tronc.	Mai	10,174	10,174

(Signé), W. S. MACKENZIE,

Surintendant des locomotives.

POINTE ST. CHARLES,
5 avril 1860.

No. 66.—CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant bes. de légères réparat.	Ayant bes. de fortes réparat.	No. total.
Chars à voyageurs de première classe à 12 roues.....					
do do à 8 roues.....	27,000	68	8	8	84
Chars à voyageurs de deuxième classe à 8 roues.....	24,300	41	6	4	51
Chars à immigrés à 8 roues.....					
Chars des bagages, de la malle et de l'express à 8 roues.....	26,600	44	7	1	52
Chars à compartiments, pour le fret et les bestiaux à 8 roues.....	17,500	1,365	37	22	1,424
Chars plateforme à 8 roues.....	14,000	1,009	33	20	1,062
Chars à gravier à 8 roues.....	14,000	11		96	107
do à 4 roues.....	9,300	26			26
Chars à bras.....					
Chasse-neiges, grands.....	17,000	34			34

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage aux stations suivantes:—

Sarnia,
St. Mary's,
London,

Guelph,
Toronto,
Cobourg,

Belleville,
Kingston,
Brockville,

Longueuil,
Richmond,
Pointe-Lévi,

Sherbrooke,
Cornwall,
Pointe St. Charles.

(Signé,)

W. S. MACKENZIE,

Surintendant des locomotives.

Pointe St. Charles,
5 avril 1860.

No. 67.—CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de grandes réparations.	Nombre total.
Chars à voyageurs de première classe à 8 roues.....	27,350	7	4	2	13
Chars à immigrés à 8 roues.....	23,000		7		7
Chars des bagages, de la malle et de l'express.....	23,950	3	1	2	6
Chars à compartiments, pour le fret et les bestiaux à 8 roues.....	16,500	50	25	41	116
Chars plateforme à 8 roues.....	14,300	54	30	76	160
Chars à bras.....			3		3
Trucs à espars et à bois.....	4,700		19		19

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage aux stations suivantes:—

Toronto et Collingwood, et par les hommes du convoi aux stations où l'on prend du bois et de l'eau.

(Signé,)

J. TILLINGHAST,

Surintendant des machines.

No. 67.—CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.—Nombre, désignation, et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, 1859, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

LOCOMOTIVES.	Correspondance.		Routes motrices.			Tuyaux.		Poids de la locomotive.		Capacité hydraulique du "Tender".		Poids du "Tender" chargé de bois et d'eau.		Poids total de la locomotive et du "Tender" chargé de bois et d'eau.		Date du service.	Milles parcourus en 1858.	Etat général et remarques.
	Nom.	Intérieur.	Extérieur.	Nombre.	Diamètre.	pes. pes.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	ton.	gall.	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes			
1 Lady Elgin...	Intérieur.	4	5	14	20	132	10½	17½	243	1846	42½	17½	17½	42½	Sep. 1862	7,288	A. besoin de réparat.	
2 Toronto.....	Extérieur.	4	4	16	20	150	11	20½	291	1882	50½	20½	50½	1853	22,250	A. l'atel. de réparat.		
3 Josephine....	Intérieur.	4	6	17	20	174	11	29½	1625	19	48½	19	48½	1853	22,230	En bon ordre.		
4 Huron.....	do	4	5	17	20	174	10½	28½	1600	19	47½	19	47½	1853	9,411	do		
5 Ontario.....	do	4	5	17	20	174	10½	28½	1600	19	47½	19	47½	1853	1,700	do		
6 Simcoe.....	Extérieur.	4	4	16	20	145	12	31½	2225	22½	54½	22½	54½	1853	13,220	do		
7 Collingwood.	Intérieur.	4	5	17	20	191	11	28½	1600	19	47½	19	47½	1854	10,146	do		
8 Collingwood.	do	4	5	17	20	191	11	28½	1600	19	47½	19	47½	1854	14,333	do		
9 Hercules.....	do	6	4	18	20	145	13	33½	1885	18½	53½	18½	53½	1855	8,190	A. besoin résp. génér.		
10 Sampson.....	do	6	4	18	20	150	13½	33½	1900	20	49½	20	49½	1855	13,633	A. l'atel. de réparat.		
11 Seymour.....	Extérieur.	4	5	16	20	163	10	20½	1778	20	52½	20	52½	1855	23,203	Réparations génér.		
12	Intérieur.	4	5	17	20	155	10½	31½	2216	22	53½	22	53½	1855	7,689	En bon ordre.		
13	do	4	4	18	20	182	10	29½	2225	22	51½	22	51½	1855	26,688	Réparat. générales.		
14	do	4	4	17	20	150	11	30½	1730	21	51½	21	51½	1855	20,250	do		
15	do	4	5	17	20	150	11	29½	1750	20	49½	20	49½	1855	22,420	do		
16 J. C. Morrison	do	4	5	17	20	155	11	30½	2220	22	52½	22	52½	1855	22,420	do		
17 Cumberland..	do	4	5	18	20	176	10½	30½	1600	18	48½	18	48½	1855	24,548	do		

(Signé,) J. TILLINGHAST, Surintendant des machines.

No. 67.—CHEMIN DE FER DE

Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie,

No.	Nom.	Correspondance.	Roues motrices.		Cylindres.		Tuyaux.			Poids de la machine	Capacité hydraulique du "Tender."
			Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	Cylindrée.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.		
			pds. p.	pouces	pouces	pds. p.	pouces	tonn'x	gallons.		
1	Goderich	Extérieure.	4	5 6	16	22	170	11 2	1 1/2	23 1/2	1500
2	Waterloo	do	4	6 0	16	22	170	11 2	1 1/2	23 1/2	1450
3	Caledonia	do	4	5 6	15	22	118	11 2	1 1/2	23	1500
4	Cayuga	do	4	5 6	15	22	146	11 2	1 1/2	23	1500
5	Dunnville	do	4	5 6	15	22	117	11 2	1 1/2	20	1500
6	Stratford	do	4	5 6	15	22	117	10 11	1 1/2	20	1500
7	Victoria	do	4	5 6	15	22	117	10 11	1 1/2	20	1400
8	Welland	do	4	5 6	15 1/2	22	130	11 4 1/2	1 1/2	23	1300
10	Superior	do	4	6 0	16	22	145	11 5 1/2	1 1/2	25	1500
11	Erie	do	4	5 0	16	22	145	11 5 1/2	1 1/2	25 1/2	1500
12	Heseltine	Intérieure.	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
13	Powell	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
14	Brant	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
15	Buffalo	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
16	Michigan	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
17	Chicago	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
18	Minnesota	do	4	5 0	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
19	Milwaukee	do	4	5 0	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
20	Illinois	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
21	Wisconsin	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
22	Iowa	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
23	Saginaw	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
24	Paris	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
25	Oxford	do	4	5 0	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
26	Perth	do	4	5 0	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
27	Haldimand	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	25 1/2	1500
28	Boxer	do	4	4 9	15	20	105	10 5 1/2	1 1/2	18 1/2	1000
29	Growler	do	4	4 9	15	20	105	10 5 1/2	1 1/2	18 1/2	1000

W. MACLEAN,
Secrétaire.

Brantford, 3 février 1860.

BUFFALO ET LAC HURON.

le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus jusqu'à cette date.

Poids du "Tender" avec bois et eau.	Poids total de la machine et du "Tender" avec bois et eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
Tonn'x.	tonneaux.					
17 1/2	43 1/2	Schenectady, E. U.....	1856	7,809	71,047 1/2	A. bes. de légères rép.
17 1/2	42 1/2	do	1856	8,994	82,154	do
16 1/2	41 1/2	do	1856	10,597	76,066 1/2	do
17 1/2	42 1/2	do	1856	15,793 1/2	83,438 1/2	do
17 1/2	39 1/2	Springfield, E. U.....	1857	26,491	60,107	En réparation.
17 1/2	39 1/2	do	1858	13,596	28,317 1/2	En très bon état.
17 1/2	42 1/2	do	1856	.....	28,061	do
17 1/2	45	Toronto, C. O.....	1857	.....	14,564	En réparation.
16 1/2	43	Springfield, E. U.....	1856	24,695 1/2	69,574 1/2	do
17 1/2	45	do	1856	.....	39,427 1/2	do
17 1/2	45	Schenectady, E. U.....	1856	31,952 1/2	89,875 1/2	Fonct., mais a bes. de
17 1/2	45	do	1856	8,742 1/2	61,795 1/2	En très bon état.
17 1/2	45	do	1856	11,915 1/2	71,162 1/2	do
17 1/2	45	do	1856	12,757	75,391 1/2	do
17 1/2	45	do	1857	33,131 1/2	89,355 1/2	En réparation.
17 1/2	45	do	1857	21,146	71,580 1/2	En très bon état.
17 1/2	45	do	1857	7,335 1/2	67,400 1/2	do
17 1/2	45	do	1857	18,063	87,753 1/2	do
17 1/2	45	do	1857	19,875 1/2	62,657	do
17 1/2	45	do	1857	29,921	80,003	do
17 1/2	45	do	1857	30,907	79,409 1/2	do
17 1/2	45	do	1857	20,383 1/2	87,062 1/2	do
17 1/2	45	do	1857	9,739	38,495 1/2	do
17 1/2	45	do	1857	34,496	71,664	En réparation.
17 1/2	45	do	1858	4,967	6,744	En très bon état.
17 1/2	45	do	1858	2,728	2,728	do
10	29 1/2	Boston, E. U.....	1857	6,632	27,879 1/2	do
10	29 1/2	do	1857	21,827	43,552	do

(Signé)

J. PARK.

No. 68.—CHEMIN DE FER DE BUFFALO ET LAC HURON.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et condition des chars à voyageurs, fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Moyenne du poids en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères rép.	Ayant besoin de fortes rép.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues.....	26,550	7	9	2	18
Chars à voyageurs de 1ère classe, 8 roues.....	20,700	.....	5	1	6
Chars d'immigrants, 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....	21,120	2	4	6	12
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....	17,100	25	117	5	147
Chars plate-forme, 8 roues.....	11,620	6	37	53	96
Chars à gravier, 8 roues.....	9,700	.....	.....	24	24
Chars à gravier, 4 roues.....	.....	.....	.....	74	74
Chars à bras.....	.....	.....	39	.....	39
Chasse-neiges, grands.....	.....	1	.....	.....	1

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains sur ce chemin de fer aux gares suivantes:—

Goderich, Paris, Brantford, Fort Erié.

(Signé,)

W. MACLEAN,

Secrétaire.

No. 69.—CHEMIN DE FER DE LONDON ET PORT STANLEY.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Moyenne du poids en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de fortes réparations.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe.....	28,000	.....	.....	.....	.....
Chars à voyageurs de 1ère classe, 8 roues.....	.....	2	.....	.....	2
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....	19,500	2	.....	.....	2
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....	18,500	20	6	2	28
Chars, plate-forme, 8 roues.....	14,000	13	7	.....	20
Chars à bras.....	.....	6	.....	.....	6

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains sur ce chemin de fer aux gares suivantes:—

London et Port Stanley.

(Signé,)

W. BOWAN,

Surintendant, chemin de fer L. et P. S.

No. 69.—CHEMIN DE FER DE LONDON ET PORT STANLEY.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1869, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No.	Locomotives.	Nom.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres.			Tuyaux.			Poids de la machine.		Capacité hydraulique du "Tender".		Poids du "Tender" avec bois et eau.		Poids total de la machine avec bois et eau.		Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1858.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
			Extérieure	do	Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	Cylindrée.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	ton.	gall.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.						
1		St. Lawrence.....	4	5 1/2	0	15	22	150	11	0	1 1/2	38	2000	21	59	Schenectady, N.Y.....	1856	25,100	31,180	En bon ordre.					
2		M. Anderson.....	4	5 1/2	0	15	22	150	11	0	1 1/2	38	2000	21	59	Schenectady, N.Y.....	1856	31,300	59,300	En bon ordre.					

No. 70.—CHEMIN DE FER WELAND.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No.	Nom.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres.		Tuyaux.			Poids de la machine.		Capacité hydraulique du "Tender".		Poids du "Tender" avec bois et eau.		Poids total de la machine avec bois et eau.		Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.
		Extérieure	do	Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	Cylindrée.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	ton.	gall.	ton.	ton.	ton.							
1	Grantham.....	4	4 1/2	12	19	118	9	10	1 1/2	14	600	5	18	Atel. de loc. de Schenectady.....	1856	11,040	27,540					
2	Chippewa.....	4	5	14 1/2	20	105	10	7	1 1/2	16	800	8	24	Ateliers de loc. de Boston.....	1858	8,783	17,160					
3	Ontario.....	4	5 1/2	16	22	150	11	1 1/2	1 1/2	1000	9	33	do	1858	26,805	30,905						
4	Amazon.....	4	4 1/2	15 1/2	24	162	11	3	1 1/2	1000	9	33	D. C. Gunn, Hamilton, C.O.....	1859	5,231	5,231						

No. 70.—CHEMIN DE FER WELLAND.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant bes. de légères réparat.	Ayant bes. de fortes réparat.	No. total.
Chars à voyageurs de première classe à 12 roues.....	18,000	1	1	.....	2
do do à 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	2
Chars à voyageurs de deuxième classe à 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	Point.
Chars à immigrants à 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	Point.
Chars des bagages, de la malle et de l'express à 8 roues.....	18,000	1	.....	.....	1
Chars à compartiments, pour le fret et les bestiaux à 8 roues	18,000	60	.....	.....	60
Chars plateforme à 8 roues.....	16,000	26	.....	.....	26
Chars à gravier à 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	Point.
do à 4 roues.....	.....	.....	.....	.....	Point.
Chars à bras.....	.....	.....	.....	.....	Point.
Chasse-neiges, grands.....	.....	.....	.....	.....	2

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage à la station suivante:—St. Catharines.

(Signé,)

HIRAM SLATE,

Secrétaire de la Cie. du ch. de fer W.

No. 71.—CHEMIN DE FER ERIE ET ONTARIO.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de fortes réparations.	Nombre total.
Chars à voyageurs de première classe à 12 roues.....	.....	.....	.....	.....	Point.
Chars à voyageurs de première classe à 8 roues.....	24,000	.....	4	.....	4
Chars à voyageurs de seconde classe à 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	Point.
Chars à immigrants à 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	Point.
Chars des bagages, de la malle et de l'express.....	22,000	.....	1	.....	1
Chars à compartiments, pour le fret et les bestiaux à 8 roues	17,000	.....	1	.....	1
Chars plateforme à 8 roues.....	15,000	.....	8	.....	8
Chars à gravier à 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	Point.
do à 4 roues.....	6,000	.....	.....	20	20
Chars à bras.....	700	.....	1	1	2
Trucs à espars et à bois.....	.....	.....	.....	.....	Point.

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage aux stations suivantes:—Niagara et Chippewa.

(Signé,)

J. B. ROBERTSON,

Locataire et gérant.

No. 71.—CHEMIN DE FER D'ÉRIÉ et ONTARIO.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1850, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No.	Locomotives.	Correspondance.	Roues motrices.		Cylindres			Tuyaux.			Poids de la locomotive.	Capacité hydraulique du "Tender."	Poids du "Tender" chargé de bois et d'eau.	Poids total de la locomotive et du "Tender" ch. de bois et d'eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1850.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
			Nombre.	Diamètre.	ps. p.	Diamètre.	ps.	pes. ton.	Longueur.	Diamètre int-érieur.										Nombre.	ps.	pes. ton.	tonn'x.	tonn'x.
1	Niagara.....	Intérieur	4	5	16	20	155	10	1 1/2	18	1800	12	30	Ateliers d'Amoskeag, Manchester, N. H.	1855	9460	Inconnu.	En bon ordre. A besoin de nouvelles roues de plateauforme.	

J. B. ROBERTSON, Locataire et gérant.

(Signé.)

CHEMIN DE FER DE PORT HOPE et LINDSAY ET BEAVERTON.—Nombre, description, et condition des locomotives, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No.	Locomotives.	Correspondance.	Roues motrices		Cylindres			Tuyaux.			Poids de la machine.	Capacité hydraulique du "Tender"	Poids du "Tender" avec bois et eau.	Poids total de la locomotive et du "Tender" avec bois et eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
			Nombre.	Diamètre.	ps.	pes.	Diamètre.	ps.	pes. ton.	Longueur.										Diamètre int-érieur.	ton.	gall.	ton.	tonn'x.
1	Hope.....	Estér.....	6	4 1/2	16	22	143	12	3-13	28	1,500	15	43	Cie. fab. d'Amoskeag, N.H.	1856	7,760	42,512	En bon état.	
2	Lindsay.....	do.....	6	4 1/2	16	22	143	12	3-12	28	1,500	15	43	do	1856	16,425	49,425	do	
3	Clifton.....	Intér.....	4	5	16	22	154	10 1/2	1 1/2	22	1,400	12	36	do Manchester, N.H.	Avril '58	14,375	31,750	A bes. d'un nouv. cad. de	
4	Havelock...	do ..	4	5	16	22	158	11	1 1/2	26 1/2	1,600	16	42 1/2	Fab. de loc. de Kingston.	Mars '58	17,523	35,564	En bon état.	

A. T. WILLIAMS, Surintendant.

(Signé.)

No. 72.—CHEMIN DE FER DE PORT HOPE, LINDSAY ET BEAVERTON.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Moyenne approximative du poids en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de fortes réparations.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 8 roues.....	24,000	1	2	.....	3
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....	20,000	1	.....	.....	2
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....	16,000	15	.....	.....	15
Chars plate-forme, 8 roues.....	14,000	42	2	2	48
Chars à gravier, 4 roues.....	10,000	15	5	5	25
Chars à bras.....	.....	10	.....	.....	10

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains sur ce chemin de fer aux gares suivantes:—Port Hope and Lindsay.

A. T. WILLIAMS,
Surintendant.



No. 73.—CHEMIN DE FER DE COBOURG ET PETERBOROUGH.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Moyenne du poids en livres	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de fortes réparations.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues.....
Chars à voyageurs de 1ère classe, 8 roues.....	2	.....	.....	2
Chars à voyageurs de 2ème classe, 8 roues.....
Chars d'immigrants, 8 roues.....
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....	1	.....	.....	1
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....	10	.....	10
Chars plate-forme.....	55	.....	55
Chars à gravier, 8 roues.....
Chars à gravier, 4 roues.....	17	.....	.....	17
Chars à bras.....	4	.....	.....	4
Chasse-neiges, grands.....	1	.....	.....	1

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains sur ce chemin de fer aux gares suivantes:—Cobourg, Harwood et Peterborough.

(Signé,)

J. H. DUMBLE,
Mécanicien.

12 avril 1860.

No. 73.—ETAT DES LOCOMOTIVES du chemin de fer de COBOURG et PETERBORO'.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859.

No.	Nom.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres.		Tuyaux.			Poids de la machine.		Capacité hydraulique du "Tender".		Poids du "Tender" avec bois et eau.		Poids total de la machine et du "Tender" avec bois et eau.		Où construite ou nom du constructeur.		Première année de service.		Nombre total de milles parcourus depuis quelle sert.		Etat général et remarques.			
		Intérieure.	Extérieure.	Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	pos.	pes.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	ton.	gall.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	
1	Cobourg.....	4	5	16	20	20	13	14	24	2000	4	28	4	28	Good, Toronto.....	1854	27	27	1854	27	27	1855	27	27	1855	27	27	Subit des réparations. do do
2	Alma.....	4	4	16	20	20	12	13	23½	1500	3½	34	3½	34	do	1855	27	27	1855	27	27	1855	27	27	do	do	do	do
3	Peterboro'. Intérieure	4	5	16	20	20	14	14	23	2000	4	27	4	27	do	1855	27	27	1855	27	27	1855	27	27	do	do	do	do

No. 74.—CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE ET OTTAWA.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No.	Nom.	Roues motrices.		Cylindres.		Tuyaux.			Poids de la machine.		Capacité hydraulique du "Tender".		Poids du "Tender" avec bois et eau.		Poids total de la machine et du "Tender" avec bois et eau.		Où construite ou nom du constructeur.		Première année de service.		Milles parcourus en 1860.		Nombre total de milles parcourus depuis quelle sert.		Etat général et remarques.		
		Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	pos.	pes.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	ton.	gall.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.
1	St. Laurent.....	4	5	6	20	160	11	.....	30	1500	17½	47½	17½	47½	Fond. d'Ontario, Kingston. do	1858	20,500	38,500	1858	20,500	38,500	1858	20,500	38,500	1858	20,500	Bonne. do
2	Ottawa.....	4	5	6	20	160	11	.....	30	1500	17½	47½	17½	47½	do	1858	36,818	54,818	1858	36,818	54,818	1858	36,818	54,818	1858	36,818	do
3	Tay.....	4	5	.....	22	98	11	.....	22	1500	17	39	17	39	Atel. de loc. de Taunton, Taunton, Mass.	1859	40,200	40,200	1859	40,200	40,200	1859	40,200	40,200	1859	40,200	do

(Signé.) ROBERT WATSON, Directeur général C. F. B. et O.

No. 74.—CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE ET OTTAWA.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de fortes réparations.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 8 roues.....	26,220	4	.....	.....	4
Chars à voyageurs de 2de do	22,800	4	.....	.....	4
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....	24,700	2	.....	.....	2
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....	17,770	4	.....	.....	4
Chars plate-forme, 8 roues.....	15,300	40	18	15	73
Chars à bras.....	.....	.....	.....	.....	8

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains sur ce chemin de fer aux gares suivantes:—

Almonte, Perth, Smith's Falls, et Brockville.

Signé, **ROBERT WATSON,**
Directeur gérant Cei. du ch. de fer de B. et O.

No. 75.—CHEMIN DE FER D'OTTAWA ET PRESCOTT.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de fortes réparations.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues .....	.....	.....	.....	.....	.....
do do 8 roues	16,000	2	4	.....	6
Chars à voyageurs de 2de classe, 8 roues.....	16,000	.....	1	.....	1
Chars à émigrés, 8 roues	16,000	.....	.....	1	1
Chars à bagage, malles et "express," 8 roues.....	14,000	2	.....	.....	2
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues	12,000	25	19	3	47
Chars plate-forme, 8 roues.....	11,000	14	15	1	30
Chars à gravier, 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	.....
do 4 roues	4,000	.....	20	20	40
Chars à bras	500	.....	6	.....	6
Chasse-neiges, grands .....	.....	.....	.....	.....	.....

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains sur ce chemin de fer à la gare suivante:—Prescott.

(Signé,)

JOHN R. WHITE,
Secrétaire.

No 75.—CHEMIN DE FER OTTAWA ET PRESCOTT.—Nombre, description, et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

LOCOMOTIVES.	No.	Nom.	Correspondance.		Roues motrices		Cylindres		Tuyaux.			Poids de la machine.		Capacité hydraulique du "Tender."		Poids du "Tender" avec bois et eau.		Poids total de la loc. et du "Tender" avec bois et eau.		Où construite ou nom du constructeur.		Première année de service.		Milles parcourus en 1859.		Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.		Etat général et remarques.	
			Extér.....	do ...	Intér.....	do ...	Nombr.	Diamètre.	Diamètre.	Nombr.	Longueur.	Diamètre Intér.	ton.	gall.	ton.	tonn'x	ton.	tonn'x	Atel. de loc., Boston.	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
1	Oxford		Extér.....	do ...	4	5	11½	20	82	9	6	18	12	1000	6	18	Atel. de loc., Boston.	do	do	do	Mai 1854...	55,614	A besoin de nouvelles roues motrices.					
2	St. Laurent ..		do ...	do ...	4	4½	14	22	111	10	6	18	1500	12	30	do	do	do	do	do	Juil. 1854.	27,865	En bon état.						
3	Ottawa		do ...	do ...	4	4½	14	22	111	10	6	18	1500	12	30	do	do	do	do	do	do	715	En bon état.						
4	Colonel By...		Intér.....	do ...	4	5½	14	20	112	10	6	18	1500	12	30	do	do	do	do	do	do	18,429	A bes. de rép. complètes.						
	Prescott		do ...	do ...	4	5½	14	20	92	10	6	16	1400	10	26	do	do	do	do	do	Nov. 1857..	25,358	En bon état.						

(Signé,) JOHN R. WHITE, Secrétaire.



No. 76.—CHEMIN DE FER DE MONTREAL ET CHAMPLAIN.—Nombre, désignation, et condition des locomotives appartenant à cette compagnie le 31 déc. 1859, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No.	Nom.	Roues motrices.		Cylindres		Tuyaux.			Poids de la locomotive.		Capacité hydraulique du "Tender"	Poids du "Tender" chargé de bois et d'eau.	Poids total de la locomot., "Tender", bois et d'eau.	NOM DU CONSTRUCTEUR.	Date du service.	Milles parcourus en 1859.	Nombre total de milles parcourus depuis quelle ser.	Etat général et remarques.
		Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	Cylindrée.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	pes. ton.	gall.									ton.
1	Laprairie.....	4	5 6	16	20	146	11 0	12	1800	.....	.....	.....	Cie. manufacturière de Taunton	1852	7,995	80,012	Train de fret
2	Dorchester.....	4	5 0	16	20	146	11 0	12	1800	.....	.....	.....	do	1852	15,712	109,076	En réparation.
3	Lambert.....	4	5 6	14	20	128	11 0	12	1600	.....	.....	.....	do	1851	19,170	145,007	Trains de voyag.
4	St. Hélène.....	4	5 6	14	20	128	11 0	12	1600	.....	.....	.....	do	1852	17,578	139,892	Prête à servir.
5	St. Laurent.....	4	5 0	12½	20	121	11 6	11	1600	.....	.....	.....	M. W. Baldwin, Philadelphie.	1851	11,936	82,116	Bois et matériel.
6	Canada.....	4	5 0	13	26	98	11 6	11	1600	.....	.....	.....	M. Norris, do	1851	4,173	78,356	Prête à servir.
7	ChAMPLAIN.....	4	5 0	15	22	139	11 8	11	2000	.....	.....	.....	do	1847	7,356	41,032	Pas employée.
8	John Molsen.....	4	4 6	11	16	94	8 10	2	1200	.....	.....	.....	M. W. Baldwin, do	1847	.....	27,066	do
9	Honningford.....	2	5 6	14	20	109	10 6	2	1600	.....	.....	.....	Kimmond et Cie, Dundee.....	1849	10,906	64,823	Trains de voyag.
10	Loulegan.....	2	4 6	13	24	113	11 0	1	1600	.....	.....	.....	Cie. d'Amoskeag, Manchester	1853	14,658	25,025	Trains de fret.
11	New York.....	2	4 6	14	20	140	11 0	1	1600	.....	.....	.....	Cie. de Hinckley, Boston.....	1852	96	3,496	Prête à servir.
12	St. Rémi.....	4	5 6	13	24	113	11 0	1	1600	.....	.....	.....	Cie. d'Amoskeag, Manchester	1853	12,519	50,349	Trains de voyag.
13	Montréal.....	4	5 6	14	20	109	10 6	12	1200	.....	.....	.....	do	1853	13,942	31,825	Trains de fret.
14	Bas. Ferrer.....	2	5 6	14	20	109	10 6	12	1200	.....	.....	.....	Kimmond et Cie, Dundee.....	1848	16,643	27,433	Prête à servir.
15	Caughnawaga.....	2	5 6	14	20	109	10 6	12	1200	.....	.....	.....	do	1848	9,269	21,110	Trains de voyag.
16	.....	4	5 6	14	20	140	11 0	1	1600	.....	.....	.....	Cie. d'Amoskeag, Manchester	1853	12,575	26,886	En réparation.
174,583																923,504		

(Signé,)

JONH DODSWORTH,

Surintendant des machines.

No. 76.—CHEMIN DE FER DE MONTREAL ET CHAMPLAIN.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant bes. de légères réparat.	Ayant bes. de fortes réparat.	No. total.
Chars à voyageurs de première classe à 12 roues.....					
do do à 8 roues.....		6	3	2	11
Chars à voyageurs de deuxième classe à 8 roues.....		4			4
Chars à immigrés à 8 roues.....					
Chars à bagage, de la malle et de l'express à 8 roues.....		5	2		7
Chars à compartiments, pour le fret et les bestiaux à 8 roues.....					66
Chars plateforme à 8 roues.....					100
Chars à gravier à 8 roues.....					
do à 4 roues.....			30		30
Chars à bras.....					10
Chasse-neige, grand.....					1

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage aux stations suivantes :—

St. Lambert, Rouse's Point, Montréal et Caughnawaga.

No. 77.—CHEMIN DE FER DE CARILLON ET GRENVILLE.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	En bon ordre.
Chars à voyageurs de première classe à 8 roues.....	2
Chars à voyageurs de seconde classe à 8 roues.....	3
Chars à bagage, de la malle et de l'express à 8 roues.....	2
Chars plateforme à 8 roues.....	3
Char à bras.....	1

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage à la station suivante :—Grenville.

(Signé,)

J. G. BARNARD,
Surintendant.

No. 77.—CHEMIN DE FER DE CARILLON et GRENVILLE.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No.	LOCOMOTIVES.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres			Tuyaux.			Poids de la locomotive.		Capacité hydraulique du "Tender".	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1859.	Etat général et remarques.
		Intérieur.	do	Nombre.	Diamètre.	pds. ps.	pos.	ton.	Diamètre Intérieur.	Longueur.	Diamètre Intérieur.	gall.	ton.						gall.	ton.
1	Ottawa.....	4	4	5	6	15	24	182	10	6	2	2	27	1600	Kimmond et frères, Montréal	1854	6750	A besoin de légères réparations.
2	Grenville.....	4	4	4	9	12	18	85	9	7½	1½	17	1200	J. C. Gunn, Hamilton.....	1859	6500	En bon état.	

(Signé,)

J. F. BARNARD, *Surintendant.*

No. 78.—CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT et INDUSTRIE.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No.	LOCOMOTIVES.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres		Tuyaux.			Poids de la locomotive.		Capacité hydraulique du "Tender".		Poids du "Tender" chargé de bois et d'eau.		Poids total de la locomotive et du "Tender" chargé de bois et d'eau.		Première année de service.	Milles parcourus en 1859.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.
		Intérieure.	Extérieure.	Nombre.	Diamètre.	pds.	pos.	ton.	ton.	gall.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.					
1	Dorchester.....	2	4	4	10	15	20	64	6	10	1½	8	350	2	2	10	1884	5000	1884	60,000	
2	Jason C. Pierce.	4	3½	10	10	20	94	94	7	6	1½	12	500	3	15	15	1858	7000	1858	70,000	

C. W. PANNETON, *Sec.-Trés.*

No. 78.—CHEMIN DE FER ST. LAURENT ET INDUSTRIE.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et condition des chars de voyageurs, de fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859.

DÉSIGNATION DU MATERIEL.	Moyenne du poids en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de léger. réparations	Ayant besoin de fortes réparat.	Nombre total.
1 Char à voyageurs de 1ère classe.....	4,000	.....	légères	.....	1
4 Chars à voyageurs de 2de classe, 4 roues.....	3,000	.....	do	.....	4
2 Chars à bagage, malles et express, 4 roues...	2,500	.....	do	.....	2
1 Char à compartiments, à fret et à bétail, 4 roues	2,000	.....	do	.....	1
2 Chars plate-forme, 8 roues.....	8,000	.....	do	.....	2
12 Chars à gravier, 4 do.....	1,200	.....	do	.....	12
2 Chars à bras.....	300	Bon....	do	.....	2

No. 79.—CHEMIN DE FER DE STANSTEAD, SHEFFORD ET CHAMBLY.

Le matériel roulant est loué de la compagnie du chemin de fer de Montréal et Champlain

(Signé,)

A. B. FOSTER,
Gérant.

No. 80.—CHEMIN DE FER DE PETERBOROUGH ET LAC CHEMUNG.

Le chemin de fer de Peterborough et lac Chemung n'a pas de matériel de roulement. Il est exploité par la compagnie du chemin de fer de Cobourg et Peterborough.

A. M. BUNRNHAM,
Président.

17 avril 1860.

No. 81.—MATÉRIEL ROULANT.

ÉTAT du nombre et de l'état des chars à voyageurs, à fret et autres chars et matériel de roulement sur tous les chemins de fer du Canada, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATÉRIEL.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères répar.	Ayant besoin de fortes répar.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 16 roues.....	1	.....	.....	1
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues.....	24	1	.....	25
Chars à voyageurs de 1ère classe, 8 roues.....	100	49	14	223
Chars à voyageurs de 1ère classe, 4 roues.....	1	.....	.....	1
Chars à voyageurs de 2ème classe, 8 roues.....	96	21	.....	117
Chars à voyageurs de 2ème classe, 4 roues.....	3	.....	.....	3
Chars mixtes, 8 roues.....	2	.....	.....	2
Chars à bagage, malles et express, 12 roues.....	11	1	.....	12
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....	91	11	2	104
Chars à bagage, malles et express, 4 roues.....	2	.....	.....	2
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....	2,953	213	14	3,180
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 4 roues.....	95	4	2	101
Chars des conducteurs, 8 roues.....	35	5	.....	40
Chars plate-forme, 8 roues.....	1,555	249	64	1,868
Chars à grains.....	50	.....	.....	50
Char réfrigérateur.....	.....	1	.....	1
Chars à gravier, 8 roues.....	62	20	8	90
Chars à gravier, 4 roues.....	284	53	23	360
Chars à bois de charpente, 16 roues.....	6	.....	.....	6
Chars à bois de charpente, 4 roues.....	6	.....	.....	6
Plateformes à ridelles.....	.....	.....	.....	16
Chasse-neiges, grands.....	34	.....	1	35
Chars à bras.....	114	7	.....	121

NOMBRE ET ÉTAT de réparation des locomotives fonctionnant sur tous les chemins de fer du Canada, à la fin de l'année 1860.

NOM LEGAL DE LA COMPAGNIE.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de fortes réparations.	No. total.
1 Chemin de fer Grand Tronc du Canada.....	135	44	33	217
2 Chemin de fer Grand Occidental du Canada.....	71	.....	18	89
3 do du Nord du Canada.....	9	5	3	17
4 do de Buffalo et lac Huron.....	20	1	7	28
5 do de Brockville et Ottawa.....	1	2	.....	3
6 do de Montréal et Champlain.....	13	.....	2	15
7 do de Prescott et Ottawa.....	3	.....	2	5
8 do Welland.....	3	.....	1	4
9 do d'Érié et Ontario.....	1	.....	.....	1
10 do Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	4	.....	.....	4
11 do de Carillon et Greenville.....	1	1	.....	2
12 do du St. Laurent et d'Industrie.....	.....	2	.....	2
13 do de London et Port Stanley.....	2	.....	.....	2
14 do de Cobourg et Peterboro'.....	2	1	1	4
15 Branche de Peterboro' du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	1	.....	.....	1
Totaux.....	266	56	72	394

Le chemin de fer de Peterboro' et lac Chemung est exploité par la compagnie du chemin de fer de Cobourg et Peterboro', et les machines et matériel roulant du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly sont loués de la compagnie du chemin de fer de Montréal et Champlain.

No. 83.—LOCOMOTIVES.—Où faites,—possédées par des compagnies de chemin de fer du Canada, le 31 décembre 1860.

No.	NOM DE LA COMPAGNIE.	Canada.	Etats-Unis.	Grande-Bretagne.	Totaux.
1	Grand Occidental et embranchements	3	42	44	89
2	Grand Tronc	35	122	60	217
3	Chemin du Nord.....	9	8		17
4	Buffalo et lac Huron.....	1	27		28
5	London et Port Stanley.....		2		2
6	Welland	1	3		4
7	Erié et Ontario		1		1
8	Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	2	3		5
9	Cobourg et Peterborough	3	1		4
10	Brockville et Ottawa.....	2	1		3
11	Ottawa et Prescott.....		5		5
12	Montréal et Champlain.....		13	3	16
13	Carillon et Grenville.....	1		1	2
14	St. Laurent et Industrie.....		1	1	2
15	Stanstead, Shefford et Chambly.....				
16	Peterborough et lac Chemung				
		57	229	109	395

No. 15. Le chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly est desservi par les locomotives qui appartiennent au chemin de fer Montréal et Champlain.

16. Le chemin de Peterboro' et Chemung est desservi par les locomotives appartenant au chemin de Cobourg et Peterboro'.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Commission des chemins de fer.

No. 84.—GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL DU CANADA.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de grandes réparations.	Nombre total.
Chars à voyageurs de première classe à 12 roues.....	37,000	24	1		25
do do à 8 roues.....	30,000	48	8	2	58
Chars à voyageurs de deuxième classe à 8 roues.....	20,000	41	3		44
Chars à émigrés à 8 roues.....	20,000	9	1		10
Chars des bagages, de la malle et de l'express à 8 roues.....	30,000	9	1		10
do do à 12 roues.....	18,500	830	21	9	860
Chars à compartiments, pour le fret et les bestiaux à 8 roues	12,000	94	4	2	100
do do à 4 roues.....	18,000	240	8	2	250
Chars plateforme à 8 roues.....					
Chars à gravier à 8 roues.....	10,000	120			120
do à 4 roues.....	1,000	50			50
Chars à bras					
Chasse-neige, grand.....					
Grands chars à bois de construction à 16 roues.....	38,000	6			6
Petites plateformes à bois de construction à 4 roues.....	8,000	6			6
Chars des conducteurs à 8 roues.....	20,000	31	2		33

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage aux stations suivantes:—

Pont Suspendu (Chutes de Niagara), Hamilton, Paris, London, Windsor, Galt, Guelph, Toronto, et Sarnia.

(Signé,)

S. SHARP,
Surintendant du département des chars.

No. 84.—LE GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL DU CANADA.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859, ainsi que le nombre de milles parcourus jusqu'à cette date.

No.	Nom.	Correspondance.		Routes motrices.		Cylindres			Tuyaux.			Capacité hydraulique du "Tender".	OU CONSTRUITE ou NOM DU CONSTRUCTEUR.	Première année de service.	Milles parcourus en 1858.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
		Extérieure.	Intérieure.	Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	pos.	pes.	pos.							Longueur.	Diamètre intérieur.	gall.
1	Herules.....	4	6	0	16	23	180	11	2	180	11	16	Schenectady	Juillet 1853	6,192	125,337	En bon ordre.
2	Sampson.....	4	6	0	16	22	180	11	2	180	11	16	do	Juin 1853	4,184	129,694	do
3	Canada.....	4	6	0	16	22	180	11	2	180	11	16	do	Avril 1854	24,516	112,079	A l'atelier pour rép.
4	Niagara.....	4	6	0	16	22	180	11	2	180	11	16	do	Juin 1853	33,393	162,890	En bon ordre.
5	Hamilton.....	4	6	0	16	22	180	11	2	180	11	16	do	do	4,745	112,717	do
6	London.....	4	6	0	16	22	180	11	2	180	11	16	do	do	11,847	83,980	do
7	Middlesex.....	4	5	6	15	22	139	11	2	139	11	16	Schenectady	do	5,199	120,394	A l'atelier pour rép.
8	Lightning.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	15,997	159,832	do
9	Détroit.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	11,298	135,510	do
10	Lincoln.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	29,733	181,388	do
11	Windsor.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	3,074	122,629	En bon ordre.
12	Chatham.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	3,985	170,752	do
13	Paris.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	25,685	154,680	do
14	Woodstock.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	26,762	163,741	do
15	Essex.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	26,628	165,276	do
16	Kent.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	15,287	112,964	do
17	Elgin.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	872	118,563	do
18	Norfolk.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	33,748	136,380	A l'atelier pour rép.
19	Brant.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	15,851	96,378	En bon ordre.
20	Wentworth.....	4	5	6	14	22	139	11	2	139	11	16	do	do	3,591	128,888	A l'atelier pour rép.
21	Ontario.....	4	4	6	13	20	94	8	9	807	8	16	Souther, Boston	Sept. 1855	34,300	165,493	En bon ordre.
22	Érie.....	4	4	6	13	20	94	8	9	807	8	16	do	do	48,881	157,833	do
23	St. Clair.....	4	4	6	13	20	94	8	9	807	8	16	do	do	27,110	219,037	do
24	Huron.....	4	4	6	13	20	94	8	9	807	8	16	do	do	18,730	129,762	do
25	Superior.....	4	4	6	13	20	94	8	9	807	8	16	do	do	31,864	172,024	do
26	St. Laurent.....	4	4	6	13	20	94	8	9	807	8	16	do	do	14,468	165,429	do
27	Reindeer.....	4	4	6	13	20	94	8	9	807	8	16	Ateliers d'Amoskeef, N. H.	Nov. 1853	8,720	106,201	A l'atelier pour rép.
28	Elk.....	4	4	6	13	21	170	10	10 1/2	1742	10	16	do	do	14,328	146,959	En bon ordre.
29	Gazelle.....	4	4	6	13	21	170	10	10 1/2	1742	10	16	do	Mars 1854	4,540	102,187	do

30	Stag.....	4	6	0	16	21	170	10	10 1/2	1742	10	16	Amoskeef	do	12,189	151,943	do
31	Antelope.....	4	6	0	16	21	170	10	10 1/2	1742	10	16	do	Mai 1854	5,184	138,918	do
32	Greyhound.....	4	6	0	16	21	170	10	10 1/2	1742	10	16	do	Avril 1854	6,905	122,731	do
33	Michigan.....	4	4	6	13	20	94	8	9	807	8	16	Souther, Boston	Fév. 1854	69,019	69,019	do
34	Siencus.....	4	4	6	13	20	94	8	9	807	8	16	do	do	24,568	145,879	do
35	Venus.....	4	4	6	13	22	150	11	9 1/2	1835	11	16	Norris, Philadelphie	Juin 1854	10,018	89,803	do
36	Vesta.....	4	4	6	13	22	150	11	9 1/2	1835	11	16	do	do	12,718	90,940	do
37	Minerva.....	4	4	6	13	22	150	11	9 1/2	1835	11	16	do	do	22,561	113,263	do
38	Jupiter.....	4	4	6	13	22	150	11	9 1/2	1835	11	16	do	Fév. 1854	808	75,917	A l'atelier pour rép.
39	Mercury.....	4	4	6	13	22	150	11	9 1/2	1835	11	16	do	do	10,581	93,314	En bon ordre.
40	Mars.....	4	4	6	13	22	150	11	9 1/2	1835	11	16	do	do	29,682	119,387	do
41	Sphère.....	4	4	6	13	22	174	11	3 1/2	2183	11	16	Fairbairn, Manchester, Ang.	do	29,920	144,631	A l'atelier pour rép.
42	Firebrand.....	4	4	6	13	21	174	11	3 1/2	2183	11	16	do	do	14,583	101,853	En bon ordre.
43	Fire King.....	4	4	6	13	21	174	11	3 1/2	2183	11	16	do	do	27,612	146,156	do
44	Fire Fly.....	4	4	6	13	21	174	11	3 1/2	2183	11	16	do	do	15,570	112,604	A l'atelier pour rép.
45	Heonate.....	4	4	6	13	21	174	11	3 1/2	2183	11	16	do	do	24,533	133,322	do
46	Hecll.....	4	4	6	13	21	174	11	3 1/2	2183	11	16	do	do	11,256	86,901	En bon ordre.
47	Atlas.....	4	4	6	13	21	174	11	3 1/2	2183	11	16	do	do	19,451	120,079	do
48	Photo.....	6	6	5	0	16	24	170	10	1906	10	16	Slaughter, Bristol, Angleterre	Sept. 1854	23,221	128,901	do
49	Milo.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	18,088	111,032	do
50	Elephant.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	15,080	99,524	do
51	Rhinoceros.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	24,850	129,206	do
52	Buffalo.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	20,391	129,795	do
53	Bison.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	24,319	129,725	do
54	Python.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	24,815	152,877	do
55	Weland.....	4	4	6	14	24	159	11	2	1571	11	16	Schenectady	Sept. 1854	14,822	167,758	A l'atelier pour rép.
56	St. Catharines.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	19,026	110,390	En bon ordre.
57	Lion.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	Slaughter, Bristol, Angleterre	Déc. 1855	10,253	103,883	do
58	Lioness.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	27,846	100,046	A l'atelier pour rép.
59	Tiger.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	21,694	95,153	En bon ordre.
60	Tigress.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	27,327	101,071	do
61	Leopard.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	17,469	102,424	do
62	Panther.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	20,606	87,406	do
63	Valcan.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	11,621	86,465	do
64	Ema.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	17,189	87,434	do
65	Stromboli.....	6	5	0	16	24	170	10	3	1906	10	16	do	do	32,298	104,004	do
66	Soyx.....	4	4	6	14	21	174	11	3 1/2	1684	11	16	Fairbairn, Manchester, Ang.	Fév. 1856	6,415	97,689	do
67	Gem.....	4	4	6	14	21	174	11	3 1/2	1684	11	16	do	do	27,681	125,785	do
68	Ruby.....	4	4	6	14	21	174	11	3 1/2	1684	11	16	do	do	24,638	109,248	A l'atelier pour rép.
69	Emerald.....	4	4	6	14	21	174	11	3 1/2	1684	11	16	do	do	4,252	97,112	En bon ordre.
70	Sapphire.....	4	4	6	14	21	174	11	3 1/2	1684	11	16	do	do	4,404	68,189	do
71	Mappe.....	4	4	6	14	21	174	11	3 1/2	1684	11	16	Jones, Liverpool, Angleterre	Janv. 1856	6,893	74,289	do
72	Medea.....	4	4	6	14	21	174	11	3 1/2	1684	11	16	do	do	12,702	74,986	A l'atelier pour rép.
73	Ajax.....	4	4	6	14	21	174	11	3 1/2	1684	11	16	do				

No. 84.—(Suite.)—GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL.—Nombre, description, et condition des locomotives, etc.

No.	Nom.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres		Tuyaux.			Capacité hydraulique du "Tender."	OU CONSTRUITE OU NOM DU CONSTRUCTEUR.	Première année de service.	Milles parcourus en 1858.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
		Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	Nombre.	Longueur.							Diamètre intérieur.
77	Castor.....	6	5 0	16	24	184	10 3	1	13-16	gall.	Slaughter, Bristol, Angleterre..	Déc. 1856..	9,131	64,516	En bon ordre.	
78	Pollux.....	6	5 0	16	24	184	10 3	do	do	1981	do	Nov. 1856.	13,842	65,459	A l'atelier pour rép.	
79	Erebus.....	6	5 0	16	22	174	11 8	do	do	1452	Stephenson, Newcastle, Ang...	do	29,344	66,973	En bon ordre.	
80	Cyclops.....	6	5 0	16	22	174	11 8	do	do	1452	do	do	25,540	91,700	do	
81	Ixion.....	6	5 0	16	22	174	11 8	do	do	1452	do	do	18,749	86,977	do	
82	Ariel.....	4	6 0	15	22	164	11 3	do	do	1452	do	Dec. 1856..	29,411	87,111	A l'atelier pour rép.	
83	Oberon.....	4	6 0	15	22	164	11 3	do	do	1452	do	Oct. 1856..	24,401	110,745	En bon ordre.	
84	Prospero.....	4	6 0	15	22	164	11 3	do	do	2183	do	Janv. 1856.	22,517	99,168	do	
85	Diadem.....	4	6 0	16	21	189	11 3 1/2	do	do	2183	Fairbairn, Manchester, Ang.....	Avril 1856..	20,852	94,190	A l'atelier pour rép.	
86	Diamond.....	4	5 0	16	22	174	11 2	do	do	1806	do	Nov. 1856..	26,339	81,433	En bon ordre.	
87	Achilles.....	4	5 0	16	22	174	11 2	do	do	1806	D. C. Gunn, Hamilton, C. O.....	Sept. 1856..	13,192	54,973	do	
88	Bacchus.....	4	5 0	16	22	174	11 2	do	do	1806	do	do	14,560	47,524	do	
89	G. Stephenson..	6	5 0	16	24	240	10 4 1/2	1	9-16	2000	Grand ch. de fer O., Hamilton..	Janv. 1860	30,395	30,395	do	

(Signé,) RICHARD EATON,
Surintendant des locomotives.

23

No. 85.—CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.

FONDS ROULANT.—Nombre et condition du chars de voyageurs, de fret et autres appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DÉSIGNATION DU FONDS.	Moyenne du poids en livres.	En bon ordre.	Exigeant des ré- parations léger.	Nombre total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 16 roues	32,000	1	.....	1
do do 8 do	28,500	74	15	89
Chars à voyageurs de 2de classe, 8 roues	24,300	41	8	49
Composite.....	25,000	2	.....	2
Chars à bagage, malles et "express," 8 roues.....	27,800	52	4	56
do do 12 do	30,000	2	.....	2
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues	17,000	1611	86	1697
Chars plateforme, 8 roues.....	14,000	968	111	1079
Chars à gravier, 8 do	10,600	} 101	32	133
do 4 do	6,000			
Chars à bras .....	.....	.....	.....	.....
Chassé-neiges, grands	17,300	33	1	34

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains de ce chemin de fer à chaque voyage, aux gares suivantes:—

Détroit, Port Huron, Sarnia, St. Mary's, London, Queen's Wharf, Toronto, Cobourg, Belleville, Kingston, Brockville, Cornwall, Point Charles, Richmond, Hadlow Cove, Rivière-du-Loup, Sherbrooke, Island Pond, Gorham, et Portland.

(Signé,)

W. J. MACKENZIE.

J. G. VANSITTART, Esq.,

Secrétaire des commissaires des chemins de fer.

No. 85.—CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No. de machine.	Correspondance.		Roues motric.		Cylindres.		Tuyaux.			Poids de la machine.		Capacité hydr.	Poids du "Tender."	Poids total de la machine avec bois et eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus.	Etat général et remarques.
	Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Diamètre.	Longeur.	Diamètre.	ton. q.	ton. q.									
1	Accouplé.	4 5	15	22	144	10	5 1/2	1 13-16	23	10	1438	16	0	39	10	1848	19,585	84,721	En bon ordre.
2	do	4 5	15	22	132	10	5 1/2	1 9-16	23	8	1500	14	0	37	8	1850	19,585	106,705	Examinée partout.
3	do	4 5	16	22	169	10	5 1/2	do	23	14	1438	16	0	39	14	1851	15,658	188,310	Assez bon ordre.
4	do	4 5	16	22	169	10	5 1/2	do	23	14	1438	16	0	39	14	1851	11,740	115,325	do
5	do	4 6	15	20	178	10	4	1 11-16	25	5	1073	13	7	38	12	1855	24,780	130,881	A besoin de nouv. band.
6	do	4 6	15	20	178	10	4	do	25	5	1073	13	7	38	12	1855	21,715	120,200	En bon ordre.
7	do	4 5	16	24	158	11	0 1/2	1 13-16	23	9	1567	15	12	39	12	1852	21,383	131,384	En assez bon ordre.
8	do	4 5	16	24	158	11	0 1/2	do	23	9	1567	15	12	39	12	1852	11,913	136,677	A une nouv. plaque de tube. A été coulé brisé.
9	do	4 5	15	22	169	10	7	1 9-16	24	2	1438	16	10	40	12	1851	6,805	129,038	En bon ordre.
10	do	4 5	16	24	160	11	0	1 13-16	22	6	1450	15	12	37	18	1854	3,955	63,540	Avait des roues de 5 pds. 7/8 pos. de diam. Placée le 6 janv. '61. En bon ordre.
11	do	4 4	16	24	170	11	0	do	25	6	1521	15	12	40	18	1852	23,920	122,201	Est examinée au complet.
12	do	4 4	16	24	170	11	0	do	25	6	1521	15	12	40	18	1852	19,464	104,816	Nouveaux bandages.
13	do	4 5	16	20	170	10	10	do	25	6	1521	15	12	40	18	1852	8,622	75,928	En bon ordre. A besoin de band. tourn. en haut.
14	do	4 5	16	22	160	11	0	do	25	10	1598	17	13	43	3	1858	22,417	74,865	do
15	do	4 4	16	24	170	10	10	do	25	10	1521	15	12	41	2	1853	6,951	107,858	En bon ordre.
16	do	4 5	16	20	170	10	10	do	25	10	1521	15	12	41	2	1853	19,665	109,337	do
17	do	4 5	16	24	136	10	10 1/2	do	26	2	1688	19	13	45	15	1853	11,918	74,659	En assez bon ordre.
18	do	4 4	16	24	170	10	10	do	25	2	1521	15	12	40	14	1853	11,062	119,515	On fait percer les tubes.
19	do	4 5	16	20	170	10	11	do	25	2	1521	15	12	40	14	1853	19,773	106,489	En assez bon ordre.
20	do	4 5	16	24	156	10	11	do	26	12	1658	18	11	45	3	1853	7,337	67,791	do
21	do	4 5	16	20	141	11	0	do	24	16	1567	18	4	43	0	1854	23,704	145,041	On pose un nouveau jeu de roues motrices. (Md.)
22	do	4 5	16	20	141	11	0	do	24	16	1567	18	4	43	0	1854	9,894	106,930	En bon ordre.
23	Pas accou.	4 6	15	20	178	10	4	1 11-16	23	12	1073	13	7	36	19	1854	620	73,379	do
24	Accouplé.	4 5	17	20	141	11	2	1 13-16	24	16	1567	13	4	43	0	1854	13,809	123,434	do
25	do	4 5	16	21	160	11	0	do	28	2	1450	16	9	44	11	1854	8,198	81,722	do
26	do	4 5	16	21	160	11	0	do	21	2	1438	14	6	35	8	1854	15,835	100,269	En assez bon ordre.
27	do	4 5	16	22	124	10	8	do	21	2	1438	14	6	35	8	1854	4,697	70,380	On pose un nouvel axe coulé.

28	do	4 5	10	14	20	116	10	8	do	21	2	1438	14	6	35	8	1854	10,490	79,455	En bon ordre.
29	do	4 5	16	24	154	11	0	do	26	12	1658	19	13	46	5	1854	4,240	68,766	do	
30	do	4 5	16	24	154	11	0	do	26	12	1658	19	13	46	5	1854	8,104	20,879	A besoin de légères rép.	
31	do	4 5	16	24	154	11	0	do	26	12	1658	19	13	46	5	1854	5,698	82,407	En bon ordre.	
32	do	4 5	16	24	170	11	0	do	27	12	1521	16	9	44	1	1854	18,357	98,427	do	
33	do	4 5	16	24	170	11	0	do	27	12	1521	16	9	44	1	1854	23,045	124,085	do	
34	do	4 5	16	22	150	10	11	do	26	1	1521	16	9	44	1	1854	18,294	54,323 1/2	do	
35	do	4 6	16	22	174	10	8	1 9-16	26	14	1757	17	12	44	6	1854	27,198 1/2	79,147 1/2	do	
36	do	4 6	17	20	174	10	8	do	26	14	1757	17	12	44	6	1854	26,810	106,156	Axe coulé brisé.	
37	do	4 5	16	20	154	10	4	1 13-16	26	6	1521	15	6	40	12	1854	9,223	87,515	En bon ordre.	
38	do	4 5	16	20	154	10	4	do	26	6	1521	15	6	40	12	1854	21,309	98,465	do	
39	do	4 5	16	20	154	10	4	do	26	6	1521	15	6	40	12	1854	12,062	89,824	do	
40	do	4 6	15	20	178	10	4	do	25	6	1521	15	6	40	12	1854	10,277	58,705	do	
41	do	4 6	15	20	178	10	4	do	25	6	1521	15	6	40	12	1854	13,885	108,560	A besoin d'être examiné.	
42	do	4 6	15	20	178	10	4	do	25	5	1073	13	7	38	12	1855	7,324	81,399	do	
43	do	4 6	15	20	178	10	4	do	25	5	1073	13	7	38	12	1855	13,392	60,443	En assez bon ordre.	
44	do	4 6	15	20	178	10	4	do	25	5	1073	13	7	38	12	1855	1,429	52,304	A besoin d'être examiné.	
45	Pas complé.	4 6	15	20	178	10	4	do	23	12	1073	13	7	36	19	1855	13,263	90,303	En assez bon ordre.	
46	Couplé	4 5	9	16	20	178	10	1	do	25	12	1073	13	7	38	19	1855	23,412	89,014	Nouveaux bandages et légères réparations.
47	do	4 5	9	16	20	178	10	1	do	25	12	1073	13	7	38	19	1855	11,096	74,618	Nouveaux bandages et plaque de tube.
48	do	4 5	9	16	20	178	10	1	do	25	12	1073	13	7	38	19	1855	27,628	62,223	En bon ordre.
49	do	4 5	9	16	20	178	10	1	do	25	12	1073	13	7	38	19	1856	7,759	72,655	Assez bon.
50	do	4 5	9	16	20	178	10	1	do	25	12	1073	13	7	38	19	1856	18,647	67,283	do
51	do	4 6	15	20	178	10	4	do	25	5	1073	13	7	38	12	1856	20,563	58,531	Bon.	
52	do	4 6	15	20	178	10	4	do	24	16	1567	18	4	43	0	1854	23,613	63,648	A bes. de nouv. roues moir.	
53	do	4 5	16	20	141	11	2	1 13-16	23	16	1598	16	4	40	0	1855	21,700	101,166	A besoin de deux piq. de tube et d'être exam. par.	
54	do	4 5	16	20	141	11	0	do	23	16	1598	16	4	40	0	1855	13,473	72,066	En bon ordre.	
55	do	4 5	16	24	162	11	0	do	24	16	1598	17	4	42	0	1856	16,092	87,567	Est examinée partout et nouveaux cylindres.	
56	do	4 5	16	20	178	10	1	1 11-16	25	12	1576	18	7	43	19	1858	21,962	68,530	do	
57	do	4 5	16	20	178	10	1	do	25	12	1576	18	7	43	19	1858	18,320	73,129	En assez bon ordre.	
58	do	4 5	16	20	178	10	1	do	25	12	1576	18	7	43	19	1858	66,154	66,154	do	
59	do	4 5	16	20	178	10	1	do	25	12	1576	18	7	43	19	1858	23,708	71,576	do	
60	do	4 5	16	20	178	10	1	do	25	12	1576	18	7	43	19	1858	31,529	76,489	Subit de fortes réparat.	
61	do	4 5	16	20	178	10	1	do	25	12	1576	18	7	43	19	1858	17,679	63,537	En assez bon ordre.	
62	do	4 5	16	20	178	10	1	do	23	12	1576	18	7	43	19	1858	15,851	52,066	do	
63	do	4 5	16	20	178	10	1	do	23	12	1576	18	7	43	19	1856	13,688	66,403	do	
64	do	4 6	15	20	178	10	4	do	25	12	1576	18	7	43	19	1856	17,734	72,047	Subit de légères réparat.	
65	do	4 6																		

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.—Nombre, description, et condition des locomotives, etc.—(Suite.)

No. de machine.	Correspondance.		Roues motric. dress.		Tuyaux.		Poids de la locomotive.	Capacité d'eau.	Poids du tender.	Poids de la locomotive et du tender.	Poids total de la locomotive et du tender.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1862.	Nombre total de milles parcourus depuis sa mise en service.	Etat général et remarques.	
	Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	Cylindres.	Nombre.	Longueur.											Diamètre.
70	Pas accou.	4 6 0	15	20	178	10	4	23	12	1073	13	7	36	19	18,724	79,286	A besoin d'être examinée.
71	Accouplée.	4 5 6	15	21	160	10	4	26	14	1388	16	9	44	11	4,849	58,452	En bon ordre.
72	do	4 5 0	16	20	154	10	4	24	16	1598	18	4	43	0	18,345	90,943	A besoin de légères rép.
73	do	4 5 0	16	20	154	10	4	24	16	1598	18	4	43	0	20,203	91,582	En bon ordre.
74	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	20,203	89,395	do
75	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	16,510	42,438	do
76	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	57,344	57,166	do
77	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	21,451	57,286	A besoin d'être examinée.
78	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	19,322	69,830	En assez bon ordre.
79	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	24,404	77,826	En bon ordre.
80	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	14,788	66,300	do
81	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	14,787	66,079	do
82	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	11,484	47,997	do
83	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	5,982	42,776	do
84	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	8,024	64,393	do
85	do	4 5 0	16	20	178	10	1	25	12	1576	18	7	43	19	23,309	61,718	do
86	do	4 5 6	15	21	160	10	1	28	2	1473	16	9	44	11	27,002	83,491	do
87	do	4 5 6	15	21	160	10	1	28	2	1473	16	9	44	11	11,692	49,792	En assez bon ordre. A besoin de légères rép.
88	do	4 5 6	15	20	158	10	10	24	2	1292	14	10	38	12	14,356	40,421	En bon ordre.
89	do	4 5 6	15	20	158	10	10	24	2	1292	14	10	38	12	18,744	41,494	Marche, mais subit des réparations.
90	do	4 5 6	15	20	158	10	10	24	2	1292	14	10	38	12	46,424	46,424	En bon ordre.
91	do	4 5 6	15	20	158	10	10	24	2	1292	14	10	38	12	15,692	45,486	do
92	do	4 5 6	15	20	158	10	10	24	2	1292	14	10	38	12	13,062	53,212	Subit de légères rép.
93	do	4 5 6	15	20	158	10	10	24	2	1292	14	10	38	12	18,239	60,335	En bon ordre.
94	do	4 6 0	15	20	154	10	4	25	6	1521	15	0	40	6	26,232	81,931	do
95	do	4 6 0	15	20	154	10	4	25	6	1521	15	0	40	6	25,792	113,984	do
96	do	4 6 0	15	20	154	10	4	25	6	1521	15	0	40	6	16,487	83,871	do
97	do	4 6 0	15	20	154	10	4	25	6	1521	15	0	40	6	23,848	83,544	do
98	do	4 6 0	15	20	154	10	4	25	6	1521	15	0	40	6	15,496	83,667	A besoin de fortes rép.
99	do	4 6 0	15	20	154	10	4	25	6	1521	15	0	40	6	30,228	96,468	En bon ordre.
100	do	4 6 0	15	20	154	10	4	25	6	1521	15	0	40	6	36,965	111,547	do

101	do	4 5 0	15	22	145	10	6	23	10	1649	16	0	39	10	24,031	294,302	do
102	do	4 5 0	15	22	145	10	6	23	10	1649	16	0	39	10	6,097	177,777	do
103	do	4 5 6	15	22	145	10	6	22	14	1564	16	0	39	14	24,921	216,451	Marche, mais à bes. de rép.
104	do	4 5 6	15	20	127	10	6	24	14	1649	16	0	39	14	12,591	163,202	En bon ordre.
105	do	4 5 6	15	20	132	10	6	22	7	1581	16	0	38	8	17,789	184,871	do
106	do	4 5 6	15	20	132	10	11	22	8	2025	16	0	38	8	13,439	176,856	Subit de fortes réparat.
107	do	4 5 6	15	22	132	10	6	22	8	1884	16	0	38	8	15,078	145,435	En bon ordre.
108	do	4 5 0	17	22	169	10	6	24	4	1702	16	0	38	7	25,345	193,635	do
109	do	4 5 0	14	20	131	10	5	22	7	1702	16	0	38	7	23,621	174,709	do
110	do	4 5 6	15	20	132	10	5	22	7	1812	16	0	38	5	18,52	122,590	do
111	do	4 5 0	13	20	117	11	0	20	0	1321	13	5	33	5	18,823	122,590	do
112	do	4 4 8	14	22	129	10	6	22	1	1998	15	0	37	12	12,781	121,787	Subit de fortes réparat.
113	do	4 5 0	16	20	125	10	6	22	4	1606	16	0	38	7	13,781	121,787	En bon ordre.
114	do	4 5 0	16	22	150	10	5	22	4	1985	16	4	42	8	21,225	149,356	do
115	do	4 6 0	15	22	114	10	6	21	9	1602	16	0	39	10	13,525	131,525	do
116	do	4 5 0	15	22	129	11	0	23	0	1950	16	0	39	10	19,501	135,973	do
117	do	4 5 0	16	22	160	10	6	24	4	1950	18	4	42	8	20,546	172,638	do
118	do	4 5 0	15	22	141	10	7	24	0	1841	14	11	38	11	7,400	113,648	do
119	do	4 5 0	15	22	141	10	6	24	0	1841	14	11	38	11	18,143	146,617	do
120	do	4 5 6	15	22	149	10	6	23	8	1649	14	3	37	11	14,970	127,428	do
121	do	4 5 0	16	22	150	10	6	24	4	1775	18	4	42	8	25,322	161,315	A besoin de bandag. tournés en haut, et de lég. rép.
122	do	4 6 0	14	22	125	11	0	22	0	1950	14	6	36	6	13,902	106,749	En bon ordre.
123	do	4 5 0	15	22	136	11	0	23	10	1950	16	0	39	10	13,860	95,323	do
124	do	4 5 0	15	24	140	11	0	23	17	1772	16	0	39	17	18,54	140,937	do
125	do	4 5 6	16	24	140	11	0	23	17	1870	16	0	39	17	26,444	154,518	do
126	do	4 5 6	16	20	160	11	0	22	7	1870	16	0	38	7	20,803	111,397	do
127	do	4 5 3	16	20	154	11	0	25	0	1870	17	13	43	3	29,661	118,636	do
128	do	4 5 3	16	22	141	10	6	22	17	1950	15	13	38	10	13,576	138,983	do
129	do	4 5 3	15	22	141	10	6	22	17	1950	15	13	38	10	17,414	123,463	A besoin de légères rép.
130	do	4 6 0	14	22	125	11	0	21	19	1950	14	6	36	5	13,408	78,400	En bon ordre.
131	do	4 6 0	14	22	125	11	0	21	19	1950	14	6	36	5	12,961	89,827	Est examinée par-tout.
132	do	4 5 6	14	20	125	10	6	21	0	1602	14	6	35	6	13,504	109,246	Subit de fortes réparat.
133	do	4 5 0	14	20	140	11	0	24	16	1772	18	4	43	0	24,609	151,730	En bon ordre.
134	do	4 5 6	17	20	140	11	0	24	16	1772	18	4	43	0	22,816	139,297	do
135	do	4 5 6	16	20	154	11	0	25	18	1870	17	16	43	14	27,900	79,377	do
136	do	4 5 6	16	20	160	11	0	24	16	1870	17	0	41	16	18,54	10,656	Subit de légères réparat.
137	do	4 5 0	16	24	160	11	0	28	16	2045	17	10	46	6	17,348	90,595	En bon ordre.
138	do	4 5 0	16	20	150	10	7	26	0	1588	16	0	42	0	16,437	56,248	En assez bon ordre.
139	do	4 5 0	15	22	150	10	7	24	4	1959	17	16	42	0	10,948	76,618	do
140	do	4 5 0	16	22	150	10	9	24	4	1931	17	16	42	0	21,690	86,362	do
141	do	4 5 0	16														

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.—Nombre, description, et condition des locomotives, etc.—(Suite.)

No. de machine.	Correspondance.	Roues motric.		Cylindres.		Tuyaux.			Poids de la locomotive.	Capacité "hydrau-lique du Tender."	Poids du "Tender" chargé de bois et eau.	Poids total de la locomotive et du Tender en bois et eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1858.	Nombre total de milles parcourus depuis sa mise en service.	Etat général et remarques.		
		Nombre.	Diamètre.	ps. p.	Diamètre.	Longueur.	Nombre.	ps. p.										Longueur.	Diamètre.	Intérieur.
146	Couplé	4	5	0	16	20	1	1	11-16	25	12	1576	18	7	43	19	1856	21,771	En bon ordre.
147	do	4	5	0	16	20	1	1	13-16	25	6	1521	15	0	40	6	1856	31,842	do
148	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	25,280	do
149	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	73,416	do
150	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	11,229	do
151	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	13,670	do
152	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	22,492	do
153	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	13,501	do
154	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	80,948	do
155	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	14,771	do
156	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	13,048	do
157	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	28,916	do
158	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	14,095	do
159	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1857	52,459	do
160	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	7,071	do
161	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	25,440	do
162	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	26,856	do
163	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	31,894	do
164	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	11,896	do
165	do	4	5	0	16	20	1	4	do	25	6	1521	15	0	40	6	1856	59,149	do
166	do	4	5	0	16	20	1	0	do	25	10	1870	17	3	42	13	1857	14,536	do
167	do	4	5	0	16	22	1	0	do	24	2	1292	14	10	38	12	1857	72,984	do
168	do	4	5	0	16	22	1	0	do	29	16	1473	16	9	46	5	1857	61,594	do
169	do	4	5	0	15	21	1	0	do	29	16	1473	16	9	46	5	1857	45,246	do
170	do	4	5	0	15	21	1	0	do	29	16	1473	16	9	46	5	1857	62,442	do
171	do	4	5	0	16	22	1	0	do	24	2	1292	14	10	38	12	1857	47,197	do
172	do	4	5	0	16	22	1	0	do	24	2	1292	14	10	38	12	1857	49,771	do
173	do	4	5	0	16	20	1	0	do	24	2	1292	14	10	38	12	1857	13,623	do
174	do	4	5	0	16	20	1	0	do	24	2	1292	14	10	38	12	1857	14,965	do
175	do	4	5	0	16	24	1	0	do	28	7	1742	19	8	47	15	1857	15,718	do
176	do	4	5	0	16	24	1	0	do	28	7	1742	19	8	47	15	1857	53,565	do

177	do	4	5	0	16	24	1	0	do	28	7	1742	19	8	47	15	1858	28,206	do	En bon ordre.
178	do	4	5	0	16	24	1	0	do	28	7	1742	19	8	47	15	1858	23,154	do	do
179	do	4	5	0	16	24	1	0	do	28	7	1742	19	8	47	15	1858	16,745	do	do
180	do	4	5	0	16	24	1	0	do	28	7	1742	19	8	47	15	1858	22,963	do	do
181	do	4	5	0	16	24	1	0	do	28	7	1742	19	8	47	15	1858	26,626	do	do
182	do	4	5	0	16	24	1	0	do	28	7	1742	19	8	47	15	1859	23,400	do	do
183	do	4	5	0	16	24	1	0	do	28	7	1742	19	8	47	15	1859	24,348	do	do
184	do	4	5	0	16	22	1	0	do	24	2	1292	14	10	38	12	1859	29,905	do	do
185	do	4	5	0	16	22	1	0	do	24	2	1292	14	10	38	12	1859	26,370	do	do
186	do	4	5	0	16	20	1	0	do	26	0	1583	16	0	42	0	1859	3,721	do	do
187	do	4	5	0	16	20	1	0	do	25	12	1576	18	7	43	19	1857	22,693	do	do
188	do	4	5	0	16	20	1	0	do	25	12	1576	18	7	43	19	1857	24,015	do	do
189	do	4	5	0	16	20	1	0	do	25	12	1576	18	7	43	19	1857	17,847	do	do
190	do	4	5	0	16	20	1	0	do	25	12	1576	18	7	43	19	1857	57,470	do	do
191	do	4	5	0	17	22	2	0	do	26	16	1576	18	7	45	3	1857	16,472	do	do
192	do	4	5	0	17	22	2	0	do	26	16	1576	18	7	45	3	1857	12,019	do	do
193	do	4	5	0	17	22	2	0	do	26	16	1576	18	7	45	3	1857	20,833	do	do
194	do	4	5	0	17	22	2	0	do	26	16	1576	18	7	45	3	1857	19,183	do	do
195	do	4	5	0	15	21	1	0	do	29	16	1473	16	9	46	5	1857	11,329	do	do
196	do	4	5	0	15	21	1	0	do	29	16	1473	16	9	46	5	1857	15,679	do	do
197	do	4	5	0	15	21	1	0	do	29	16	1473	16	9	46	5	1858	30,486	do	do
198	do	4	5	0	15	21	1	0	do	29	16	1473	16	9	46	5	1858	17,517	do	do
199	do	4	5	0	15	21	1	0	do	29	16	1473	16	9	46	5	1858	18,759	do	do
200	do	4	5	0	15	21	1	0	do	29	16	1473	16	9	46	5	1858	60,936	do	do
201	do	4	5	0	15	21	1	0	do	29	16	1310	16	9	46	5	1858	29,231	do	do
202	do	4	5	0	15	21	1	0	do	29	16	1300	16	9	46	5	1858	25,243	do	do
203	do	4	5	0	16	22	1	0	do	24	2	1310	14	10	38	12	1857	21,046	do	do
204	do	4	5	0	16	22	1	0	do	24	2	1310	14	10	38	12	1858	24,379	do	do
205	do	4	5	0	16	24	1	0	do	24	2	1310	14	10	38	12	1859	21,438	do	do
206	do	4	5	0	16	24	1	0	do	24	2	1310	14	10	38	12	1859	14,541	do	do
207	do	4	5	0	16	20	1	0	do	24	2	1310	14	10	38	12	1859	19,772	do	do
208	do	4	5	0	16	20	1	0	do	24	2	1310	14	10	38	12	1859	26,220	do	do
209	do	4	5	0	16	24	1	0	do	29	0	1600	16	9	43	9	1860	14,933	do	do
210	do	4	5	0	16	22	1	0	do	29	0	1600	16	9	43	9	1860	7,141	do	do
211	do	4	5	0	16	22	1	0	do	29	0	1600	16	9	43	9	1860	18,486	do	do
212	do	4	5	0	16	21	1	0	do	28	16	1473	16	9	46	5	1860	26,076	do	do
Trombadr,	comp.	4	5	0	15	20	1	0	do	23	5	1450	14	3	37	8	1860	22,172	do	do
Corsair	do	4	5	0	15	20	1	0	do	23	5	14								

No. 86.—CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant bes. de légères réparat.	Ayant bes. de grande réparat.	No. total.
Chars à voyageurs de première classe à 12 roues.....					
do do à 8 roues.....	27,350	4	2	7	13
Chars à voyageurs de deuxième classe à 8 roues.....	23,000		7		7
Chars à émigrés à 8 roues.....					
Chars des bagages, de la malle et de l'express à 8 roues.....	23,725	2	2	2	6
Chars à compartiments, pour le fret et les bestiaux à 8 roues	16,800	64		44	108
Chars plateforme à 8 roues.....	14,800	64		94	158
Chars à gravier à 8 roues.....					
do à 4 roues.....					
Chars à bras.....			2	4	6
Chasse-neige, grand.....					
Chars à fret à fourneaux, 8 roues.....	17,000	4	3		7
Refrigerateur.....	19,500		1		1
Trucs à espars et à bois.....	4,700				16

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage aux stations suivantes:—

Toronto et Collingwood, et par les hommes du convoi aux stations où l'on prend du bois et de l'eau.

(Signé,)

J. TILLINGHAST,

Surintendant des machines.

No. 87.—CHEMIN DE FER DE BUFFALO AU LAC HURON.

MATÉRIEL DE ROULEMENT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de grandes réparations.	Nombre total.
Chars à voyageurs de première classe à 12 roues.....					
do do à 8 roues.....	25,600	12	4	2	18
Chars à voyageurs de deuxième classe à 8 roues.....	19,000	6			6
Chars à émigrés à 8 roues.....					
Chars des bagages, de la malle et de l'express à 8 roues.....	21,210	12			12
Chars à compartiments, pour le fret et les bestiaux à 8 roues	17,500	214	4		218
Chars plateforme à 8 roues.....	10,060	93		3	96
Chars à gravier à 8 roues.....	10,500	12	4	8	24
do à 4 roues.....	4,000	44	10	20	74
Chars à bras.....	400	6			6
Chasse-neige, grand.....					

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage aux stations suivantes:—

Fort Erie, Dunnville, Brantford, Paris, Stratford, Goderich.

(Signé,)

W. MACLEAN,

Secrétaire.

No. 87.—CHEMIN DE FER DE

Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie,

LOCOMOTIVES.		Correspondance.	Roues motrices.		Cylindres.		Tuyaux.			Poids de la machine	Capacité hydraulique du Tender.
No.	Nom.		Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	Cylindrée.	Nombre.	Longueur.	Diamètre inférieur.		
1	Goderich	Extérieure.	4	5 6	16	22	170	11 2	1 1/2	23 1/2	1500
2	Waterloo	do	4	6 0	16	22	170	11 2	1 1/2	23 1/2	1450
3	Caledonia	do	4	5 6	15	22	116	11 2	1 1/2	23	1500
4	Cayuga	do	4	5 6	15	22	146	11 2	1 1/2	23	1500
5	Dunnville	do	4	5 6	15	22	117	11 2	1 1/2	20	1400
6	Stratford	do	4	5 6	15	22	117	10 11	1 1/2	20	1500
7	Victoria	do	4	5 6	15	22	117	10 11	1 1/2	20	1400
8	Welland	do	4	5 6	15 1/2	22	130	11 4 1/2	1 1/2	23	1500
10	Superior	do	4	6 0	16	22	145	11 5 1/2	1 1/2	25 1/2	1500
11	Erie	do	4	5 0	16	22	145	11 5 1/2	1 1/2	23 1/2	1500
12	Hastings	Intérieure.	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
13	Powell	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
14	Brant	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
15	Buffalo	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
16	Michigan	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
17	Chicago	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
18	Minnesota	do	4	5 0	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
19	Milwaukee	do	4	5 0	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
20	Illinois	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
21	Wisconsin	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
22	Iowa	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
23	Saginaw	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
24	Paris	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
25	Oxford	do	4	5 0	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
26	Perth	do	4	5 0	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
27	Haldimand	do	4	5 6	16	22	156	11 2	1 1/2	24 1/2	1500
28	Boxer	do	4	4 9	15	20	105	11 2	1 1/2	18 1/2	1000
29	Growler	do	4	4 9	15	20	105	11 2	1 1/2	18 1/2	1000

BUFFALO AU LAC HURON.

le 31 décembre 1860; ainsi que le nombre de milles parcourus jusqu'à cette date.

Poids du 'Tender' avec bois et eau.	Poids total de la machine et du 'Tender' avec bois et eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
Tonn'x.	tonneaux.					
17 1/2	43 1/2	Schenectady, E. U.	1856	10,131	81,178	Bon ordre de marche.
17 1/2	42 1/2	do	1856	22,639	104,793	do
16 1/2	41 1/2	do	1856	23,846	99,912	do
17 1/2	42 1/2	do	1856	505	83,944	En réparations.
17 1/2	39 1/2	Springfield, E. U.	1857	22,232	50,263	do
17 1/2	39 1/2	do	1858	21,207	81,314	Assez bon ordre.
17 1/2	38 1/2	do	1856	20,171	48,488	do
17 1/2	42 1/2	Toronto, C. O.	1857		14,564	Bon ordre.
17 1/2	45	Springfield, E. U.	1856		69,574	En réparation.
16 1/2	43	do	1856	5,564	44,991	do
17 1/2	45	Schenectady, E. U.	1856	16,952	106,827	En ordre parfait.
17 1/2	45	do	1856	9,632	71,428	do
17 1/2	45	do	1856	4,053	75,216	do
17 1/2	45	do	1856	13,395	88,786	do
17 1/2	45	do	1857	556	89,912	do
17 1/2	45	do	1857	14,414	85,995	En réparations.
17 1/2	45	do	1857	17,845	85,246	En ordre parfait.
17 1/2	45	do	1857	27,368	95,122	do
17 1/2	45	do	1857	31,697	94,355	do
17 1/2	45	do	1857	19,680	99,684	do
17 1/2	45	do	1857	8,163	87,573	En réparations.
17 1/2	45	do	1857	24,336	91,397	En ordre parfait.
17 1/2	45	do	1857	20,439	59,935	En réparations.
17 1/2	45	do	1857	13,643	85,307	Bon ordre de marche.
17 1/2	45	do	1858	14,087	16,815	do
17 1/2	45	do	1858	31,939	38,683	do
10	29 1/2	Boston, E. U.	1857	14,850	42,730	do
10	29 1/2	do	1857	16,468	60,020	do

W. MACLEAN,

Secrétaire, Cie. C. F. de Buffalo au lac Huron.

No. 88.—CHEMIN DE FER DE LONDON ET PORT STANLEY.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No.	Nom.	Roues motrices.		Cylindres		Tuyaux		Poids de la machine.	Capacité hydraulique du "Tender"	Poids du "Tender" avec bois et eau.	Poids total de la machine et du "Tender" avec bois et eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.			
		Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Diamètre.	Longueur.	Diamètre intérieur.										pd. p.	in.	pd. p.	ton.	ton.
1	St. Lawrence...	4	5 1/2	0	15	22	150	11	0	1 1/2	38	2000	21	59	Schenectady, N.Y.	1856	10,700	41,880	En bon ordre.
2	M. Anderson ...	4	5 1/2	0	15	22	150	11	0	1 1/2	38	2000	21	59	Schenectady, N.Y.	1856	30,990	90,290	En bon ordre.

(Signé,) W. BOWMAN.

No. 89.—CHEMIN DE FER WELLAND.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No. de la machine.	Nom de la machine.	Roues motric.		Cylind.		Tuyaux.		Poids de la machine.	Capacité hydraulique du "Tender"	Poids du "Tender" avec bois et eau.	Poids total de la machine et du "Tender" avec bois et eau.	Où construite. ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et Remarques.
		Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Diamètre.	Longueur.	Diamètre Intérieur.										pd. p.	in.	ton.	ton.
1	Grantham.	4	4 1/2	12	19	118	9	10	1 1/2	5	18	Atel. de loc. de Schenectady...	1856	17,786	45,326	En bon ordre.
2	Chippewa	4	5	14 1/2	20	105	10	7	1 1/2	8	24	Ateliers de loc. de Boston.....	1858	17,090	34,250	do
3	Ontario....	4	5	16	22	150	11	1 1/2	1 1/2	9	33	do	1858	19,713	50,618	Subissant des répar. gén.
4	Amazon ...	4	5 1/2	15 1/2	24	162	11	3	1 1/2	9	35	D. C. Gunn, Hamilton, C.O....	1859	23,823	26,056	En bon ordre.

(Signé,) HIRAM SLATE, Secrétaire Com. C. F. W.

No. 88.—CHEMIN DE FER DE LONDON ET PORT STANLEY.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant bes. de légères réparat.	Ayant bes. de fortes réparat.	No. total.
Chars à voyageurs de première classe à 8 roues	28,000	2	.....	.....	2
Chars à bagage, de la malle et de l'express à 8 roues.....	19,500	2	.....	.....	2
Chars à compartiments, fret et bétail, 8 roues.....	18,500	22	6	.....	28
Chars plate-forme à 8 roues.....	14,000	14	2	4	20
Chars à bras.....	.....	6	.....	.....	6

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage aux stations suivantes :—

London et Port Stanley.

(Signé,) W. BOWMAN,
Surintendant du ch. de fer de L. et P. S.

No. 89.—CHEMIN DE FER WELLAND.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de fortes réparations.	No. total.
Chars à voyageurs de première classe à 12 roues.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do à 8 roues.....	18,000	1	1	.....	2
Chars à voyageurs de deuxième classe à 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chars à immigrants à 8 roues .....	.....	.....	1	.....	1
Chars à bagage, de la malle et de l'express à 8 roues	18,000	60	15	.....	75
Chars à compartiments, pour le fret et les bestiaux à 8 roues	16,000	7	3	1	11
Chars à gravier à 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	.....
do à 4 roues	400	5	1	.....	6
Chars à bras .....	.....	.....	.....	.....	.....
Chasse-neiges, grands.....	7,785	50	.....	.....	50
Chars à grain, 4 roues.....	.....	.....	.....	.....	.....

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage à la station suivante :—Port Dalhousie.

(Signé,) HIRAM SLATE,
Secrétaire de la Cie. du ch. de fer W.

No. 90.—CHEMIN DE FER ERIE ET ONTARIO.—Nombre, désignation, et condition des locomotives appartenant à cette compagnie le 31 déc. 1859, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

LOCOMOTIVES.	Correspondance.	Roues motrices.		Cylindres		Tuyaux		Poids de la machine.		Poids du "Tender" avec bois et eau.		Poids total de la machine et du "Tender" avec bois et eau.		Où construite ou nom du constructeur.		Première année de service.		Nombre de milles parcourus en 1860.		Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.		Etat général et remarques.	
		Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	Cylindree.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	Pds. ton.	ton.	gall.	ton.	ton.	ton.	Ateliers de loc. d'Amoskeag, Manchester, N.H.	1854	1854	Inconnu.	Inconnu.	Complètement réparée et en bon état.			
1 * Niagara...	Extérieur	6	4 1/2	16	20	200	11 1/2	1 1/2	30	1600	20	60	60	Ateliers de loc. d'Amoskeag, Manchester, N.H.	1854	1854	Inconnu.	Inconnu.	Complètement réparée et en bon état.				

* La locomotive ci-dessus mentionnée est louée, et n'est pas la propriété de cette compagnie.

No. 91.—CHEMIN DE FER DE PORT HOPE LINDSAY ET BEAVERTON.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 déc. 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

LOCOMOTIVES.	Correspondance.	Roues motrices.		Cylindres.		Tuyaux.		Capacité hydraulique du "Tender".		Poids du "Tender" avec bois et eau.		Poids total de la machine et du "Tender" avec bois et eau.		Où construite ou nom du constructeur.		Première année de service.		Milles parcourus en 1860.		Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.		Etat général et remarques.	
		Nombre.	Diamètre.	Diamètre.	Coup de piston.	Nombre.	Longueur.	Diamètre intérieur.	gall.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.	1856	1856	1856	1856	1856	1856	1856
1 Hope.....	Extérieure	6	4 1/2	16	22	143	12	3-12 1/2	28	1500	15	43	43	Cie. manuf. d'Amoskeag, N.H.	1856	1856	15,250	15,250	57,762	57,762	En bon ordre.		
2 Lindsay.....	do	6	4 1/2	16	22	143	12	3-12 1/2	28	1500	15	43	43	do	1856	1856	14,364	14,364	63,789	63,789	do		
3 Clifton.....	Intérieure.	4	5	15	20	144	10 1/2	1 1/2	22	1400	12	36	36	do Manchester, N.H.	Avril '58	Avril '58	6,170	6,170	37,920	37,920	do		
4 Havelock.....	do	4	5	16	22	158	11	1 1/2	26 1/2	1600	16	42 1/2	42 1/2	Atel. de loc. de Kingston.....	Juin, '58	Juin, '58	18,602	18,602	49,160	49,160	do		

(Signé,) A. T. WILLIAMS, Secrétaire.

No. 90.—CHEMIN DE FER D'ÉRIÉ ET ONTARIO.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et condition des chars de voyageurs, de fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères rép.	Ayant besoin de fortes rép.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues.....		2	2		4
Chars à voyageurs de 1ère classe, 8 roues.....					
Chars à voyageurs de 2ème classe, 8 roues.....					
Chars à émigrés, 8 roues.....					
Chars à bagage, malles et "express," 8 roues.....		1			1
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....		1			1
Chars plate-forme, 8 roues.....		6	2		8
Chars à gravier, 4 roues.....			5	5	10
Chars à bras.....		2			2
Chasse-neiges, grands.....					

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage aux stations suivantes:—Niagara et Chippewa.

Les chars sont loués. La compagnie n'en possède pas.

(Signé,)

J. C. COLTOR,
Locataire.

J. G. VANSITTART, Ecr.,
Secrétaire de la commission des chemins de fer.

No. 91.—CHEMIN DE FER DE PORT HOPE, LINDSAY ET BEAVERTON.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, possédés par cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de lég. rép.	Ayant bes. de grandes réparat.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 8 roues.....	24,000	1	1		2
Chars à bagage, malles et "express," 8 roues.....	20,000	2			2
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....	16,150	15			15
Chars plate-forme, 8 roues.....	14,400	42	1	5	48
Chars à gravier, 4 roues.....	10,150	15	5	5	25
Chars à bras.....		10			10

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage aux stations suivantes:—

Port Hope et Lindsay.

A. T. WILLIAMS,
Surintendant, chemin de fer de P. H., L. et B.

No. 91.—EMBRANCHEMENT DE PETERBORO' DE CHEMIN DE FER DE PORT HOPE A LINDSAY ET BEAVERTON.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

LOCOMOTIVES.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres			Tuyaux.			Poids de la locomotive.		Capacité hydraulique du "Tender."		Poids du "Tender" chargé de bois et d'eau.		Poids total de la machine et du "Tender" avec bois et eau.		OU CONSTRUITE OU NOM DU CONSTRUCTEUR.	Première année de serv.	Milles parcourus en 1858.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
	Nombre.	Diamètre.	pos.	pcs.	Diamètre.	pcs.	pcs.	Longueur.	Diamètre inter.	ton.	gall'ns	ton.	ton.	ton.	ton.	ton.							
1	Queen.....	Intérieure	4	5	16	22	158	11	2	28	1800	15	40	20,980	1857	Kingston, C. O., F. Tutton.	42,460	En bon ordre.					

F. FERGUSON, *Gérant.*
B. R. KIMBALL, *Surintendant.*

No 92.—CHEMIN DE FER DE COBOURG ET PETERBORO'.—Nombre, description, et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date

LOCOMOTIVES.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres			Tuyaux.			Poids de la locomotive.		Poids total de la locomotive avec bois et eau.		Poids du "Tender" avec bois et eau.		Poids total de la locomotive et du "Tender" avec bois et eau.		OU construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
	Nombre.	Diamètre.	pos.	pcs.	Diamètre.	pos.	pcs.	Longueur.	Diamètre inter.	ton.	gall.	ton.	ton.	ton.	ton.							
1	Cobourg....	Intérieure..	4	5	16	20	148	10½	1	18	2000	8	26	5,110	.....	James Good, Toronto.....	5,396	En bon ordre.			
2	Peterboro'..	do	4	5	16	20	148	10½	1	18	2000	8	26	5,396	.....	do	7,949	do			
3	Alma.....	Extérieure	4	4	16	20	154	10½	1	18½	1875	7½	26	3,568	.....	do	.....	A besoin de réparations.		
4	Gov. Carver	do	2	5	0	12	79	7	2½	100	2	4½	.....	.....	Hinckley et Drury, Boston.....	.....	do		

No. 91.—EMBRANCHEMENT DE PETERBTRO' DU CHEMIN DE FER DE PORT HOPE, LINDSAY ET BEAVERTON.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Moyenne du poids en livres.	En bon ordre.	No. Total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 8 roues.....	24,000	1	1
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....	20,000	1	1
Chars à compartiments, fret et bétail, 8 roues.....	16,000	6	6
Chars plate-forme. 8 roues.....	12,000	10	10
Chars à bras.....		1	1

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage à la station suivante :—

Soit, à Port Hope, en partant.

F. FERGUSON, *Directeur.*

B. R. KIMBALL, *Surintendant.*

No. 92.—CHEMIN DE FER DE COBOURG ET PETERBORO'.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1861.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Moyenne du poids en livres.	En bon ordre.	Avant besoin de légères réparations.	Avant besoin de fortes réparations.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues.....					
do do 8 do.....			1		1
Chars à voyageurs de 2ème classe, 8 roues.....					
Chars à immigrés, 8 roues.....			1		1
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....			8		8
Chars à compartiments, fret et bétail, 8 roues.....			30	26	56
Chars plate-forme, 8 roues.....					
Chars à gravier, 8 roues.....		12	2	3	17
do 4 do.....		4			4
Chars à bras.....					
Chasse-neiges, grands.....					

Les roues et l'engrenage des chars de chaque convoi, sur ce chemin de fer, sont examinés à chaque voyage à la station suivante :—Cobourg.

G. M. GOODEVE, *Secrétaire.*

J. G. VANSITTART, *écr.,*

Secrétaire de la commission des chemins de fer.

No. 93.—CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE et OTTAWA.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

LOCOMOTIVES.	Correspondance.	Roues motrices.		Cylindres		Tuyaux.			Poids de la locomotive.		Capacité hydraulique du "Tender".	Poids du "Tender" chargé de bois et d'eau.	Poids total de la loc. et du "Tender" chargé de bois et d'eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
		Nombre.	Diamètre.	pes. pds.	Diamètre.	Nombre.	Longueur.	Diamètre Intérieur.	Poids exact.	Poids nu.									Poids gall.
1 St. Laurent.....	Intérieure..	4	54	20	160	11	17	1448	exact	1448	1487	inconnu.	Fond. d'Ontario, Kingston	1858	22,617	59,600	En bon état.	
2 Ottawa.....	do	4	54	20	160	11	14	1448	exact	1448	1487	inconnu.	do	1858	18,566	6,117	A besoin de légères réparations.	
3 Bay	Extérieure	4	5	22	98	11	14	1487	nu.	1487	1487	inconnu.	Atelier de loc. de Taunton, Taunton, Mass.....	1859	19,400	73,384	do	

No. 94.—CHEMIN DE FER D'OTTAWA ET PRESCOTT.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

LOCOMOTIVES.	Correspondance.	Roues motrices.		Cylindres		Tuyaux.			Poids de la locomotive.		Capacité hydraulique du "Tender".	Poids du "Tender" chargé de bois et d'eau.	Poids total de la loc. et du "Tender" chargé de bois et d'eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1859.	No. total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
		Nombre.	Diamètre.	pes. pds.	Diamètre.	Nombre.	Longueur.	Diamètre Intérieur.	ton.	gall.								
1 Oxford.....	Extéf.....	4	11 1/2	20	82	6	13	1000	12	18	1500	6	18	Atiel. de loc., Boston..	Mai 1854.....	55,614	A besoin de nouvelles roues motrices.	
2 St. Laurent.....	do	4	4 1/2	22	111	10	13	1500	12	30	1500	12	30	do	Juil. 1854..	18,067	130,509	Bon.
3 Ottawa.....	do	4	4 1/2	22	111	10	13	1500	12	30	1500	12	30	do	do	26,202	127,309	do
4 Colonel By.....	Intéf.....	4	5 1/2	20	112	10	13	1500	10	18	1400	10	26	do	Oct. 1854..	153,477	En construction.	
5 Prescott.....	do	4	5 1/2	20	92	10	13	1400	10	16	1400	10	26	do	Nov. 1857..	25,888	81,774	Bon.

No. 93.—CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE ET OTTAWA.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de fortes réparations.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 8 roues.....	26,220	3	1	.....	4
Chars à voyageurs de 2de do	22,800	1	.....	.....	1
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....	24,700	2	.....	.....	2
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....	17,770	5	.....	.....	5
Chars plate-forme, 8 roues.....	15,300	61	9	2	72
Chars à bras.....	.....	9	1	.....	10

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains sur ce chemin de fer, aux gares suivantes:—

Almonte, Perth, Smith's Falls, et Brockville.

Signé, **A. BROOKS,**
Ingénieur et surintendant intérimaire.

No. 94.—CHEMIN DE FER D'OTTAWA ET PRESCOTT.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Poids moyen en livres.	En bon ordre.	Ayant besoin de légères réparations.	Ayant besoin de fortes réparations.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues .....	.....	.....	.....	.....	6
do do 8 roues	16,000	2	2	2	1
Chars à voyageurs de 2de classe, 8 roues.....	16,000	1	.....	.....	1
Chars à émigrés, 8 roues	16,000	.....	.....	1	1
Chars à bagage, malles et "express," 8 roues.....	14,000	2	.....	.....	2
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues	12,000	25	22	.....	47
Chars plate-forme, 8 roues.....	11,000	25	4	1	30
Chars à gravier, 8 roues.....	.....	.....	.....	.....	40
do 4 roues	4,000	15	25	.....	40
Chars à bras	500	6	.....	.....	6
Chasse-neiges, grands .....	.....	.....	.....	.....	.....

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains sur ce chemin de fer à la gare suivante:—Prescott.

(Signé,) **JOHN R. WHITE,**
Secrétaire, chemin de fer d'O. et P.

No. 95.—CHEMIN DE FER DE MONTREAL ET CHAMPLAIN.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1859, ainsi que le nombre de milles parcourus par elles jusqu'à cette date.

No.	Nom.	Roues motrices.		Cylindre		Tuyaux.		Capacité hydraulique du "Tender".	Poids du "Tender" chargé de bois et d'eau.	Poids total de la locom. et du "Tend." ch. de bois et d'eau.	OU CONSTRUITS OU NOM DU CONSTRUCTEUR.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.
		Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Coup de piston.	Longueur.	Diamètre intérieur.								
1	Leclairie.....	4	5 6	20	146	11	0	1800	.....	.....	Comp. de manuf. de Taunton..	1852	17,650	97,662	Prête à servir.
2	Dorchester.....	4	5 0	20	146	11	0	1800	.....	.....	do	1852	120,940	120,940	Sert aux trains de fret.
2	St. Lambert.....	4	5 6	20	128	11	0	1800	.....	.....	do	1851	21,090	166,097	Train de voyageurs.
4	St. Hélène.....	4	5 6	20	128	11	0	1800	.....	.....	do	1852	18,536	188,428	Prête à servir.
5	New York.....	4	5 0	20	121	11	6	1800	.....	.....	Philadelphia, M. W. Baldwin.	1851	15,732	97,848	do
6	Canada.....	4	5 0	13	26	98	11	1600	.....	.....	do	1851	11,960	90,319	do
7	ChAMPLAIN.....	4	5 0	15	22	139	11	2000	.....	.....	Mr. Norris.....	1847	.....	33,676	Hors de service.
8	John Molson.....	2	5 6	14	20	109	10	1600	.....	.....	Dundee, Kinmond et Cie.....	1849	11,151	75,974	En reconstruction.
9	Hemmingford.....	2	4 6	13	24	113	11	1600	.....	.....	Cie. de Manchr et Amoskeag.	1853	10,543	33,429	Sur train de bois.
10	Souhegan.....	2	4 6	10	16	81	8	800	.....	.....	Cie. de Boston et Kinckley.....	1852	1,584	30,292	do
11	St. Laurent.....	4	5 6	14	20	140	11	1600	.....	.....	Cie. de Manchr et Amoskeag.	1853	9,943	45,236	do
12	St. Rémi.....	4	4 6	13	24	113	11	1600	.....	.....	do	1853	13,411	46,236	do
13	Montréal.....	2	5 6	14	20	109	10	1200	.....	.....	Dundee, Kinmond et Cie.....	1848	16,060	43,493	Sur train de voyag.
14	Jas. Ferrer.....	2	5 6	14	20	109	10	1200	.....	.....	do	1848	12,958	34,068	do
15	Caughnawaga.....	4	5 6	14	20	140	11	1600	.....	.....	Cie de Manchr et Amoskeag.	1853	13,141	40,027	do
16	Montréal.....	4	4 6	11	16	94	8	1200	.....	.....	M. W. Baldwin, Philadelphie.	1847	60	27,126	Vendue.

(Signé,) JOHN DODSWORTH,
Surintendant des machines.

No. 95.—CHEMIN DE FER DE MONTREAL ET CHAMPLAIN.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et condition des chars à voyageurs, fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Moyenne du poids en livres.	En bon ordre.	Avant besoin de réparations.	Avant besoin de fortes réparations.	No. total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues.....					
do do do 8 do		7	3	1	11
do do 2ème do 8 do		5			5
Chars d'immigrants, 8 roues.....					
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....		7			7
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....					93
Chars plate-forme, 8 roues.....					73
Chars à gravier, 8 roues.....					
do do 4 do					30
Chars à bras.....					10
Chasse-neiges, grands.....					1

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains sur ce chemin de fer aux gares suivantes :—

St. Lambert, Rouse's Point, Montréal, et Caughnawaga.

JOHN DODSWORTH,

Sur. des machines, chemin de fer M. et C.

No. 96.—CHEMIN DE FER DE CARILLON ET GRENVILLE.

MATÉRIEL ROULANT.—Nombre et état des chars à voyageurs, à fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DESCRIPTION DU MATERIEL.	Moyenne du poids en livres.	En bon ordre.	Avant besoin de réparations.	Avant besoin de fortes réparations.	Nombre total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues.....					
do do do 8 do		2			2
do do 2ème do 8 do			3		3
Chars d'immigrants, 8 roues.....					
Chars à bagage, malles et express, 8 roues.....			2		2
Chars à compartiments, à fret et à bétail, 8 roues.....					
Chars plate-forme, 8 roues.....			3		3
Chars à gravier, 8 roues.....					
do do 4 do					
Chars à bras.....			1		1
Chasse-neiges, grands.....					

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains sur ce chemin de fer à la gare suivante :—Grenville.

J. F. BARNARD,

Surintendant.

No. 96.—CHEMIN DE FER DE CARILLON ET GRENVILLE.—Nombre, description et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus jusqu'à cette date.

No.	Nom.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres		Tuyaux.			Poids de la machine		Capacité hydra-lique du 'Tender'.	Poids du 'Tender' avec bois et eau.	Poids total de la machine et du 'Tender' avec bois et eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Première année de service.	Milles parcourus en 1860.	Etat général et remarques.	
		Intér.	do ..	Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Coup du pis-ton.	Nombre.	Longueur.	Diamètre Intérieur.	Nombre.	Longueur.								Diamètre Intérieur.
1	Ottawa	Intér.	do ..	4	5	9	15	24	132	10	6	1	13-16	17	800	8	25	1854	3500	En réparation.
2	Grenville	do ..	do ..	4	4	9	12	18	84	9	0	do	do	9	1200	6	15	1858	2500	En bon ordre.

(Signé)

J. F. BARNARD, *Surintendant.*

No. 96.—CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT A L'INDUSTRIE.—Nombre, désignation et condition des locomotives appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860, ainsi que le nombre de milles parcourus par elle jusqu'à cette date.

No.	Nom.	Correspondance.		Roues motrices.		Cylindres.		Tuyaux.			Poids de la locomotive.		Capacité hydraulique du 'Tender'.	Poids du 'Tender' chargé de bois et d'eau.	Poids total de la loco-motive et du 'Tender' chargé de bois et d'eau.	Où construite ou nom du constructeur.	Date du service.	Milles parcourus en 1860.	Nombre total de milles parcourus depuis qu'elle sert.	Etat général et remarques.	
		Intér.	Extér.	Nombre.	Diamètre.	Nombre.	Coup du piston.	Nombre.	Longueur.	Diamètre In-terieur.	Nombre.	Longueur.									Diamètre In-terieur.
1	Dorchester	Intér.	Extér.	1	4	0	10	25	64	6	10	11	350	2	10	2	10	1849	4300	66,000	A bes. de légers rép
2	John C. Pierce ..	Extér.	Extér.	2	3	10	10 3/4	20	94	7	6	11	500	3	15	3	15	1850	8736	75,000	do

C. W. PANNETON, *Sec.-Trésorier.*

C. J. GOULET, *Surintendant.*

No. 97.—CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET DE L'INDUSTRIE.

MATERIEL ROULANT.—Nombre et condition des chars de voyageurs, de fret et autres, appartenant à cette compagnie, le 31 décembre 1860.

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	Moyenne du poids en livres.	En bon ordre.	Exigeant de légères réparations.	Exigeant de fortes réparations.	No total.
Chars à voyageurs de 1ère classe, 12 roues....					
1 do do 4 roues....	4500	1	.....	.....	1
3 chars à voyageurs de 2de classe, 4 roues. ...	4000	3	.....	.....	3
Chars d'immigrants, 8 roues.....			.....	.....
2 chars à bagage, malles et "express," 4 roues.	3000	2	.....	.....	2
1 char à compartiments, à fret et à bétail, 4 r..	2500	1	.....	.....	1
2 chars plate-forme, 8 roues	11000	2	.....	.....	2
Chars à gravier, 8 roues.....			.....	.....
12 do 4 roues.....	2000	12	.....	.....	12
3 chars à bras	250	3	.....	.....	3
Chasse-neiges, grands.....			.....	.....

On examine les roues et les appareils de propulsion de tous les trains de ce chemin de fer à chaque voyage, aux stations suivantes :—A Lanoraie et l'Industrie.

C. J. GOULET, *Surintendant.*

No. 98.—CHEMIN DE FER DE STANSTEAD SHEFFORD, ET CHAMBLY.

Les trois locomotives et le matériel de roulement placés sur ce chemin sont loués de la compagnie du chemin de fer de Montréal et Champlain.

FRAS. PRUYNE.

J. G. VANSITTART, *écr.,*
Secrétaire, commission des C. F., Québec.

No. 99.—CHEMIN DE FER DE PETERBORO' ET LAC CHEMUNG.

Cette compagnie ne possède ni machines ni matériel de roulement, le chemin étant exploité par la compagnie du chemin de fer de Peterboro'.

(Signé,) ASA A. BURNHAM,
Président de la Cie. C. F. de P. et L. C.

J. G. VANSITTART, *écr.,*
Secrétaire, commission des chemins de fer.

31 décembre 1860.