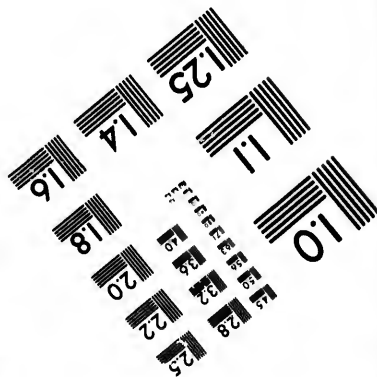
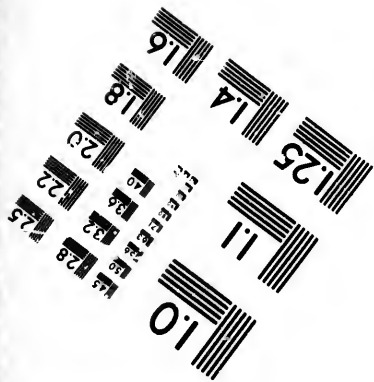
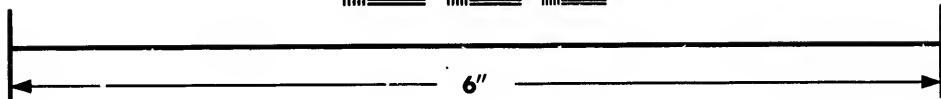
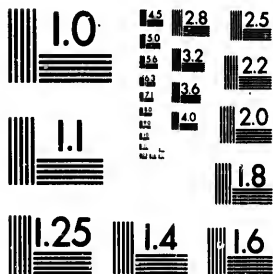


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

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

18
20
22
25

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

10
11

© 1985

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

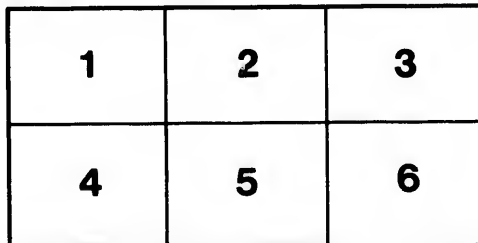
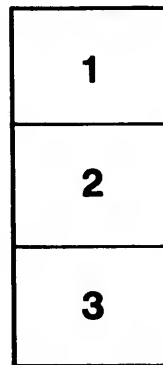
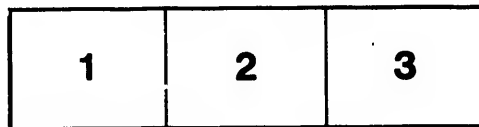
Library of the Public
Archives of Canada

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

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

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

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



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

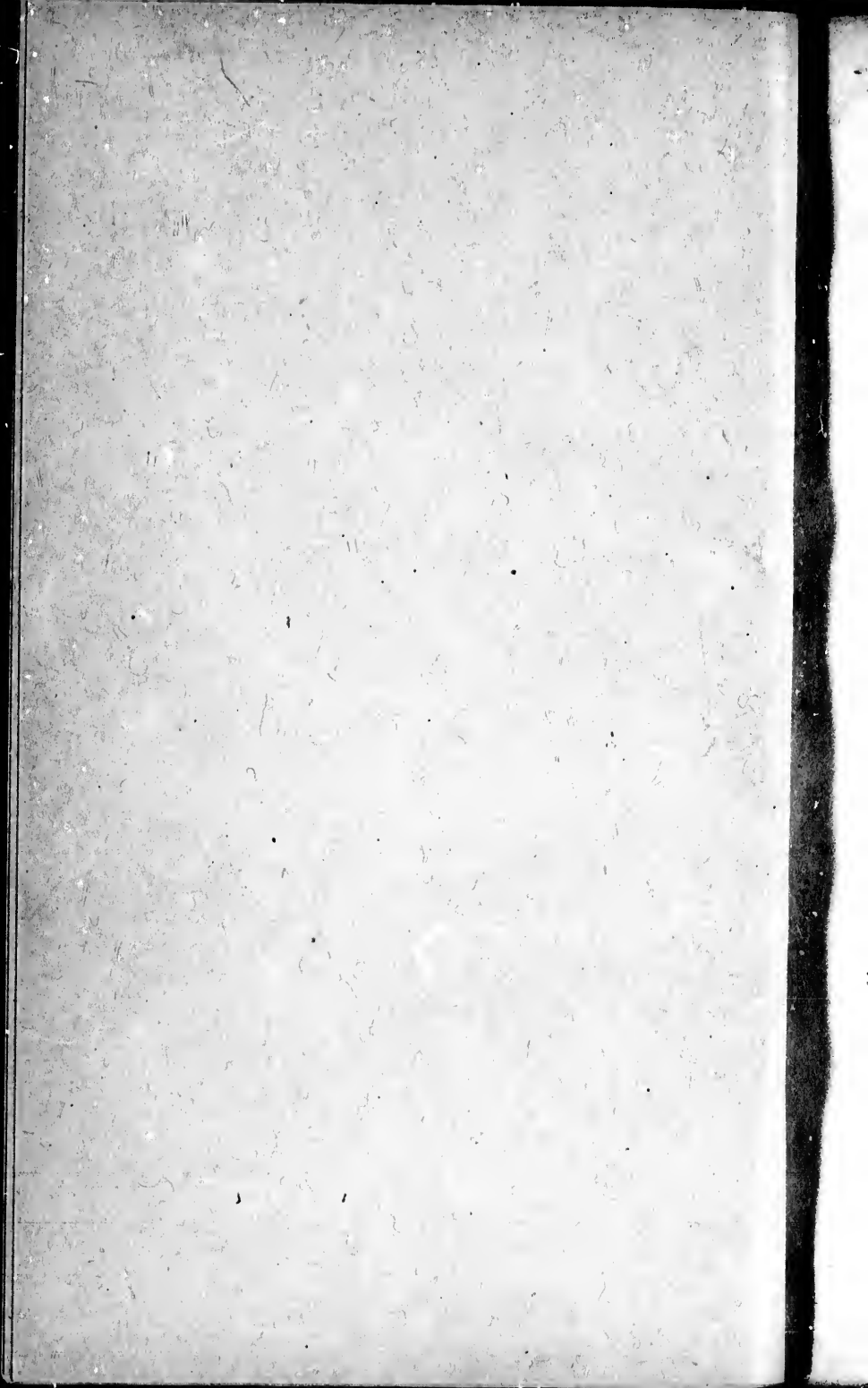
La bibliothèque des Archives
publiques du Canada

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

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

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

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



PROCEEDINGS
IN THE
HOUSE OF ASSEMBLY,

ON THE
PETITION
OF
THOMAS LEE, Jun. Esq.

FOR A BILL TO AUTHORIZE HIM TO MAKE AND
MAINTAIN

TURNPIKE ROADS

IN THE
VICINITY OF QUEBEC.

QUEBEC:

PRINTED BY JOHN NEILSON, 3, MOUNTAIN STREET.

1815.



HOUSE OF ASSEMBLY,

TUESDAY, 28th Feby, 1815.

ORDERED, **T**HAT three hundred copies of the Report of the Special Committee, to whom was referred the Petition of *Thomas Lee, Junior*, Esquire, be printed in the English and French languages for the use of the Members of the Legislature.

Attest,

WM. LINDSAY, Jr.
Clerk Assembly.

HOUSE OF ASSEMBLY,

TUESDAY, 31st Jan. 1814.

A PETITION of *Thomas Lee, Junior*, of *Quebec*, Notary and Timber Merchant, whose name is thereunto subscribed, was presented to the House by *Mr Taschereau*, and the same was received and read as followeth:—

To the Honourable the Commons of the Province of Lower-Canada, in Parliament assembled.

The Humble Petition of *Thomas Lee, Junior* of *Quebec*, in the Province of *Lower-Canada*, Notary Public and Timber Merchant, whose name is hereunto subscribed,

SHEWETH,

That the making, cutting through, and maintaining of the following Turn-Pike roads, viz:—

A 2

First,

First, a road from the bottom of Cote d'Abraham, commencing at the point at which the two roads at present leading to Dorchester Bridge and to Scott's Bridge now separate from each other, to the Church of Ancienne Lorette, in the County of Quebec, and *Secondly*, a road to commence at the same point, and to be continued from thence to Dorchester Bridge aforesaid, and from thence unto, or opposite to, and at a small distance from the Parish Church of Beauport, in the said County of Quebec, and *Thirdly*, a road to commence from the great road at present leading through the Suburbs of Saint John, in the City of Quebec, or the vicinity thereof, opposite, or nearly opposite to a house at present called George's Tavern, in the said Suburbs, and to be continued from thence in as straight and convenient direction as may be, unto the present house at the Ferry at the River Cape Rouge, or to any Bridge that may be hereafter erected to facilitate the passing over the said River, will be a great benefit, and attended with much convenience and accomodation to the owner of Estates and inhabitants, within, or near the said Parishes and places, which are very populous, and from which several places a great quantity of provisions are sent to the market of Quebec; and that such new roads will open a shorter and better communication than there is at present, between the said Parishes and the Town of Quebec, and the parts thereof, and between various other parts of the County, and will also be of public utility.

The Petitioner, therefore humbly prays that leave may be given, to bring in a Bill for making, cutting through, and maintaining the said several roads, with such rights, powers and privileges, as are usually given in similar occasions in the Mother

ther

ther Country, or in such manner and under such regulations, as to this Honourable House shall seem meet.

And your Petitioner shall ever pray.

(Signed) THOs. LEE, Junr.

Quebec, 25th Jan. 1815.

RESOLVED, that the said petition be referred to a Committee of five Members, to examine the matter thereof, and report the same to the House as it shall appear to them, with power to send for persons and papers.

ORDERED, that Mr. *Taschereau*, Mr. *Bruneau*, Mr. *Dénéchau* Mr. *Gauvreau* and Mr. *Bellet* do compose the said Committee.

TUESDAY, 28th February, 1815.

Mr. *Taschereau*, from the Special Committee to whom was referred the Petition of *Thomas Lee, Junior*, Esquire, reported, that the Committee had examined the matter of the said Petition, and had come to an opinion thereon, the which he directed to submit to the House, whenever it should be pleased to receive the same: and he read the Report in his place, and afterwards delivered it at the Clerk's table, where it was again read.

The said Report is as followeth: *videlicet*.

COMMITTEE ROOM,
HOUSE OF ASSEMBLY.

In Committee on the Petition of *Thomas Lee*, Esquire, Junior, praying for leave to erect one or more

more Turnpike Roads in the neighbourhood of the City of Quebec.

PRESENT,

Messrs. *Taschereau,*
Bellet,
Bruneau,
Gauvreau.

Mr. *Taschereau* called to the Chair.

Read the Order of Reference.

The Committee then proceeded to examine the following persons :

The Committee examined *J. B. D'Estimauville*, Esquire, Grand Voyer of the District of Quebec, who gave your Committee the following information :

The Highways within the Banlieue are always in very bad condition, which is occasioned by the continual passing and repassing of a great number of carriages. The Proprietors are weary of keeping up these Highways. He does not know whether any thing is contributed out of the Road Money of the city : but his knowledge of the subject as a Justice of the Peace, leads him to believe, that those funds have been hitherto insufficient. The amount of the Assessments and Composition for 1814, was nearly fourteen hundred pounds currency. He therefore thinks the existing law for the repairing of the roads within the Banlieue insufficient. The remedy would be, to grant an aid to the Proprietors of the Banlieue, but he cannot suggest out of what fund the money should be taken. The same difficulty exists with respect to
the

the Highways extending to a certain distance beyond the Banlieue.

The Committee also examined the Chevalier *Robert D'Estimauville* to the following effect :

The bad condition of the Roads of the Banlieue arises from the inadequacy of the Laws provided for keeping them in repair, and also from the difficulty experienced by officers in the execution of their duty. The keeping in repair the front roads within the Banlieue is too onerous a charge upon the Proprietors ; the great number of carriages passing and repassing, putting it out of their power to keep those roads in good repair. He does not know in what other way than by means of Turnpikes, it would be practicable to keep the Highways in good repair. The road-money of the city is not sufficient to be burthened with contributing to the keeping up of the Highways of the Banlieue.

The Committee examined *Mr. François Bail-
largé*, Road Treasurer of the City and Banlieue of Quebec, to the effect following :

By the Road Act the City is restricted from giving more than one hundred pounds currency towards repairing and keeping up the Bridges and Hills of the Banlieue. He agrees with *J. B. D'Estimauville*, the Grand Voyer, in opinion, that it is necessary to apply a considerable sum to the making of these Roads. It would be necessary to break them up, and to make them anew with hard materials, or to give them a bottom of wood, and cover that with proper materials.—He cannot speak to the subject of Turnpikes, being ignorant of the law relating thereto.

The

The Committee moreover examined Captain *Ambroise Trudel*, of La Jeune Lorette, to the effect following :

It is true, that the labour performed by the Inhabitants of the Banlieue upon their Roads exceeds that performed by others elsewhere : but it is also true, that their proximity to the city diminishes their labour in conveying thither their produce. He thinks, that in consideration of the advantage they possess in being near town, it is fair that they should likewise bear what inconveniences may belong to that proximity. He thinks the inhabitants of the Banlieue, can, with facility, keep their roads in repair.

The Committee also examined Mr. *Guillet dit Tourangcau*, to the effect following :

The Proprietors situated within the Banlieue ought, in certain places, to receive assistance towards the keeping up of their roads, but not by means of Turnpikes.

The Committee also examined Mr. *Jean Baptiste Bodard*, to the effect following :

If the existing law were well executed, there would be good roads. He thinks the Inhabitants of the Banlieue do not perform more labour than those of other places perform. That those of the Banlieue are not charged with the keeping up of any Route or Bye-Road ; whereas those of other parts of the Province have to keep up not only their front Roads, but also Routes or Bye-Roads.

The Committee also examined Mr. *Jean Baptiste Renaud*, of Le Gros Pin, to the effect following :

Ever

Ever since the Country People who are obliged to work on the roads of the Banlieue have been placed under the direction of the Town Sous-Voyer, a degree of confusion has prevailed which is injurious to the execution of the Road Act. He thinks the inhabitants of the Banlieue fully equal to the keeping up of their own roads, and are not more charged than the other inhabitants of the Province.

The Committee also examined Mr. *Michel Sauvageau*.

It is quite out of the power of the inhabitants of the Banlieue to keep their roads in good order. He expends ten pounds a year on his roads, without success, as they are never in good order except in the driest weather; and were he to expend fifty it would be equally in vain. The cause of this is to be found in the nature of the soil. It would be necessary to pare away the surface and to make a sound bottom, covered with proper materials. The destruction of the present roads is, in some measure, owing also to the immense number of Carriages continually passing and repassing within the Banlieue. That the Legislature ought to interfere, by establishing Turnpikes, or by granting a sum of money.

The Committee also examined *Jucherson Duchesnay*, Esquire.

His opinion is—that an individual cannot keep in repair his roads in the environs of Quebec, especially in certain places where several roads meet, as, for instance, at Mr. *Sauvageau's*.

The Committee also examined Mr. *François Bideau*, to the effect following:

B

He

He is opinion, that the bad plight of the roads of the Banlieue is occasioned by the non-execution of the law. That heavier penalties should be imposed. That it would be improper to impose a Toll, as such an imposition would bear heavily upon the poor people who are constantly bringing small loads to town. That if an Overseer or Inspector specially for the Banlieue were created, great benefit would result from the appointment of such an officer.

Your Committee then examined Mr. *David Anderson*, merchant, now at Quebec, to the following effect, *videlicet* :

That the internal communication of any Country tends greatly to its improvement generally. is so obvious, that it may be presumed no difference of opinion can arise upon the subject; in particular, however, it is notorious, that in Great Britain, as well as in other Countries, the establishment of Turnpike Roads leads the way to immediate improvement in Agriculture, especially in the neighbourhood of large towns and cities, and would, no doubt, produce this effect in the vicinity of Quebec, in the most eminent degree; good roads give facility to almost every operation or undertaking of the Agriculturist, they lessen the quantity of labour necessary in carrying the production of his farm to market, and of course enable him to bestow comparatively more labour in cultivating the land; this circumstance, with the facility and encouragement they would afford the Farmer to carry manure from Quebec, would tend greatly to encrease the quantity of Agricultural produce, and thereby comparatively encrease the supplies for the Quebec Market: Those supplies would,

would, therefore, become more abundant and more uniform, and consequently, prices would not only fall, but would be also rendered less liable to the great fluctuation they have hitherto experienced. It appears, therefore, that a decline of prices may be thus brought about by the very means that would ameliorate the affairs of the Agricultural interest.

The making of Turnpike Roads in Great Britain has improved the state of Agriculture in the most eminent degree, and in this respect, has been generally attended with immediate effect, producing almost in every instance double ratio of increase in the value of land, compared with districts where this important improvement had not been introduced. The immediate effects of the establishment of Turnpike Roads in the vicinity of Quebec, would, no doubt be, an increase in the value of lands, more abundant supplies at reduced prices to the Quebec Market, encouragement and facility to the introduction and the success of improvements in Agriculture, and an encouragement to similar improvements throughout the Province. Turnpike Roads in England, are, in some solitary instances, made by private individuals, but more generally under the direction of the Magistrates of the County in which the roads are. In the latter cases, the concerns of certain lines or distances of roads are managed by a Committee appointed by the Quarter Session of the County. Those distances managed by any one Committee are generally from ten to twenty miles, although, in some instances, the distance may be much greater. In places where Turnpike Roads have not been made, and consequently have to be introduced, in the first instance, such Commit-

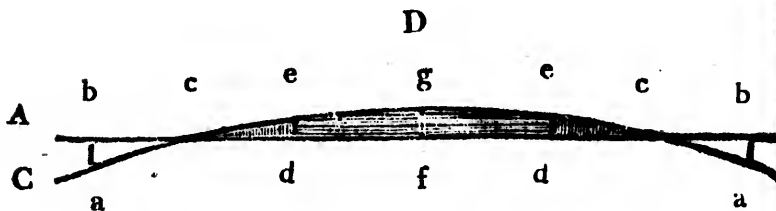
tees are generally found to be composed of public spirited individuals who have influenced the Quarter Session of the County to appoint a Committee to carry such an undertaking into effect, and to aid them in procuring an Act of Parliament to regulate their concerns with the public; such for instance, as the line of road, the quality of the road, the amount of the toll, and to point out the authority which is to fix, in the first instance, the amount of the toll to be levied, and alter it afterwards so as to defray expenses as occasion may require, which authority is the Quarter Session of the County almost without an exception. An Act of Parliament being obtained, the money is then raised upon securities, granted on the establishment by the Committee, the interest of which money is paid out of the tolls levied at the Turnpikes established on the road. The rate of toll is regulated so as to produce a sum sufficient to keep the road in repair and pay the interest of the money borrowed for the purpose of making the road. A certain rate of toll, however, is fixed by Act of Parliament, which cannot be exceeded, whether it should be found sufficient to keep the road in repair and pay the interest of the money in making it or not. The highest rate of toll allowed, is generally nearly double what is found necessary to defray expenses. For instance, suppose a reasonable rate, or, we may say, the common rate of toll paid for a single horse cart, for ten miles of road, should be found to be seven pence, in such cases, one shilling may, perhaps, be the highest rate fixed, to which, if necessity requires it, it may be raised by the Authority appointed for that purpose; there are few instances, however, to be found of the highest rates being necessary. It has sometimes occurred in certain districts of Great Britain, wherein
Turnpike

Turnpike Roads had not been introduced, that considerable difficulties have been experienced in obtaining money on securities upon such establishments. In such cases, Government have, in some instances, given pecuniary aid to such undertakings; some of those instances, have been but very recent, for in many districts of Great Britain, Turnpike Roads have only been introduced within the last twenty years.

In making new Turnpike Roads, the line to be pursued must be stated in the Act of Parliament. This is easily done if there is an old Road that will answer every purpose; where this does not happen to be the case, however, the line of direction through other parts must be distinctly laid down, and if any opposition in Parliament renders it necessary, reasons must be stated, for deviating from the old path. There are a variety of reasons that present themselves for leading new Turnpike Roads out of the old tract; the most important of those are, to render the roads more serviceable to the Country through which they pass, and to avoid hills of a certain degree of ascent, which is generally specified in the Act of Parliament, and varies considerably, according to existing circumstances. Respecting the form of a Turnpike Road, it is generally so mechanically rounded, and so provided with bridges as to prevent water from standing upon it, and also with drains where necessary, to prevent either running or standing water accumulating upon its sides. The figure C D E shews the form in which Turnpike Roads are commonly made. They are generally about thirty-five feet in breadth, fifteen of the middle of which is mettled with stones or gravel. It may be observed from this figure, that where the ground

is

is level, there is not much earth to remove in forming it for the metal. The letters a b c, shew the quantity of earth which was to be removed, which being laid upon the space described by the letters c d e, forms the cavity between e d, upon the one side, and e d upon the other in which the metal is laid.



From a to b 12 inches.
d to e 12 inches.
f to g 15 inches.

A B, the level of the Ground.
C D E, describes the form of the road
From b to e, 10 feet.
e to e, 15
e to b, 10

35 feet broad.

Upon an old tract of road, however, there are many parts to be found already high in the middle; in such places, part of the earth in the middle would have to be removed to the sides, to make way for the stipulated quantity of metal being laid down without raising the road too high; in these cases, the formation of the road is more expensive than it would be where the ground is level; there are a variety of other unfavorable circumstances to be met with in forming new Turnpike Roads, either in or out of the old tract, a statement of which is unnecessary here; it may be observed, however, from the figure I have laid down, that the ground upon which this road is to be formed, is level, (I mean taking its level from one side to the other) it requires but little labour in forming it

it for the metal, whether upon the old tract or out of it.

Stones or gravel are the only materials with which Turnpike Roads are ever metted. Gravel is a mixture of sand and small stones, of which there are two kinds, pit gravel and water gravel. The pit gravel is the sub-soil of certain tracts of land, and the water gravel is produced by the current of rivers and rivulets, and by the washing of the tide; the water gravel is generally the best: the best quality of either kind, however, is that which contains the purest and largest grained sand, and the largest proportion of small stones.

Regarding the stones used in making Turnpike Roads, it may be observed, that every kind, from the hardest granite to free stone, is used for that purpose in England: for where there is no gravel to be had, stones must be used, however indifferent they may be, there being, as before observed, no material other than those two kinds to be had, of which Turnpike Roads can be made, or indeed with which any other road can be made so as to be serviceable.

With regard to the general question, whether or not gravel or stone constitute the best road, I am at a loss to determine: of two roads, the one made even of the best gravel, and the other of granite, there is no doubt the one formed of granite would last the longest. It must be observed, however, that of the two materials, were the one to be as conveniently obtained as the other, that the superior durability of the granite would not be found proportionate to its additional expense; under such circumstances, therefore, of the two materials, the gravel is to be preferred,
more

more especially as the gravel makes as good a road whilst it lasts, as the granite.

A road made of stones is generally much more expensive than one made of gravel; each of those two kinds of materials furnish a great variety of qualities, and therefore, in making a new road, where both are to be had in abundance, (as is the case in the vicinity of Quebec) much depends upon judicious choice which is to be preferred.

It is necessary here to remark, after having stated that stones and gravel are both used in metalling Turnpike Roads, that there is scarce an instance of the two materials being used together. If the gravel does not consist of a considerable degree of thickness, it will not unite in the solid manner that it would otherwise do. In fact the thickness necessary to form a solid body is quite sufficient to make a good road without stones. Some few years ago it was customary to use a little gravel upon the top of a road made of stones, for what is termed blinding. This custom, however, is now, if not altogether exploded as unnecessary. In metalling with gravel, the road being formed as already pointed out, the metal has only to be carted into the cavity, and levelled so as to suit the proper form of the road described by the line C. D. E. The gravel will continue soft for some short time after it is laid down, during which period, care must be taken to fill up the ruts or tracts made by the wheels of carriages whilst the road is in that soft state: indeed, the greatest care must be taken to keep the road smooth, until the gravel gets beaten into a compact body, when it becomes almost as hard and solid as so much rock. A road so formed, in this country, where no heavy carriagee

ges are used, might be for ages kept in repair at the most trifling expense.

The road being formed, the stones are carted into the cavity formed for the metal, in the state they are taken out of the quarry, out of the tracks, of rivers, &c. &c. or off the fields, and broken with mallets, and laid in proper form, or when quarry stones are used, they are sometimes broken at the quarry, and then carted to the road; the stones which are laid undermost are generally, and indeed with propriety, much larger than the uppermost, perhaps the very uppermost reduced to one pound, whereas the undermost to only four or five.

There is abundance of both stones and gravel in the neighborhood of Quebec, and of a very good quality for metalling Turnpike Roads; the stones are of various qualities, yet the worst would answer the purpose, and indeed, are better than some which are used in England. I have never paid much attention to the gravel, but from the little I have seen of it, I am convinced the quality in many parts is very good, and that it is to be had in abundance in this neighborhood. Some people may pretend that they have tried both the stones and gravel to be found here, and found them deficient in durability; however, from what I have here stated, it may be found, that no proper trial was ever made.

By what I have remarked, regarding the making of Turnpike Roads, which describes the method adopted in Great Britain, it will, perhaps, be found, that no road has ever been made in this neighborhood of the form and substance, and in the manner of applying the materials, which I have pointed out, which are all essentially necessary to produce durability.

It is customary in Great Britain to exempt manure from the payment of toll, such an exemption in the vicinity of Quebec, would tend greatly to the encouragement of agriculture, and would consequently be attended with the best effects to all parties. This exemption, however, is not allowed when the carriage in which the manure is carried, carries the load into town. It is therefore, necessary to fix upon some certain small weight of goods, which shall be so far considered a load, as to prevent a right to this exemption; this weight of goods should be over and above provisions for the driver and horses, and, might, perhaps, be at fixed, twenty, thirty or forty pounds. It should not be great, however, as a considerable small market ware might not amount to any considerable weight, without some such precaution being taken; therefore, this necessary exemption might be converted into an unjust evasion of the toll which ought to be paid.

Your Committee having maturely considered the testimony rendered before it, and having also availed itself of its own knowledge of the subject, is of opinion, that the evil condition of the Highways in the neighborhood of the city of Quebec, produces serious detriment, both to the city and to the circumjacent parishes, and that it is necessary to apply a remedy by Legislative provision. That to compel the proprietors of the land over which those roads pass to make and keep them in repair without aid, would be unjust and impracticable, inasmuch as the cause of the evil is to be found in the nature of the soil, and in the great number of carriages passing and repassing, and inasmuch as the expense of making and keeping in repair those roads exceeds the

the means of the proprietors. That the mode prescribed by the Act of the Thirty-sixth of His Majesty, Chapter the ninth, viz. the contribution of Personal Labour or of money by the inhabitants of the city and neighboring parishes, would be productive of much difficulty and inconvenience.

Your Committee is further of opinion, that it would not be expedient, to apply to that purpose the Provincial funds.

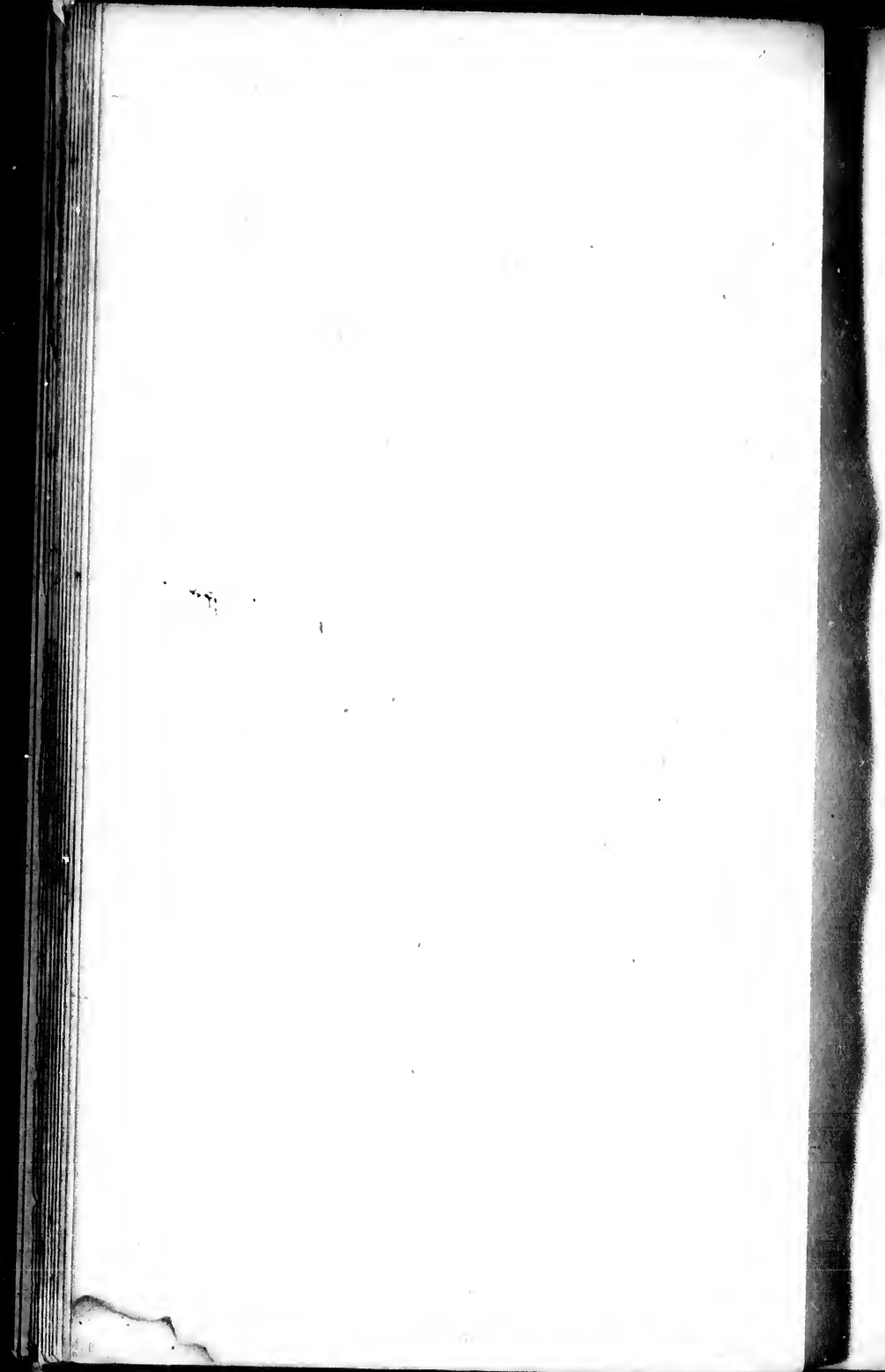
Your Committee is of opinion, that the most effectual means of attaining the end of having fine roads in the Banlieue, is to establish a Turnpike with moderate rates of toll, and regulations, modifications or exceptions in favor of poor persons, and in favour of persons bringing produce to market, also in favour of agriculture, specifying also the manner in which the persons keeping the Turnpikes, shall keep up and repair the roads.

Your Committee is of opinion, that as a commencement, it would only be necessary to grant such a toll upon one road, and that a road requiring very urgently to be repaired ought to be selected for the purpose, as the road commonly called the Lorette road.

The whole nevertheless humbly submitted.

(Signed) J. T. TASCHEREAU;

Chairman of the said Committee.

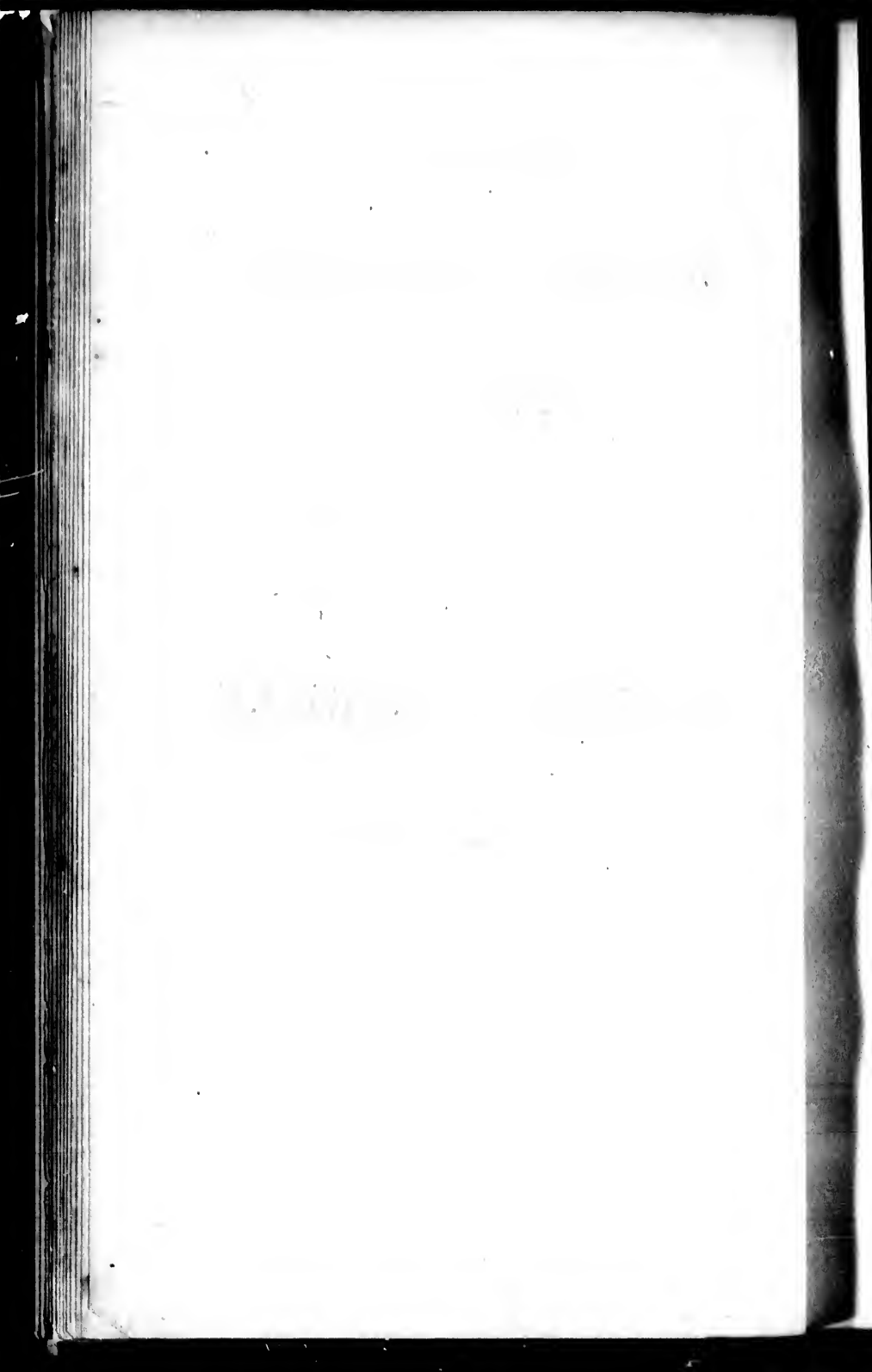


PROCÉDÉS
DE LA
CHAMBRE D'ASSEMBLÉE,
SUR LA
PETITION
DE
THOMAS LEE, Junr. Ecuyer.
POUR UN BILL QUI L'AUTORISE A FAIRE ET
ENTREtenir DES
CHEMINS DE BARRIÈRE
DANS LES
ENVIRONS DE QUEBEC.

QUEBEC:

IMPRIME'S PAR JOHN NEILSON, NO. 3, RUE LA MONTAGNE.

1815.



CHAMBRE D'ASSEMBLÉE,

MARDI, 28e. Février, 1815.

ORDONNE', **Q**UE Trois cens Copies dudit Rapport soient imprimées dans les Langues Angloise et Françoise, pour l'usage des Membres de la Législature.

(Signé)

WM. LINDSAY, Jr.

Greff. Assemblée.

CHAMBRE D'ASSEMBLÉE,

MARDI, 31e. Janvier, 18'5.

UNE Pétition de *Thomas Lee, Junior, de Québec, Ecuyer, Notaire et Marchand de Bois*, dont le nom y est soussigné, a été présentée à la Chambre par *Mr. Tuscheureau*, laquelle a été reçue et lue, comme suit :

Aux Honorables Communes de la Province du Bas-Canada, assemblées en Parlement Provincial.

L'Humble Pétition de *Thomas Lee, Junior, de Québec*, dans la Province du *Bas-Canada*, Notaire Public et Marchand de Bois, dont le nom y est soussigné,

EXPOSE,

Que si les Chemins de Barrière suivans étoient faits, savoir : *Premièrement*, un Chemin depuis le
A 2 pied

pied de la Côte d'Abraham, à commencer au point où les deux Chemins qui conduisent à présent au Pont Dorchester et au Pont de Scott se séparent maintenant l'un de l'autre, jusqu'à l'Eglise de l'ancienne Lorette, dans le Comté de Québec. Et *secondement*, un Chemin à commencer au même point et à continuer de là au Pont Dorchester susdit, et delà jusqu'à, ou vis-à-vis de, ou à peu de distance, de l'Eglise de Beauport, dans ledit Comté de Québec. Et *troisièmement*, un Chemin à commencer du Grand Chemin qui conduit à présent par le Faubourg St. Jean, dans la Cité de Québec, ou dans le Voisinage d'icelui, vis-à-vis ou presque vis-à-vis d'une Maison maintenant appelée George's Tavern, dans ledit Faubourg, et à continuer de là dans une direction aussi droite et commode que possible jusqu'à la maison actuelle de Traverse à la Rivière du Cap Rouge, ou jusqu'à aucun Pont qui pourroit être érigé par la suite pour faciliter le passage sur ladite Rivière, il en résulteroit un grand avantage et une grande commodité pour les Propriétaires de Biens-fonds, et les Habitans dans ou près desdites Paroisses ou places qui sont très-peuplées, et d'où il vient une très-grande quantité de provisions aux Marchés de Québec, et ces Chemins nouveaux ouvreroient une communication plus sûre et meilleure qu'il n'y a maintenant entre lesdites Paroisses ou Places et la Ville de Québec, et les parties adjacentes, et entre plusieurs autres parties du Comté, et seroient aussi d'une grande utilité publique.

C'est pourquoi votre Pétitionnaire prie humblement qu'il soit donné permission d'introduire un Bill pour faire, couper et entretenir lesdits différens Chemins, avec tels Droits, Pouvoirs et Privilèges qui sont ordinairement donnés en pareilles occasions dans la

la Mère-Patrie, ou de telle manière ou sous tels Règlements que cette Honorable Chambre jugera convenables.

Et votre Pétitionnaire ne cessera de prier.

(Signé) THOs. LEE, Junr.

Québec, le 25 Janvier, 1815.

Sur Motion de Mr. *Taschereau*, secondé par Mr. *Robitaille*,

RESOLU, Que la Pétition de *Thomas Lee, Junior*, de *Québec*, Ecuyer, soit référée à un Comité de Cinq Membres, pour en examiner le contenu, et en faire rapport à la Chambre ainsi qu'il avisera, avec pouvoir d'envoyer querir personnes et papiers.

ORDONNE', Que Mr. *Taschereau*, Mr. *Bruneau*, Mr. *Dénéchau*, Mr. *Gauvreau* et Mr. *Bellet* composent ledit Comité.

MARDI, 28e. Février, 1815.

Mr. *Taschereau*, du Comité spécial auquel avoit été référée la Pétition de *Thomas Lee, Junior*, Ecuyer, a fait rapport que le Comité avoit examiné le contenu de la dite Pétition, et avoit formé une opinion sur icelle, qu'il avoit ordre de soumettre à la Chambre, lorsqu'il lui plairoit de la recevoir : Et il a lu le Rapport à sa place, et ensuite l'a délivré à la Table du Greffier, où il a été lu de nouveau.

Ledit Rapport est comme suit. savoir :

CHAMBRE

CHAMBRE DE COMITE',

CHAMBRE D'ASSEMBLE'E, 2 Fév. 1815.

En Comité sur la Petition de *Thomas Lee*, Ecuyer, Junior, demandant à ériger un ou plusieurs Chemins de Barrière dans les environs de la Ville de Québec.

PRESENS,

Messrs. *Taschereau*,
Ellet,
Bruneau et
Gauvreau.

Mr. *Taschereau* appelé à la Chaire.

Lu l'Ordre de Référence.

Le Comité a procédé à entendre les Personnes suivantes :

Le Comité a entendu *Jean Baptiste D'Estimauville*, Ecuyer, Grand Voyer du District de Québec, lequel a informé votre Comité comme suit :

Les Chemins dans la Banlieue sont toujours en très-mauvais ordre, cela dépend de la quantité de Voitures qui y passent, et les Propriétaires sont fatigués de l'entretien de ces Chemins. Il ne sait pas si les Fonds des Chemins de la Ville donnent une Aide, mais à sa connoissance comme Magistrat il ne croit pas que ces Fonds soient suffisans jusqu'à présent. Le Montant des Cotisations et de la Composition pour l'année 1814 est à peu près de quatorze cens Livres courant. Il croit en conséquence que la Loi pour entretenir les Chemins de la Banlieue est insuffisante. Le moyen d'y remédier seroit d'accorder une Aide aux Propriétaires de la Banlieue,

lieue, mais ne peut suggérer de quel Fonds cette Aide pourroit être accordée ; la même difficulté existe pour une certaine distance hors de la Banlieue.

Le Comité a aussi entendu le Chevalier *Robert D'Estimauville*, comme suit :

Le mauvais ordre des Chemins de la Banlieue vient de l'inefficacité des Lois qui pourvoient à leur maintien et aussi des difficultés que rencontrent les Officiers dans l'exécution de leurs devoirs. Les Propriétaires de la Banlieue sont trop chargés du maintien de leurs Chemins de front, que le grand nombre de Voitures qui passent les met hors d'état d'entretenir en bon ordre ; qu'il ne voit pas d'autre moyen que des Barrières pour entretenir les chemins. Que les Fonds des Chemins de la Ville ne sont pas suffisans pour donner une Aide pour les Chemins de la Banlieue.

Le Comité a entendu Mr. *François Baillairgé*, Trésorier des Chemins de la Ville et Banlieue de Québec, comme suit :

Par l'Acte des Chemins, la Ville ne peut donner que Cent Livres courant, pour l'entretien des Ponts et routes de la Banlieue. Il concourt avec l'opinion dudit *Jean Baptiste D'Estimauville* Grand Voyer, qu'il faut appliquer des Fonds considérables pour faire ces Chemins ; il faudroit défoncer ces Chemins et les refaire avec des matières dures, ou les paver en bois et mettre des matières dessus. Il ne peut rien dire sur les Barrières, ne connoissant pas les Lois à cet égard.

Le Comité a de plus entendu le Capitaine *Ambroise Trudel* de la Jeune Lorette, comme suit :

Qu'il

Qu'il est vrai que les Gens de la Banlieue ont beaucoup plus d'ouvrage à entretenir leurs Chemins, mais aussi étant plus près de la Ville, ils ont moins de peine à y apporter leurs denrées ; qu'il croit qu'ayant l'avantage d'être près de la Ville ils doivent aussi en supporter les inconvéniens ; qu'il croit que les gens de la Banlieue peuvent entretenir facilement leurs Chemins.

Le Comité a de plus entendu Mr. *Guillet dit Tourangeau*, comme suit :

Il dit que les Propriétaires de la Banlieue, en certains endroits, devoient être assistés dans l'entretien de leurs Chemins, mais non pas par le moyen des Barrières.

Le Comité a de plus entendu Mr. *Jean Baptiste Bedard* :

Il dit que si la Loi actuelle étoit bien exécutée, on auroit de bons Chemins : qu'il ne croit pas que les Habitans de la Banlieue aient plus d'ouvrage que les autres. Que ceux de la Banlieue n'ont point de route ou traverse, au lieu que ceux des autres parties de la Province, outre leurs Chemins de front, ont des Routes à entretenir.

Le Comité a aussi entendu Mr. *Jean Baptiste Renaud*, du Gros Pin :

Il dit que depuis que les gens des Campagnes qui sont obligés de travailler aux Chemins de la Banlieue sont sous la direction du Sousvoyer de la Ville, il en est résulté une confusion qui nuit à l'exécution de la Loi des Chemins : qu'il croit que les Gens de la Banlieue peuvent très-bien entretenir leurs Chemins, et ne sont pas plus chargés que les autres Habitans de la Province.

Le

Le Comité a aussi entendu *Mr. Michel Sauvageau* :

Il dit qu'il est impossible aux gens de la Banlieue d'entretenir leurs chemins, qu'il mettroit Cinquante Livres courant par année, qu'il n'en viendrait pas à bout, qu'il y met Dix Livres courant, et qu'il ne peut le faire, et qu'il n'est beau que dans les sécheresses ; cela dépend de l'espèce de la terre, qu'il faudroit enlever ces terres et les paver par dessous et rapporter des terres, et que cela dépend aussi du grand nombre de Voitures qui passent par la Banlieue. Que la Législature devroit y pourvoir par des Barrières ou par une assistance.

Le Comité a de plus entendu *Juchereau Duchesnay*, Ecuyer :

Il dit qu'il est d'opinion qu'un particulier n'est pas en état d'entretenir ces chemins aux environs de Québec, surtout en certaines parties où plusieurs chemins viennent aboutir ; comme chez *Mr. Sauvageau*.

Le Comité a de plus entendu *Mr. François Bilodeau* :

Il dit qu'il est d'opinion que le mauvais état de la Banlieue vient de l'inexécution de la Loi ; qu'il faudroit mettre les Amendes plus fortes, qu'il croit qu'un Péage seroit injuste, en ce que les Pauvres qui apportent de petits Voyages en Ville seroient tenus de payer continuellement ; que s'il y avoit un Sous Voyer ou Inspecteur spécial pour la Banlieue, il en résulteroit un grand bien.

Le Comité a ensuite procédé à entendre *Mr. David*

David Anderson, Marchand, présentement en cette Ville de Québec, lequel a informé votre Comité comme suit :

Que les communications intérieures d'un Pays tendent beaucoup à son amélioration en général, et est une chose si évidente, que l'on peut presumer qu'il ne peut s'élever aucune différence d'opinion à ce sujet. En particulier cependant il est connu qu'en Angleterre ainsi que dans d'autres Pays l'établissement de chemins de Barrière conduit à une amélioration immédiate dans l'Agriculture, surtout dans le voisinage des grandes Villes, et il produiroit indubitablement cet effet dans le voisinage de Québec dans un très-haut degré. Les bons chemins donnent de la facilité à presque toutes les opérations et les entreprises de l'Agriculteur : ils diminuent la quantité de travail nécessaire pour porter le produit de sa terre au Marché, et par conséquent le met en état de donner comparativement plus de travail à la culture de sa terre. Cette circonstance jointe à la facilité et à l'encouragement qu'ils donneroient au cultivateur d'apporter son engrais de Québec, tendroit beaucoup à augmenter la quantité du produit des terres, et par là augmenteroit comparativement les Provisions pour le Marché de Québec. Ces provisions deviendroient donc plus abondantes et plus uniformes, et par conséquent non seulement les prix diminueroient, mais aussi ils deviendroient moins sujets à cette grande fluctuation qu'ils ont éprouvée jusqu'à présent. Il paroît donc qu'une diminution de prix seroit ainsi obtenue par les moyens mêmes qui amélioreroient l'état de l'Agriculture.

Les Chemins de Barrière en Angleterre ont perfectionné l'état de l'Agriculture dans le plus haut degré

degré, et sous ce rapport ont été suivis d'un effet immédiat : produisant dans presque tous les cas une double proportion d'augmentation dans la valeur des terres comparativement aux Districts où cette amélioration importante n'avoit pas été introduite.

Les effets immédiats de l'établissement des Chemins de Barrière dans le voisinage de Québec seroient indubitablement une augmentation dans la valeur des terres, des provisions plus abondantes, et à des prix réduits, au Marché de Québec, un encouragement et une facilité pour l'introduction et le succès des améliorations dans l'Agriculture, et un encouragement à de semblables améliorations dans toute la Province.

Les Chemins de Barrière en Angleterre sont faits dans quelques cas par des particuliers : mais plus généralement sous la direction des Magistrats du Comté où ils sont. Dans ce dernier cas certaines étendues ou distances de chemins sont conduites par un Comité nommé aux Sessions de Quartier du Comté. Ces distances conduites par un Comité sont généralement de dix à vingt miles, quoique dans quelques cas la distance puisse être plus grande. Dans des endroits où il n'a pas été fait de Chemins de Barrière, et par conséquent où il faut en faire pour la première fois, on voit que ces Comités sont généralement composés d'individus animés de l'esprit public qui obtiennent des Sessions de Quartier du Comté de nommer un Comité pour mettre une telle entreprise à effet et pour les aider à procurer un Acte du Parlement pour régler leurs affaires avec le public : comme par exemple, la distance du chemin, la qualité du chemin, le montant du Peage, et pour indiquer

L'autorité qui doit fixer en première instance le montant du Péage qui doit être prélevé, et le changer ensuite de manière à défrayer les Dépenses suivant que l'occasion pourroit le requérir, laquelle autorité est la Cour de Sessions de Quartier du Comté, presque sans exception. Ayant obtenu un Acte du Parlement on prélève alors l'argent en empruntant sur des sûretés accordées sur l'établissement, par le Comite ; l'intérêt de cet argent est payé sur le Péage prélevé aux Barrières établies sur le chemin. Le Taux du Péage est réglé de manière à produire une Somme suffisante pour entretenir le chemin et payer l'intérêt de l'argent emprunté pour faire le chemin. L'Acte du Parlement fixe cependant un certain Taux de Péage qui ne peut pas être excédé, soit qu'il soit trouvé suffisant ou non pour entretenir le chemin et payer l'intérêt de l'argent employé à le faire. Le Taux le plus haut est généralement près du double de ce qui est jugé nécessaire pour défrayer les dépenses. Par exemple supposons qu'un Taux raisonnable, ou plutôt le Taux commun de Peage payé pour une charrette avec un cheval pour un chemin de Dix miles fût trouvé être de Sept Deniers, dans ce cas un Sheling seroit peut-être le plus haut Taux fixé, auquel, si la nécessité le requéroit, il pourroit être élevé par l'autorité fixée pour cette fin : il y a cependant peu de cas où l'on ait été obligé de l'élever au plus haut Taux.

Il est quelquefois arrivé, en certains Districts de l'Angleterre où il n'avoit pas été introduit de chemin de Barrière, qu'on a éprouvé des difficultés considérables à obtenir de l'argent sur des sûretés sur ces établissemens. Dans ces cas le Gouvernement a quelquefois donné des Aides pécuniaires pour ces entreprises. Quelques-uns de ces cas n'ont

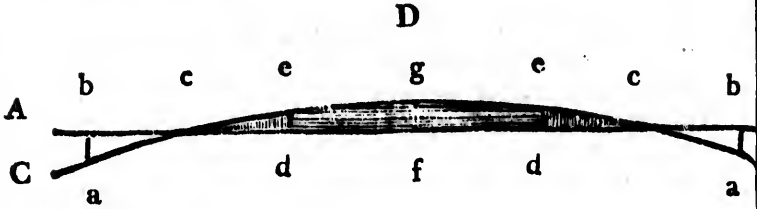
n'ont eu lieu que très-récemment, car dans plusieurs Districts de l'Angleterre les Chemins de Barrière n'ont été introduits que depuis une vingtaine d'années.

Pour faire un nouveau Chemin de Barrière, la ligne à suivre doit être exposée dans l'Acte du Parlement. Ceci est aisé s'il y a un ancien chemin qui puisse servir à cette fin.

Lorsque ce n'est pas le cas, la ligne de direction dans les autres endroits doit être distinctement exposée, et si quelque opposition en Parlement le rend nécessaire on doit donner les raisons pour lesquelles on dévie de l'ancien Sentier. Il se présente une variété de raisons pour conduire un nouveau Chemin de Barrière hors de l'ancien chemin ; la plus importante est de rendre le chemin plus utile aux endroits par où il passe, et pour éviter des Côtes d'une certaine hauteur qui est généralement spécifiée dans l'Acte du Parlement, et varie considérablement suivant les circonstances. Quant à la forme du Chemin de Barrière, il est généralement arrondi et pourvu de Ponts de manière à empêcher l'eau de demeurer dessus ; et de fossés lorsqu'il est nécessaire pour empêcher l'eau courante ou stagnante de s'accumuler sur les côtés. La Figure C D E fait voir la forme dont sont communément faits les Chemins de Barrière. Ils sont en général d'environ trente-cinq pieds de large dont quinze dans le milieu sont foncés en pierres ou en graviers. On pourra observer par la Figure que lorsque le Terrain est de niveau il ne faut pas transporter beaucoup de terre pour le former. Les Lettres a b c montrent la quantité de terre qui doit être ôtée, laquelle étant jettée sur l'espace décrit par les

Lettres

Lettres c d e forme la Cavité entre e d d'un côté, et e d de l'autre, dans laquelle ont met les graviers.



De a à b 12 pouces.
d à e 12
f à g 15

A B, Niveau du Terrain.
C D E, décrit la Forme du Chemin.
De b à e 10 pieds.
e à e 15
e à b 10

35 pieds de large.

Dans un ancien Chemin cependant il se trouve plusieurs parties déjà hautes dans le milieu. Dans ces endroits-là il faudroit transporter aux côtés une partie de la terre du milieu, afin de pouvoir mettre le Gravier sans trop élever le Chemin. Dans ce cas la façon du Chemin est plus coûteuse qu'elle ne le seroit lorsque le Chemin est de niveau. Il y a une variété d'autres circonstances défavorables qui se rencontrent en faisant de nouveaux Chemins de Barrière, soit dans ou hors des anciens Chemins, et dont il est inutile de donner un détail ici. Il faut observer cependant par la Figure ci-dessus que lorsque le Terrain sur lequel il faut faire le Chemin est de niveau, (j'entends niveau d'un côté à l'autre,) il faut peu de travail pour le rendre propre à recevoir le Gravier, soit dans ou hors de l'ancien Chemin.

Les Pierres et les Gravier sont les seuls matériaux dont on remplisse les Chemins de Barrière.

Le Gravier est un mélange de Sable et de petits Cailloux ; et il y en a de deux espèces, savoir le Gravier de Terre et le Gravier d'Eau : le Gravier de Terre est le Sol inférieur de certaines étendues de Terre, et le Gravier d'Eau est produit par le Courant des Rivières et Ruisseaux, et par le Flux et Reflux de la Mer : le Gravier d'Eau est généralement le meilleur. La meilleure qualité de chaque espèce est cependant celle qui contient le Sable le plus pur et de plus gros grains, et la plus grande proportion de petits Cailloux.

Quant aux Pierres employées à faire des Chemins de Barrière, on peut observer que toutes les espèces, depuis le Granit le plus dur jusqu'au Grès, sont employées en Angleterre Car où l'on ne peut pas avoir de Gravier il faut employer de la Pierre quelque indifférente qu'elle soit ; n'y ayant, comme je l'ai déjà observé, d'autres matériaux que ceux-là dont on puisse faire des Chemins de Barrière, et même dont on puisse faire aucun autre Chemin qui puisse être utile.

Quant à la question générale si le Gravier ou la Pierre fait le meilleur Chemin, c'est ce que je ne saurois déterminer. De deux Chemins celui qui est fait du meilleur Gravier et l'autre de Granit, il n'y a point de doute que celui qui est fait de Granit dureroit le plus long-tems. Il faut observer cependant que des deux matériaux, si l'un pouvoit se trouver aussi commodément que l'autre,

Les

la

la durabilité supérieure du Granit ne se trouveroit pas proportionnée aux frais additionnels qu'il entraîneroit. Dans ces circonstances donc, des deux matériaux le Gravier doit être préféré, plus particulièrement, vu que le Gravier fait un aussi bon Chemin que le Granit, tant qu'il dure. Un Chemin fait en Pierres est généralement plus dispendieux que celui qui est fait de Gravier : chacun des deux matériaux fournit une grande variété de qualités, et c'est pourquoi en faisant un nouveau Chemin, lorsque l'on peut avoir les deux en abondance; (comme c'est le cas dans le Voisinage de Québec,) tout dépend d'un choix judicieux de celui qui est à préférer.

Il est nécessaire de remarquer ici qu'après avoir exposé que la pierre et le gravier sont tous deux employés pour faire des Chemins, il y a à peine un cas où les deux matériaux aient été employés ensemble. Si le Gravier n'est pas d'une épaisseur considérable il ne s'unira pas aussi solidement qu'il feroit d'ailleurs. L'épaisseur nécessaire pour faire un Corps solide, est suffisante pour faire un bon chemin sans pierres. Il y a quelques années il étoit ordinaire d'employer un peu de gravier sur le dessus des chemins de pierre. Cette coutume est maintenant entièrement ou presque entièrement abandonnée comme inutile.

En ferrant ou garnissant de gravier le chemin, qui doit être formé comme ci-dessus indiqué, le gravier doit être charroyé dans la cavité et nivelé de manière à convenir à la vraie forme du chemin décrite par la ligne C. D. E. Le gravier continuera à être mou pendant quelque tems, après qu'il aura été ainsi étendu, et durant ce tems il faut avoir soin de remplir les ornières ou traces occasionnées

sionnées par les roues de voitures lorsque le chemin continue à être mou. Il faut avoir le plus grand soin d'entretenir le chemin uni jusqu'à ce que le gravier devienne incorporé et forme un corps compacte et serré ; le chemin devient alors presque aussi dur et solide que le Roc même. Un chemin ainsi formé dans ce Pays, où l'on ne se sert point de voitures pesantes, pourroit être entretenu, pendant un grand nombre d'années, à bien peu de frais.

Le chemin étant formé, on charroye la pierre dans la cavité formée pour ce sujet, dans l'état où la pierre est tirée de la carrière, ou prise des bords des Rivières ou de dessus les Champs ; on la brise avec des maillets et on l'étend d'une manière convenable. Lorsque l'on se sert de la pierre de carrière, on la brise quelque fois à la carrière, et elle est alors charroyée dans le chemin. Les pierres qui sont mises dessous sont généralement, et avec raison, plus grosses que celles de dessus ; celles-ci sont environ de la pesanteur d'une livre, celles de dessous de quatre à cinq livres seulement.

Il y a de la pierre et du gravier en abondance dans le voisinage de Québec, de bien bonne qualité pour ferrer les Chemins de Barrière. Les pierres sont de différentes sortes, cependant celles de la plus mauvaise qualité repondroient au but, et sont même meilleures que celles dont on se sert en Angleterre. Je n'ai jamais fait grande attention au Gravier, mais par le peu que j'en ai vu, je suis convaincu que dans plusieurs endroits la qualité en est bonne, et qu'on peut s'en procurer en abondance dans ce voisinage. Quelques personnes pourront prétendre qu'elles ont fait l'essai tant des pierres que du gravier que l'on trouve ici,

et qu'elles les ont trouvés défectueux et peu durables; cependant de ce que je viens de dire il peut arriver qu'il n'en a jamais été fait d'essai convenable. Par ce que je viens de remarquer touchant la manière de faire les Chemins de Barrière et de la méthode qu'on a adoptée à cet égard dans la Grande-Bretagne, on trouvera peut-être qu'il n'a jamais été fait dans ces environs aucun chemin de la forme et de la substance que j'ai indiquées, et dans la manière d'y appliquer les matériaux; ce qui est essentiellement nécessaire pour rendre un chemin durable.

Il est ordinaire en Angleterre d'exempter les engrais du payement du Péage. Une pareille exemption dans le voisinage de Québec, tendroit beaucoup à encourager l'agriculture, et seroit par conséquent suivie des meilleurs effets pour tous les partis. Cette exemption n'est cependant pas accordée lorsque la voiture qui transporte l'engrais porte une charge à la ville. Il est donc nécessaire de fixer quelque petit poids d'effets qui pourroit être considéré comme une charge, de manière à empêcher le droit à cette exemption: ce poids des effets devroit être en sus des provisions du charretier et des chevaux; et pourroit peut-être être fixé à 20, 30 ou 40 lbs. Il ne devroit cependant pas être fort, car de petites denrées pour une valeur considérable pourroient ne pas être d'un poids considérable. Sans de pareilles précautions on pourroit se servir de cette exemption nécessaire, pour éluder le Péage,

Votre Comité ayant mûrement délibéré sur les Témoignages rendus devant lui, et d'après ses propres connoissances, est d'opinion que le mauvais état des chemins aux environs de la Ville de Québec

Québec est tel que la Ville et les Paroisses voisines en souffrent beaucoup d'inconvéniens, et qu'il est nécessaire qu'il soit fait quelques provisions pour y porter remède ; qu'il seroit injuste et impraticable d'obliger les propriétaires des terres sur lesquelles les chemins passent de les faire eux-mêmes sans assistance, parceque c'est la qualité du terrain et le grand nombre de voitures qui y passent qui en sont la cause, et parceque les frais pour faire et entretenir ces chemins sont au delà des moyens de ces propriétaires. Qu'en employant la méthode prescrite en pareil cas par l'acte de la trente-sixième année de Sa Majesté, chapitre neuf, savoir, d'obliger la Ville et les Paroisses voisines de contribuer par un travail personnel ou en argent, cela entraîneroit beaucoup de difficultés et d'inconvéniens.

Votre Comité est aussi d'opinion qu'il ne seroit pas expédient d'employer l'argent de la Province à cette fin. Votre Comité est d'opinion que le moyen le plus propre à parvenir à avoir de beaux chemins dans la Banlieue est d'avoir une Barrière avec un taux modéré et des réglemens, modifications ou exceptions en faveur des Pauvres Gens, et en faveur de ceux qui apportent des denrées au marché et en faveur de l'agriculture, et en spécifiant la manière dont les personnes qui entreprendroient ces Barrières feroient et entretiendroient ces chemins.

Votre Comité croit que pour commencer il ne faudroit accorder le droit de péage que sur un seul chemin, et celui qui demande le plus de réparations immédiates, tel que celui appelé communément le Chemin de Lorette.

Le tout néanmoins humblement soumis.

(Signé) J. T. TASCHEREAU,
Président du Comité.

