

RAPPORT GÉNÉRAL
DU
COMMISSAIRE DE L'AGRICULTURE
ET
DES TRAVAUX PUBLICS
DE LA
PROVINCE DE QUÉBEC
POUR
LES 12 MOIS EXPIRÉS LE 31 DÉCEMBRE 1869.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE



MONTREAL :
DES PRESSES A VAPEUR DE LA MINERVE, No. 16, RUE ST. VINCENT.

1870



A SON EXCELLENCE
LE
LIEUTENANT - GOUVERNEUR
DE LA
PROVINCE DE QUÉBEC.

Le soussigné a l'honneur de soumettre à Votre Excellence le rapport suivant des opérations du Département de l'Agriculture et des Travaux Publics, pour les douze mois expirés le 31 Décembre 1869.

AGRICULTURE.

La nouvelle organisation agricole, dont je développais les principaux détails dans mon rapport de l'an dernier, est entrée en vigueur, aux termes de la loi qui l'établit, le 11 d'Août 1869, date de la proclamation contenant la nomination des membres du Conseil d'Agriculture.

Tel que composé, ce conseil représente aussi exactement que possible les différentes régions agricoles de la Province; et j'ai la satisfaction de pouvoir ajouter qu'il compte parmi ses membres nos agriculteurs et nos agronomes les plus distingués.

Le programme des réformes qu'il est chargé d'introduire dans l'enseignement agricole et dans les opérations des sociétés d'agriculture embrasse nombre de questions importantes qui, j'en ai l'espoir, seront avant longtemps résolues d'une manière satisfaisante. Quoique tout récemment organisé, le Conseil s'est déjà occupé de l'enseignement agricole, de l'organisation des concours pour les fermes les mieux cultivées, de la prochaine Exposition Provinciale, etc. Ses travaux sur ces diverses matières ne sont encore, il est vrai, qu'à l'état d'ébauche, mais il suffit de jeter un coup d'œil sur ses procédés pour se convaincre qu'il a l'intelligence de sa mission et qu'il est disposé à la mener à bonne fin. J'ai cru devoir reproduire les procès-verbaux de ses délibérations dans l'Appendice, et je prends la liberté d'y référer Votre Excellence.

L'agriculture est et sera longtemps encore la principale source de richesse de cette Province, de plus, c'est la carrière suivie par la grande

masse de notre population ; il importe donc de ne rien négliger pour lui donner une vigoureuse impulsion. Le moment semble favorable pour agir, car, de tous côtés, on voit naître dans nos campagnes un bon esprit qui pousse vers le progrès agricole. Nous entrons évidemment dans une ère de transition ; nos besoins augmentent avec les exigences du luxe qui pénètre partout, avec la population qui se multiplie et qui consomme davantage. Les nouveaux défrichements ne suffisent pas à absorber le trop plein de la population des vieilles paroisses, non plus qu'à combler l'insuffisance de leurs revenus. Il faut de toute nécessité augmenter la production, d'abord en donnant plus de soin à l'agriculture que nous ne le faisons, puis en adoptant petit à petit les améliorations que la science et l'expérience s'accordent à recommander.

Le Gouvernement, pas plus que le Conseil Agricole, ne peut indiquer à chacun ce qu'il doit faire, ni entraîner la population dans la voie du progrès agricole par la seule force de son bon vouloir. Encourager les expositions, les partis de labour, les concours des récoltes sur pied et des fermes les mieux cultivées : voilà l'impulsion la plus directe qu'il puisse donner à l'amélioration de notre système de culture. Cette impulsion existait avant nous, mais nous allons tâcher, au moyen de la nouvelle loi, de lui imprimer plus de vigueur. A nos agriculteurs maintenant de faire leur part. Qu'ils se pénètrent de l'esprit de la loi, qu'ils la fassent fonctionner avec libéralité, qu'ils voient dans les primes qui leur sont accordées pour la supériorité de leurs produits ou de leurs fermes, non-seulement la récompense matérielle due à leur travail intelligent, mais encore et surtout la provocation qui leur est faite, au nom de l'Etat, de perfectionner autant qu'il est en eux leurs moyens de production. Que, dans la direction des sociétés d'agriculture, dans les concours et dans les expositions, l'intérêt personnel, l'intérêt de paroisse, fassent place à l'intérêt du comté, que même, au besoin, l'intérêt du comté fasse place à l'intérêt de la province. Ainsi comprise, ainsi mise en œuvre, l'organisation agricole telle qu'elle existe maintenant ne pourra manquer de produire beaucoup de bien.

Mais, pour rendre notre sol à sa fertilité première, pour tirer de son exploitation tous les produits dont il est susceptible, il nous faut donner l'enseignement agricole à la jeunesse, et par là vulgariser les principes de la bonne culture. Plusieurs de nos maisons d'éducation ont fait, il est vrai, de louables efforts pour suppléer à ce besoin urgent de notre population, l'ancienne Chambre d'Agriculture les a secondées aussi généreusement qu'il était en son pouvoir de le faire ; mais encore à l'heure qu'il est, l'enseignement agricole est loin d'avoir atteint le degré de développement que nous voudrions lui donner.

A quoi faut-il attribuer le défaut d'encouragement qu'ont rencontré

jusqu'ici nos écoles d'agriculture ? quels seraient les moyens de les mettre plus à la portée de la généralité de nos cultivateurs, de les leur faire apprécier, de leur inspirer le goût d'y envoyer leurs enfants ? Telles sont les questions que s'est posées dès le principe le Conseil d'Agriculture ; il possède les lumières et le sens pratique nécessaires pour les résoudre d'une manière satisfaisante, et il sait qu'il peut compter en toute sûreté sur le concours du Gouvernement pour donner plein effet aux recommandations qu'il croira devoir faire. Avant peu, j'espère pouvoir soumettre à Votre Excellence le résultat définitif de ses délibérations sur cette importante matière

COLONISATION.

L'octroi considérable dont nous avons eu à disposer cette année pour les chemins de colonisation nous a permis de pousser avec vigueur les travaux déjà commencés, ainsi qu'on en pourra juger par les détails qui vont suivre.

Afin de rendre la répartition de l'octroi aussi avantageuse et aussi équitable que possible, j'ai cru devoir au préalable faire visiter par des hommes compétens les centres de colonisation sur lesquels le Département manquait de renseignemens sûrs et positifs : dès le mois de mai, un des officiers du Dépt., le Dr. de La Bruère, parcourait les Cantons de la Beauce, de Mégantic et de Dorchester ; un peu plus tard il faisait la visite des cantons de l'Est. Les chemins de la Vallée du St. Maurice furent confiés à l'examen de M. Delfausse, actuellement Agent des Terres de la Division de l'Assomption, ceux de la vallée de l'Ottawa à L. P. Gauvreau, Ecr., Ingénieur Civil, temporairement attaché à ce Département. De retour de son exploration de l'Ottawa, Mr. Gauvreau visita le Comté de Gaspé. Mr. L. J. Riopel, de New Carlisle, reçut instruction de visiter les chemins du Comté de Bonaventure.

Une fois en possession des renseignemens contenus dans les rapports de ces messieurs, l'octroi a été divisé, et les instructions transmises aux conducteurs des divers chemins. Je ne dois pas omettre de mentionner ici, qu'au lieu d'être réparti par comtés comme d'habitude, l'octroi a été approprié en Conseil sur chaque chemin, afin qu'il soit bien compris que les deniers ainsi distribués ne sont pas une faveur accordée à tel ou tel comté de préférence à tel autre, mais bien un élément de progrès disséminé au profit de toute la province partout où la colonisation a chance de succès et a besoin d'être activée.

La saison des travaux a été extrêmement défavorable par suite des pluies fréquentes de l'été et de l'automne derniers, à tel point que, dans la

vallée d'Ottawa et dans le Saguenay, les inondations ont considérablement endommagé les travaux déjà faits, et nécessité de coûteuses réparations en plusieurs endroits, afin de ne pas laisser les communications interrompues.

Il s'en est suivi aussi que nous avons exigé des travaux de drainage plus considérables que d'habitude, et que la plus part des conducteurs ont reçu instruction de donner plus de solidité à leurs chemins et de les arrondir davantage pour les tenir à l'épreuve de l'eau.

Le montant dépensé, cette année, sur les chemins de première classe a été de \$151,871, ⁷⁰/₁₀₀. Ainsi que l'indique le tableau détaillé des travaux qu'on trouvera plus loin, la longueur réunie des chemins propres au roulage faits avec cette somme est de 339 milles et 22½ arpents. Il a été ouvert de plus 146 milles et 21 arpents de chemins d'hiver, et 150 milles et 24 arpents de chemins déjà faits ont été réparés. La longueur réunie des ponts faits à neuf sur ces divers chemins est de 11,885 pieds.

Indépendamment des contributions locales, il a été dépensé pour les chemins de seconde classe une somme de \$17,022. ²⁵/₁₀₀. Au moyen de cette somme il a été fait 30 milles, 19 arpents et un quart de chemins propres au roulage, 30 milles et 12 arpents de chemins d'hiver, et 31 milles et 20 arpents de chemins déjà faits ont été réparés ; il a été fait en outre 2,619 pieds de ponts.

Sur l'octroi destiné aux chemins de troisième classe il a été dépensé, en sus des contributions locales, une somme de \$9,755. ⁷⁵/₁₀₀, donnant 17 milles 21 arpents de chemins propres au roulage, 8 m. 16 arpents de chemins d'hiver et 28 milles 19 arpents de chemins réparés ainsi que 1,862 pieds de ponts.

Le montant total, dépensé pour les chemins des trois classes, s'élève à \$178,649. ⁷⁴/₁₀₀ donnant les résultats suivants :

Chemins propres au roulage.....	388m. 6½ arps
“ d'hiver.....	185. “ 21 “
“ réparés.....	211. “ 7 “
Longueur de tous les ponts.....	16,366 pieds.

Le territoire, où la colonisation fait le plus de progrès, et celui où il reste le plus de terres fertiles à coloniser, est, sans contredit, celui du Saguenay ; aussi avons-nous cru devoir faire un effort, cette année, pour en faciliter l'accès à ceux qui veulent aller s'y fixer.

Le chemin de St. Urbain à la Grande Baie, qui est le trait d'union entre les paroisses de la rive nord du fleuve et les établissements du Saguenay, a son point de départ à la Baie St. Paul, à soixante milles de Québec. De la Baie St. Paul jusqu'à l'extrémité de la paroisse St. Urbain, il suit les ancien-

nes routes, l'espace d'environ quinze milles, après quoi il s'enfonce dans la forêt, pour n'en sortir qu'à la Baie des Ha! Ha!, à soixante-six milles des derniers défrichements de St. Urbain. Le sol sur tout le parcours des premiers soixante milles est absolument impropre à la culture, c'est une succession continue de montagnes arides, couvertes d'une végétation rabougrie. Trois camps ont été construits, il y a quelques années, à vingt milles de distance les uns des autres pour abriter les voyageurs qui fréquentent ce chemin. Commencé en 1854, il avait été d'abord défriché en chemin d'hiver, d'un bout à l'autre. Les années suivantes on continua d'y travailler pour le rendre propre au roulage; mais il était encore loin de répondre aux besoins de la population, à la reprise des travaux de cette année. Aussi, a-t-il fallu le recommencer presque d'un bout à l'autre. Il a été arrondi et élargi sur tout son parcours, les brouilleries et les marécages qui s'y rencontrent ont été solidement fascinés et recouverts de sable et de gravier. C'est aujourd'hui un excellent chemin et, n'étaient les hautes montagnes qui s'y rencontrent, il pourrait être classé parmi nos meilleures routes carrossables. En dépit de ces obstacles, qui n'ont pu être tournés malgré beaucoup de recherches, on peut le parcourir maintenant, en été, avec des charges de six à sept cents livres pesant. M. l'Assistant Commissaire a visité ce chemin vers la fin d'Août.

Le Saguenay possède donc maintenant un bon débouché par terre en toute saison, indépendamment de celui que lui offre la navigation en été. Il ne s'agit plus que de l'entretenir convenablement. Pour atteindre ce but, nous avons érigé dernièrement sur le chemin une barrière de péage dont les revenus sont destinés à le maintenir en bon ordre, en attendant que les municipalités de Charlevoix et de Chicoutimi se chargent d'y pourvoir.

Il reste encore quelques travaux de réparation à faire à l'extrémité Est de ce chemin, plus un pont de 180 pieds de lambourdes à construire sur la rivière Malbaie. Les travaux de réparation seront terminés de bonne heure le printemps prochain; quant au pont, la construction pourrait en être différée tant que le bac qui existe actuellement à la traverse pourra faire avantageusement le service.

Les paroisses florissantes situées à l'entour de la Baie des Ha! Ha! et dans ses environs, se trouvent séparées d'Hébertville et de la vallée du Lac St. Jean par une zone de terres inhabitées; c'est sur ce parcours que se trouve le Lac Kinogami, nappe d'eau profonde, de 18 milles de longueur sur une largeur moyenne d'un mille. De là le nom de Kinogami donné au chemin qui relie entre elles les deux extrémités du comté de Chicoutimi. De toutes les communications intérieures du Saguenay, celle-ci, on le conçoit, est de beaucoup la plus importante. La première section du chemin Kinogami traverse ces vingt-cinq milles de terres inhabitées: elle avait été

ouverte à la hâte, il y a quelques années, mais n'avait pas reçu le degré de perfection nécessaire pour en faire un bon chemin. Le sol y est très-accidenté, les monticules de granit alternent, la plupart du temps, avec des fonds marécageux. Le trafic considérable qui se fait par cette voie, joint au défaut d'entretien et aux inondations répétées de l'été dernier, l'avaient rendue presque impraticable. Les travaux qui y ont été exécutés dans le cours de l'été, ont été répartis sur les endroits les plus difficiles, ils consistent en fascinages, terrassements et déblais à la mine sur une longueur de quatre milles et 4 arpens. Mr. l'Assistant Commissaire a visité le chemin cet automne après la cessation des travaux. Les ouvrages faits valent bien la somme considérable qu'ils ont coûté et sont de nature à ne pas se détériorer de longtemps, mais le chemin ne peut être terminé sur un pied aussi dispendieux. Il reste encore environ 18 milles à réparer dont le coût est estimé à \$5,400, savoir : 9 milles depuis le Pont Flottant jusqu'à la Rivière Kaskouia à \$100 par mille, et 9 milles depuis Kaskouia au Portage des Roches à \$500 par mille. Il resterait bien encore 5 milles et 25 chaînes de chemin à refaire sur le côté nord de la Rivière Chicoutimi, depuis le Portage des Roches jusqu'au Pont du Beau-Portage, mais nous avons cru plus avantageux de construire un pont au Portage des Roches. Voici les raisons sur lesquelles je me suis appuyé pour ordonner le changement projeté. À partir du Portage des Roches il existe, sur le côté sud de la Rivière Chicoutimi (qui est la décharge du Lac Kinogami), un excellent chemin bordé d'habitations et entretenu comme chemin de front par les habitants. Le chemin de la rive nord traverse une chaîne continue de rochers entre lesquels il serait difficile de trouver place pour deux à trois colons, en sorte que son entretien serait constamment à la charge du public. Il faudrait y dépenser au moins \$5,000 pour en faire un chemin durable, de plus le pont du Beau-Portage menace ruine et serait à reconstruire avant longtemps.

En conséquence, j'ai fait faire un plan du pont projeté ; des soumissions ont été demandées et l'entreprise a été donnée au plus bas soumissionnaire pour la somme de \$3,160. Ce pont devra être livré à la circulation le 15 de juillet prochain. À cette époque les travaux de complétion du chemin devront être fort avancés et je compte que, vers le mois d'Août, la grande route intérieure du Saguenay sera terminée. Notre intention est de l'entretenir comme celle de St. Urbain, au moyen de barrières de péage. À la demande de la population nous en avons déjà érigée une pour l'hiver ; aussitôt le chemin complété, elle sera rendue permanente.

La seconde section du chemin Kinogami, qui s'étend depuis la ligne sud de Labarre jusqu'à Métabetchouan, sur le Lac St. Jean, longue de 23 milles, est maintenant terminée et entretenue par les colons d'un bout à

l'autre. Il y a été construit deux ponts cette année à même les octrois de seconde classe, l'un sur la Belle-Rivière et l'autre sur la Rivière Kouspaganish.

La troisième section qui s'étend de Métabetchouan à la rivière Ouiatchouan, 10½ milles de long, a été complétée au moyen d'un octroi de \$1,200 ; elle traverse la nouvelle paroisse de la Pointe aux Trembles qui pourvoit maintenant à l'entretenir. De Ouiatchouan à la Pointe Bleue, ce sont les colons qui ont fait eux-mêmes leur chemin sur un espace de quinze milles environ, le long du lac St. Jean.

A la rivière Ouiatchouanish, dans la paroisse de la Pointe Bleue, commence la quatrième section du chemin Kinogami qui traverse la Réserve des Sauvages, le canton d'Ashuapmouchouan et celui de Demeulle ; elle aura environ 25 milles de longueur. Nous avons employé, cette année, \$2,000 pour l'ouvrir dans le canton d'Ashuapmouchouan qui s'établit rapidement. Les belles terres de cette partie de la vallée du lac St. Jean attirent les colons de fort loin. Les premiers qui y ont pénétré, sont partis de Beauport, comté de Québec, conduits par leur digne curé, le Révd. M. Tremblay ; d'autres sont partis des comtés de Lévis et de Bellechasse, d'autres de celui de Charlevoix, d'autres de l'Île d'Orléans, d'autres du comté de Portneuf, de celui d'Arthabaska et de l'Île aux Grues ; enfin dans le cours de l'été dernier la paroisse de Ste. Foye (comté de Québec) y a envoyé 60 colons qui ont acheté 72 lots, sur les 5 et 6ème rangs d'Ashuapmouchouan, à quatre et cinq milles des derniers défrichements. Ces courageux colons ont compté avec raison qu'une route leur serait ouverte jusqu'à leur établissement et déjà ils ont commencé à abattre le bois sur leurs lots. De bonne heure, le printemps prochain, nous verrons à ce qu'ils aient une communication facile avec le chemin Kinogami qui sert de chemin de front au second rang de ce township.

C'est ici le lieu de parler du grand chemin qui va bientôt relier la ville de Québec à la vallée du lac St. Jean, et qui, j'en ai la ferme conviction, est destiné à imprimer un élan décisif à la colonisation de ce riche territoire. Ce chemin aura environ quarante lieues (120 milles) depuis Tewkesbury, où se trouve son point de départ, jusqu'à l'embouchure de la rivière Métabetchouan, à l'extrémité Est du Lac St. Jean où il doit se terminer. On compte six lieues de Québec à Tewkesbury ; ça fera donc en tout une distance de 46 lieues pour aller de Québec au lac St. Jean, par le chemin projeté, tandis que, par les communications actuelles, il y a pour le moins 68 lieues, savoir : 20 lieues de Métabetchouan à la Baie des Ha! Ha!, 28 de la Baie des Ha! Ha! à la Baie St. Paul et 20 de la Baie St. Paul à Québec. La distance totale entre Québec et le lac St. Jean se trouvera donc réduite de 23 lieues, c'est-à-dire d'un tiers.

Il est question d'ouvrir un embranchement pour communiquer avec le village d'Hébertville qui se trouvera par là à quarante lieues de Québec, c'est-à-dire treize lieues plus rapproché de la capitale que ne l'est Chicoutimi. Il ne serait même pas impossible que les habitants de Chicoutimi se serviraient plus tard de ce nouveau chemin qui sera un peu plus court pour eux que la voie actuelle et beaucoup moins montueux.

Les travaux du chemin de Québec au lac St. Jean ont été commencés à l'extrémité sud, dans le township de Tewkesbury. Le chemin est maintenant carrossable sur un espace de vingt milles, c'est-à-dire jusque près du lac à l'Epaule; de là jusqu'à l'extrémité Ouest du lac Jacques-Cartier, distance de 22 milles, il est défriché sur une largeur de 40 pieds, dont 20 pieds au centre sont nivelés. Ces vingt-deux milles sont insérés au tableau général dans la colonne des chemins d'hiver, mais en réalité les voitures à roues pourraient y passer, car tous les ponts sont faits. Il y a deux camps spacieux de bâtis, l'un au lac à l'Epaule et l'autre au lac Jacques-Cartier, qui ont servi à abriter les travailleurs et leurs provisions l'automne dernier, et qui plus tard serviront pour les voyageurs.

Je me suis réjoui avec tous les amis de la colonisation de voir l'intérêt que Votre Excellence n'a cessé de porter à cette grande entreprise si intimement liée à la prospérité de Québec. Vous en avez donné une preuve non équivoque en allant visiter les travaux en compagnie de l'Honorable Premier. Les félicitations que vous avez adressées sur les lieux au Révérend M. Tremblay, conducteur du chemin, l'été dernier, l'impression favorable que vous avez rapportée tous deux de votre visite, me sont un sûr garant que cette entreprise est bien dirigée, qu'elle atteindra le double but que notre gouvernement s'est proposé en l'exécutant : rapprocher le Haut Saguenay de Québec, donner à Québec ce qui lui manque au nord, une contrée qui l'alimente.

Je ne dois pas quitter le Saguenay sans dire un mot de la visite que j'y ai faite en Août dernier, en compagnie de l'Honorable Procureur-Général. Les travaux importants qui s'y exécutaient alors, les progrès rapides que fait la colonisation dans ce vaste territoire m'ont engagé à faire ce voyage. Je voulais aussi juger par moi-même de ce qui nous restait à faire de ce côté, et me rendre compte des ressources que peut offrir cette partie déjà importante de notre Province.

Nous avons parcouru et examiné avec soin tous les établissements. Par tout, sur notre passage, la population est accourue en foule remercier Votre Gouvernement de ce qu'il a déjà fait pour elle et le prier de lui continuer ses faveurs.

De la Baie des Ha ! Ha ! où nous avons commencé notre voyage, à aller

aux derniers établissements situés à l'extrémité Nord Ouest du Lac St-Jean, il y a près de trente lieues de distance, dont vingt-cinq ouvertes plus ou moins imparfaitement à la circulation ; on s'y rend par le chemin Kinogami dont j'ai parlé plus haut. Sur tout ce parcours il y a environ six lieues de terres impropres à la culture, et c'est là surtout qu'ont été employées les sommes considérables dépensées sur ce chemin. Dans les autres parties les colons ont généreusement contribué à sa confection. Il en a été ainsi pour la plupart des communications intérieures du haut Saguenay. D'après les calculs que j'ai été à même de faire, il résulte que sur les quatre cents milles de routes actuellement ouvertes dans ce territoire, les colons en ont ouvert au moins les trois quarts. Le gouvernement a dépensé depuis 1854 pour les travaux de colonisation de cette partie du Saguenay, c'est-à-dire pour les Comtés de Chicoutimi et Saguenay proprement dits, une somme de \$104,000 y compris les derniers octrois. Dans cette période de quinze années il s'y est formé douze paroisses contenant une population de 20,000 âmes. Maintenant l'élan est donné, les plus grands obstacles sont disparus, la fertilité du territoire est connue, l'aisance commence à s'y répandre, des colons nouveaux y arrivent tous les jours. Pourvu que la progression se continue, avant qu'il soit longtemps il y aura dix nouvelles paroisses aux alentours du Lac St. Jean, et il y a place pour plus de dix autres non moins riches, sur la rive nord de la Grande Décharge, dans la vallée qui s'étend depuis le Lac jusqu'à Ste. Anne, vis-à-vis Chicoutimi.

En descendant la Grande Décharge, nous avons pu nous faire une idée de la valeur et de l'étendue de cette dernière vallée, aussi ai-je projeté d'y ouvrir un chemin qui, partant de Ste. Anne, ira rejoindre celui de Kinogami à la tête du Lac St. Jean. Le sol dans cette partie ne le cède en rien aux meilleures terres des environs du Lac, la terre y est facile à défricher, il s'y rencontre même des brûlés de plusieurs milles d'étendue. Le long de la Route Tremblay, qui suit la ligne entre les cantons Tremblay et Simard jusqu'au neuvième rang, et le long du chemin Price qui la traverse à angle droit, formant un rang double sur le fronteau entre les 5e et 6e rangs de ces cantons, il y a actuellement place pour de beaux établissements. L'incommodité de traverser le Saguenay pour avoir accès au centre du commerce, qui est à Chicoutimi, a probablement été pour beaucoup dans le retard apporté à la colonisation de la rive nord, où il n'y a actuellement que deux paroisses d'organisées, Ste. Anne et St. Fulgence ou l'Anse au Foin. Mais qu'il s'établisse une ligne de navigation régulière, et alors il y aura plus d'avantage à s'établir là qu'au Lac St. Jean, car les colons auront tout l'été le marché à leurs portes.

Déjà la Compagnie des Remorqueurs a fait, l'automne dernier, l'essai d'une ligne de bateaux à vapeur entre Chicoutimi et Québec, et j'ai tout lieu de croire qu'elle y a trouvé profit puisqu'elle a continué le service jusqu'à

la fermeture de la navigation, et, pour les deux derniers voyages au moins, il est à ma connaissance qu'elle a laissé sur son quai de Québec une quantité considérable de fret. Avec l'appoint des touristes en été, il me paraît facile de trancher avantageusement la question d'une ligne régulière de bateaux à vapeur entre Chicoutimi et Québec.

La chose devient encore plus évidente, si l'on songe au commerce croissant qui se fait dans ces parages, et qui durant l'été passerait tout entier par ce nouveau débouché, importations comme exportations. Ainsi, à Chicoutimi seul, le chiffre annuel des affaires commerciales a déjà atteint la somme de \$400,000 dont \$160,00 pour la seule maison Price. Qu'on ajoute à cela le trafic assez important des autres localités, et celui des ports intermédiaires de la Baie St. Paul, des Eboulements, de la Malbaie, de la Rivière-du-Loup, et l'on aura de quoi stimuler l'ambition des compagnies de bateaux-à-vapeur.

J'ai cru devoir entrer dans ces détails sur le Saguenay afin de faire mieux connaître dans le public l'importance croissante de ce territoire et les résultats obtenus au moyen des travaux de colonisation qui y ont été exécutés jusqu'ici. Malgré la grande distance qui sépare le Saguenay des autres groupes de population, malgré l'imperfection des voies de communication qui y conduisent, les défrichements y ont progressé d'une manière étonnante, si bien qu'il serait difficile de trouver dans la Province un centre de colonisation où l'action du gouvernement ait été plus féconde. Aussi je n'hésite pas à dire qu'il faut continuer pour quelques années encore à frayer la route aux nouveaux colons qui s'y dirigent. Le temps n'est pas éloigné où les avances faites à cette population nous seront remboursées avec usure par les produits abondants qu'elle jettera sur nos marchés, par les éléments de vitalité et de force qu'elle apportera à cette Province.

Mon intention n'est pas d'entrer ici dans les détails des travaux exécutés dans chaque localité, on les trouvera consignés dans l'appendice; je désire seulement donner un aperçu des plus considérables et indiquer la portée qu'ils peuvent avoir.

De Saguenay je passerai donc à la Vallée du St. Maurice; la transition est d'autant plus facile que, s'il fallait en croire les projets qui circulent en ce moment dans le public, le Lac St. Jean semblerait à la veille d'être mis en communication directe avec la Tuque dont, après tout, il ne se trouve éloigné que de 75 milles.

Outre ses grandes richesses forestières, la vallée du St. Maurice offre un champ considérable à la colonisation; les comtés de Portneuf et de Champlain d'un côté, ceux de St. Maurice et de Maskinongé de l'autre, étendent d'année en année de vigoureuses ramifications dans ce vaste domaine. La nature accidentée du sol y rend les communications difficiles et

coûteuses ; là encore, l'impulsion du gouvernement est indispensable pour seconder les efforts des colons. De distance en distance, des routes ont été ouvertes depuis quelques années, à la suite des vieilles paroisses, et l'on y a vu surgir une ceinture à peine interrompue d'établissements nouveaux. L'octroi de cette année nous a permis de pousser plusieurs de ces routes jusqu'à l'extrémité des défrichements actuels.

Au nord du District de Montréal, la colonisation a fait depuis quelques années un pas décisif en traversant la chaîne des Laurentides pour s'introduire dans la vallée de la rivière Mantawa, un des affluents du St. Maurice, qui prend ses eaux sur le même plateau que les tributaires de l'Ottawa. Deux grandes routes parallèles sont en voie de construction pour relier cette nouvelle contrée aux anciens établissements ; l'une, la Route Brassard, au nord du comté de Joliette, l'autre, la Route Provost, au nord du comté de Terrebonne, à trente-six milles à l'ouest de la première. Après ma visite au Saguenay, j'ai cru devoir, en septembre dernier, entreprendre le voyage de la Mantawa, afin de témoigner aux vénérables colonisateurs qui nous ont précédés dans cette vallée, que le Gouvernement est heureux de s'associer à leurs courageux efforts. Je me permettrai de consigner ici quelques notes de voyage qui serviront à faire connaître la contrée que j'ai parcourue.

On entre dans le chemin Brassard à sept milles au nord de St. Jean de Matha, par un terrain sec et sablonneux, généralement impropre à la culture, jusqu'au second rang du Canton Joliette, sur lequel s'étale une rangée d'habitations qui n'a pas moins de six milles de longueur. C'est le siège d'une paroisse tout nouvellement formée sous le vocable de Ste. Emélie des Monts. Le sol, quoique de qualité médiocre, était couvert partout d'une abondante moisson. A trois milles au-delà se trouvent les Sept Chûtes de la Rivière Noire, qui correspondent à un terrain horriblement bouleversé ; le chemin est bon en cet endroit, mais a exigé des travaux très-considérables sur un espace de 40 arpents environ.

Des Sept Chûtes à la Crique à Lazare, lisière de terre assez large, tantôt sablonneuse, tantôt rocheuse. A partir de ce dernier endroit, le chemin devra dévier vers l'ouest, pour traverser un espace de terres cultivables ; j'ai donné depuis instruction à un arpenteur de faire le tracé de cette déviation qui aura en outre l'avantage d'abrégé considérablement la distance. Le nouveau tracé retombe dans l'ancien, près du Lac Robert, où il rencontre un embranchement appelé le Chemin de St. Damien, communiquant avec la nouvelle paroisse de ce nom située sur les derniers rangs du township de Brandon, dans le comté de Berthier.

A quelques milles plus haut, on entre dans le canton Provost en coupant perpendiculairement la ligne sud de ce canton. Ici le terrain est beau

et bien colonisable, il incline en pente douce vers le nord, les Laurentides sont franchies. A trois milles plus loin se trouve l'établissement du Révd. M. Provost. Il y a là moulin à scie, chapelle, et dix familles résidentes ; environ trente lots sont pris sur les bords du chemin. C'est le centre d'une belle paroisse. Dans toutes les directions, sur un rayon de pas moins de six milles, on aperçoit un plateau de belles terres en grande partie couvertes d'érablières. Autre indice non équivoque de fertilité, il se trouve une carrière de pierre à chaux sur les bords du Lac St. Louis. Depuis trois ans les récoltes sont parvenues à parfaite maturité en cet endroit. Lors de mon passage au commencement de Septembre, l'avoine, le blé, l'orge et le sarrasin arrivaient à leur maturité, et n'avaient encore aucunement souffert de la gelée. L'établissement de M. Provost, qui porte le nom de St. Louis de Mantawa, se trouve à 7 lieues au nord de la nouvelle paroisse de Ste. Emélie dont j'ai parlé il y a un moment ; il sert d'avant-poste et d'auxiliaire à l'établissement du Rév. M. Brassard, qui se trouve à quatre lieues plus au nord sur les bords de la rivière Mantawa. L'espace compris entre ces deux nouvelles paroisses est en bonne partie colonisable, le terrain est plan et le chemin uni.

M. Brassard a déposé le germe de sa colonie dans un endroit charmant, sur un monticule d'environ 150 pieds de hauteur, aux pieds duquel se précipite la chute qui fait mouvoir ses moulins. Un mille avant d'y arriver on découvre à l'extrémité du chemin le mont Roberval, surmonté des constructions imposantes qui lui donnent presque l'apparence d'une place forte c'est là que le vénérable curé de St. Paul s'est fait construire une résidence qui sera plus tard celle du curé. A côté est une fort jolie chapelle également élevée à ses frais. Au bas de la chute sont les moulins qui lui appartiennent. Du haut du mont Roberval on aperçoit de loin en loin les habitations et les défrichemens des vingt-deux familles qui composent cette intéressante colonie.

A l'endroit où le chemin traverse la Rivière Mantawa sur un pont flottant, on découvre de belles pointes et de grandes prairies ; vers l'Est, en descendant, le terrain est plan et se prolonge ainsi jusqu'au lac des Pins, où se trouve la vaste ferme que M. Hall, riche négociant de Québec, fait exploiter pour l'alimentation de ses chantiers. Le sol est en général une terre jaunie grasse assez profonde, çà et là se rencontrent des terrains secs et sablonneux.

En remontant la rivière, vers l'Ouest, au delà du mont Roberval, belle forêt et bon sol, terre jaune, rocheuse par endroits, le bois franc domine ; il reste encore un peu de pin. Nous passons le Portage du Rapide Brûlé et nous tombons dans la vallée de la rivière des Aulnets, un des affluents

de la Mantawa. Ici se rencontrent des terres basses et quelques prairies naturelles. Tant que le regard peut porter on n'aperçoit que la forêt, tantôt verte, tantôt desséchée par l'incendie. Des deux côtés de la Rivière le sol est excellent, il y a place à coup sûr pour deux belles paroisses en cet endroit

Depuis le Rapide Brûlé, où commence la Vallée des Aulnets, jusqu'au Lac Bourget on compte environ trente-deux milles de navigation ; sur ce parcours il y a en tout cinq portages dont le plus long a quinze arpents. Les bords de la Rivière ont de cinq à douze pieds de hauteur ; par endroits ils sont couverts de foin, ailleurs ils sont bordés d'aulnes, de distance en distance la berge s'allonge et forme des pointes d'un aspect très-fertile. Il y a place dans ces trente-deux milles pour au moins six paroisses sur les bords de la Mantawa.

A l'endroit où la rivière Bourget tombe dans la Mantawa, le terrain est plan à perte de vue au Nord-Est, au Nord et à l'Ouest. Le sol est composé 1o d'un lit d'engrais végétal de quelques pouces d'épaisseur, 2o assez généralement ensuite de quelques lignes de sable blanc qui a plutôt l'apparence de cendre, 3o d'un lit profond de terre jaune communément très grasse, 4o audessous terre grise, sable et glaise, terrain silico-argileux. Les bois dont se compose la forêt sont le sapin, l'épinette rouge et blanche, le cèdre, le merisier, le gros bouleau et le tremble. En profondeur, au Nord, dans la direction des sources de la rivière du Milieu, on trouve de grands bois francs et beaucoup d'érablières.

Le climat est partout le même que dans la vallée du fleuve, les pluies et les orages n'y sont pas plus fréquents, et en hiver il y tombe moins de neige que dans les montagnes. Ce qui contribue sans doute à adoucir la température au-delà des Laurentides c'est que cette chaîne de montagnes protège la plaine contre les vents de Nord-Est.

De l'embouchure de la Rivière Bourget jusqu'à la tête de la Mantawa, il y a place pour six à huit autres paroisses, et dans la lisière de bois francs qui monte vers les sources de la Rivière du Milieu on en installerait facilement quatre autres.

Maintenant en descendant vers le sud par le Lac à la Hache, et prenant le versant nord des Laurentides, on tombe dans une vaste plaine couverte de bois francs qui se prolonge vers l'ouest jusqu'à la Rivière du Lièvre. Il y a là de quoi établir à l'aise six paroisses, en comprenant les terrains situés au sud du Lac Bourget à travers lesquels passe le chemin Provost.

Ainsi dans la région que je viens d'esquisser on pourrait, abstraction faite des terres improductives, placer avec avantage sur les deux

rives de la Mantawa et quelque peu en profondeur, environ vingt-quatre paroisses, soit une population de quarante mille âmes.

Les travaux du Chemin Provost sont conduits avec beaucoup d'habileté et d'économie, et font le plus grand honneur à M. le Curé de Mascouche qui les dirige avec un zèle infatigable. Pour les détails voir son rapport qui est reproduit plus loin en entier, avec une carte de cette région préparée par lui avec beaucoup de soin.

A la tête de la Mantawa, la vallée se confond avec le plateau arrosé par la Rivière Rouge et la Rivière du Lièvre et, plus loin encore, avec les terrains traversés par la Gatineau et ses tributaires; nous tombons dans la vallée de l'Outaouais. Les premiers colons de ce territoire ont été les marchands de bois. Pour subvenir aux besoins de leurs vastes chantiers, la plupart d'entr'eux ont été obligés d'improviser, de distance en distance dans la forêt, d'importantes exploitations agricoles qu'ils abandonnaient ensuite après avoir exploité le bois de commerce des environs. Ces grandes fermes ont été le noyau de la plupart des centres de population actuels. D'abord éloignées les unes des autres, elles ont servi comme de jalons aux établissements qui sont venus plus tard se grouper sur leurs traces.

Beaucoup d'immigrants des Iles Britanniques se sont portés de ce côté, et se sont faits cultivateurs, trouvant toujours sur les lieux un marché facile et avantageux pour leurs produits. Les chantiers ont aussi fourni un contingent considérable de colons de toutes les origines. Depuis quelques années, la population française a pénétré par détachements assez considérables dans l'intérieur de la vallée de l'Ottawa. Dernièrement enfin un bon nombre d'émigrés allemands sont venus s'y fixer; ils forment déjà un groupe assez considérable dans le Township de Derry, Comté d'Ottawa, de pas moins de cinquante familles. Arrivés là presque sans ressources ces courageux colons, à force de travail et d'industrie, sont parvenus en peu de temps à se créer une honnête aisance. Ils s'étaient construit eux-mêmes, il y a quelques années un pont de 400 pieds de longueur sur la Rivière Blanche; cette année, ce pont menaçait ruine, ils avaient besoin d'aide pour un de leurs chemins, nous nous sommes empressés de venir à leur secours, persuadés que c'est encourager l'immigration d'une manière très-efficace que de prendre un soin particulier des immigrés qui nous arrivent. Dans le Township de Templeton, à l'entour du lac Portland, se trouve un autre groupe non moins considérable de familles allemandes qui s'y sont établies depuis quelques années et qui réussissent bien. Là encore nous avons fait exécuter des travaux assez considérables. Il y a un autre groupe d'émigrés allemands dans le Township de Wakefield.

Le chemin qui longe la Rivière Rouge, dans Argenteuil, celui qui conduit à la Rivière du Désert, le long de la Gatineau, dans le comté d'Ottawa,

le grand chemin de Pontiac, ces grandes artères de la vallée de l'Ottawa, ont fait des progrès considérables cette année, sans compter plusieurs routes de moindre importance qui ont été terminées.

Grâce à l'examen minutieux qui a été fait l'été dernier, par un ingénieur du Département, des routes qui sillonnent ces trois grands comtés, nous sommes en possession de toutes les données nécessaires pour imprimer aux importants travaux de cette région de l'Ottawa une meilleure direction, et y exercer un contrôle plus efficace.

Dans les cantons de l'Est, les travaux déjà commencés ont été continués avec beaucoup d'activité sur tous les points; plusieurs chemins nouveaux ont été ouverts ainsi que le font voir les rapports détaillés contenus en l'Appendice. La partie Ouest et la partie Nord de cette région ne laissent guère à désirer maintenant sous le rapport des grandes voies de communication, et les terres publiques encore inoccupées y sont pour la plupart d'un accès très-facile. La partie Sud des Comtés de Compton, de Beauce et de Dorchester, quoique rapidement envahie par les colons, offre encore une grande étendue de belles terres à coloniser; c'est là qu'ont été ouverts les nouveaux chemins.

Pour systématiser la colonisation du Bas St. Laurent, et en même temps lui imprimer un mouvement régulier sur toute la ligne, le chemin Taché a été tracé d'un bout à l'autre de cette région, à peu près à égale distance entre la frontière américaine et la chaîne de hauteurs à laquelle sont adossées les Seigneuries de la rive Sud du Bas du Fleuve. Ce chemin aura deux-cent-neuf milles de longueur depuis la profondeur de la Seigneurie de St. Gervais jusqu'au chemin Matapédiac. Les travaux ont été continués cette année à ses deux extrémités dans Rimouski et Montmagny ainsi que dans l'Islet, et il est maintenant ouvert sur près de moitié de son parcours.

Dans le Comté de Témiscouata, où le tracé semble offrir des obstacles considérables, j'ai ordonné une exploration qui nous mettra à même de choisir un passage moins accidenté et favorisant davantage l'extension des défrichements de ce côté.

De distance en distance, à tous les dix ou douze milles environ, des routes transversales partant des derniers établissements de la vallée du Fleuve, traversent la chaîne de montagnes pour aboutir au Chemin Taché. La plupart de ces routes ont été continuées cette année, plusieurs sont terminées et les autres très-avancées.

De tous côtés sur ces nouvelles routes et sur le Chemin Taché les défrichemens et la population font des progrès rapides. Cinq grands townships viennent d'être arpentés dans la vallée de Matapédiac sur le tracé même

de l'Intercolonial. Les rapports des arpenteurs qui ont fixé les limites de ces nouveaux cantons établissent que la plus grande partie de ce territoire est d'un sol très-propre à la culture, et tout nous porte à croire que la colonisation va s'en emparer rapidement.

Sur la côte de Gaspé, environ 20 milles de chemin ont été ouverts afin de relier les établissemens les uns aux autres. Sur un espace de près de trente lieues les établissemens côtiers ne pouvaient communiquer entr'eux que par eau et à marée basse par le rivage. Cependant, en certains endroits de hauts promontoires coupés à pic, interrompaient toute communication par terre. Pour obvier à cet inconvénient, des chemins peu dispendieux, des espèces de *portages* ont été ouverts partout où ils étaient nécessaires en attendant que la grande route maritime soit ouverte tout le long de la côte sur le tracé qui en a été fait par le Département des Travaux Publics de la ci-devant Province du Canada.

Plusieurs autres routes ont été ouvertes vers l'intérieur, à la grande satisfaction des pêcheurs qui maintenant s'adonnent de plus en plus à l'agriculture et qui en retirent des revenus considérables depuis 2 ans surtout. En effet on se rappelle qu'en l'automne de 1867 et au printemps de 1868, le Gouvernement a été obligé d'envoyer sur cette partie de la côte, de la farine et des grains de semence afin de sauver une partie des colons d'une famine inévitable.

Jusqu'à 1868 presque tous les colons étaient obligés de faire venir leur farine et leur lard de Québec. Un seul marchand de St. Anne des Monts, résidant à une lieue de la Petite Tourelle qui était alors le terminus du chemin ouvert, importait tous les ans 100 quarts de farine, de 600 à 800 minots d'orge et de 1000 à 1500 minots de pommes de terre. L'an dernier il n'a rien importé, ayant trouvé sur la côte tout ce qu'il fallait pour la consommation, non-seulement des colons de la localité, mais encore d'un grand nombre de pêcheurs qui passent l'été dans ces parages. En outre, le printemps dernier, il a exporté 2000 minots de pommes de terre et 4000 minots d'orge, sans compter une quantité considérable d'autres grains. Il y a 2 ans la farine se vendait là \$7 le quintal et aujourd'hui elle n'en vaut que \$3, tout en étant, m'assure-t-on, de bien meilleure qualité.

Dans Bonaventure il n'a été fait de travaux cette année que sur le chemin des Acadiens de Matapédia. Une exploration minutieuse du reste de ce Comté a été jugée nécessaire avant d'ordonner la continuation des nombreuses routes commencées sur toute la côte de la Baie des Chaleurs. M. Riopel, de New-Carlisle, a été chargé de faire l'examen de toutes ces routes et de faire rapport sur l'état de chacune et sur son importance au point de vue de la colonisation. La saison était trop avancée pour commencer les travaux lorsque son rapport m'est parvenu.

Tels sont en résumé les travaux de colonisation exécutés cette année sous le contrôle de ce Département. Pour plus amples détails voir l'Appendice No. 3. On remarquera avec plaisir, en le parcourant, que plusieurs conducteurs constatent que bon nombre de canadiens, émigrés aux États-Unis, sont revenus au pays et se sont établis sur les chemins de colonisation.

SOCIÉTÉS DE COLONISATION.

Le nombre des sociétés de colonisation reconnues par le gouvernement et en opération au 31 Décembre 1869 était de 26.

On trouvera à l'Appendice No 4 un tableau contenant la liste de ces sociétés, de leurs officiers, la date de leur formation, indiquant le siège de leurs opérations et les sommes d'argent qu'elles ont à leur disposition.

Comme il ne s'est pas encore écoulé une année depuis que les plus anciennes sont organisées, elles n'ont pas encore transmis de rapports réguliers de leurs opérations. Cependant je puis dire que la plupart sont entrées avec beaucoup d'activité et d'intelligence dans l'esprit de la loi qui a pourvu à leur création. Grâce à ces sociétés les colons au lieu de s'enfoncer isolément dans la forêt s'y rendent maintenant par groupes s'entraïdant les uns les autres. Les terrains sont choisis d'avance avec soin, on sent qu'il y a une direction intelligente et sympathique qui va présider désormais plus directement à l'expansion régulière des nouveaux colons.

IMMIGRATION.

Une brochure intitulée; "LA PROVINCE DE QUÉBEC ET L'ÉMIGRATION EUROPÉENNE," est sur le point d'être publiée et distribuée dans le Royaume-Uni ainsi qu'en France, en Belgique et en Allemagne, afin d'attirer sur cette province l'attention des émigrants qui chaque année partent de ces divers pays pour se diriger vers notre continent.

La variété de nos ressources, la solidité de nos institutions politiques, la perfection peu commune de nos lois, le bien-être matériel qui est le partage de notre population, la paix et la bonne harmonie qui règnent parmi les différentes races dont elle est composée, voilà croyons-nous autant de points sur lesquels il est de notre intérêt que la lumière se fasse si nous voulons avoir notre part d'émigrants européens.

Les sacrifices considérables que fait actuellement notre province pour établir des voies de communication partout où la colonisation a chance de succès, les grands travaux du Chemin de fer intercolonial : voilà autant de

circonstances opportunes sur lesquelles nous appuyons et qui ne peuvent manquer de nous être favorables.

Notre appel s'adresse en particulier aux cultivateurs et aux industriels possédant un petit capital ; les émigrants de ces deux catégories peuvent venir ici en toute confiance, ils trouveront dans la culture du sol, dans l'exploitation de nos diverses branches d'industrie, l'aisance et le bien-être qui sont ici le partage de tous les citoyens laborieux et prévoyants.

TRAVAUX PUBLICS.

Les murs d'enceinte des prisons des Districts de Beauharnais, de Bedford, de Sorel, de Terrebonne, de Montmagny, de Joliette et d'Arthabaska sont donnés à l'entreprise et devront être terminés l'automne prochain.

Des Plans ont été préparés pour les murs d'enceinte de la prison de Rimouski ; des nouvelles soumissions sont demandées par la voix des journaux. Dans quelques jours ces travaux seront donnés à l'entreprise et devront être terminés le premier de Septembre prochain.

On trouvera à l'Appendice un rapport détaillé de tous ces travaux, signé par l'Ingénieur-en-chef du Département.

Le tout respectueusement soumis.

LS. ARCHAMBEAULT,

Commissaire de l'Agriculture et des Travaux Publics.

Québec, 31 Décembre, 1869.

APPENDICE

AU

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

COMMISSAIRE DE L'AGRICULTURE

ET

DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR

LES 12 MOIS EXPIRÉS LE 31 DECEMBRE 1869.

APPENDICE No. 1.

PROCÉDÉS DU CONSEIL D'AGRICULTURE

DEPUIS SA FORMATION

JUSQU'AU 4 FÉVRIER 1870.

PREMIÈRE ASSEMBLÉE DU CONSEIL D'AGRICULTURE.

RAPPORT OFFICIEL.

Montréal, 12 Octobre 1869.

Présents :—L'Hon. Comm. d'Agriculture,

“ J. O. Beaubien,

“ J. J. Ross,

“ P. U. Archambault,

MM. J. Gaudet, M. P.

H. G. Joly, “

B. Benoit, “

L. Beaubien, “

Révd. F. Pilote,

Révd. S. Tassé,

MM. E. J. DeBlois,

L. H. Massue,

J. M. Browning,

M. H. Cochrane,

A. Sommerville,

L. Lévesque,

A. Marsan.

Conformément à l'acte d'Agriculture, chap. 15, sect. 25, l'Hon. Commissaire d'Agriculture présida l'assemblée.

Lecture d'une lettre de l'Hon. D. Price s'excusant de ne pouvoir assister à cette assemblée.

M. P. U. Archambault, secondé par M. L. Lévesque, propose que l'Hon. U. Tessier soit nommé Président du Conseil d'Agriculture.

M. L. Beaubien, secondé par M. M. H. Cochrane, propose en amendement que M. H. G. Joly soit élu Président.

La motion en amendement étant mise aux voix est adoptée sur division suivante :

Pour—MM. J. O. Beaubien, Gaudet, L. Beaubien, Pilote, Tassé, DeBlois, Browning, Cochrane, Sommerville et Marsan.—10.

Contre—MM. J. J. Ross, U. Archambault, Benoit, Massue et Lévesque.—5.

La motion principale est perdue sur même division.

Vu l'absence de M. Joly, M. le Commissaire est prié de présider l'assemblée pour procéder à l'élection d'un vice-président.

M. L. Beaubien, secondé par M. A. Sommerville, propose que M. M. H. Cochrane soit élu vice-président.—Adopté unanimement.

Sur motion de l'hon. M. L. Archambeault, secondé par l'hon. M. J. J. Ross, il est unanimement résolu : Que les demi-bourses, fondées par la Chambre d'Agriculture en faveur de l'éducation agricole, soient continuées pour les écoles d'agriculture de Ste. Anne et de l'Assomption, chaque demi-bourse étant de \$50.00.

M. DeBlois secondé par M. L. Lévesque propose : que sur les argents appropriés et votés cette année en faveur de l'Ecole d'Agriculture de Ste. Anne, et qui ne seraient pas réclamés, il soit laissé une demi-bourse à la disposition du Révd. M. Pilote, pour être appliquée au bénéfice des élèves.—Adopté.

L'hon. M. L. Archambeault secondé par l'hon. P. U. Archambault propose : Qu'il soit formé un comité, composé de MM. Joly, Lévesque, Tassé, Browning et Gaudet chargé de s'enquérir du meilleur système d'enseignement et de pratique agricole fixer le nombre de professeurs, chefs de pratique et autres employés nécessaires à telle institution agricole, ainsi que la rétribution de chacun d'eux ; et généralement de prescrire l'emploi des deniers publics octroyés à telle institution, et que ce comité fasse rapport ; le quorum devant être de trois.—Accordé.

Résolu : Que l'Honorable Commissaire soit autorisé à régler définitivement la réclamation de M. J. Perreault.

Le secrétaire fait la lecture d'une lettre de M. G. Proulx demandant une allocation pour lui aider à publier l'Almanach du Cultivateur. Considération de cette lettre remise à la prochaine assemblée.

Résolu : Que le subside de \$400 accordé à l'Ecole Vétérinaire par l'ancienne Chambre d'Agriculture, soit continué ; et que MM. L. Beaubien, Benoit, Massue et Sommerville soient priés de visiter cette école et faire rapport à la prochaine assemblée.

Lecture d'une lettre de W. Evans, demandant à être nommé grenetier du Conseil d'Agriculture au lieu de la Chambre d'Agriculture.—Accordé.

Proposé par l'Hon. L. Archambeault, secondé par l'Hon. J. J. Ross, que MM. L. Beaubien, Benoit, Cochrane, Ross, l'Hon. Beaubien et DeBlois, forment un comité pour examiner s'il est nécessaire à ce Conseil d'avoir un journal comme organe officiel ; de lire et étudier les différents journaux agricoles qui existent, et mentionner s'il y en a qui méritent une subvention, et lesquels.—Accordé.

Résolu :—Que le Conseil d'Agriculture fixe comme époque de ses assemblées régulières, le premier mercredi des mois de Février, Juin et Octobre.

Le Secrétaire fait la lecture d'une lettre du Greffier de la Cité de Québec, informant le Conseil d'Agriculture que la Cité de Québec a voté \$4,000 pour aider à défrayer les dépenses de la prochaine exposition provinciale, pourvu qu'elle ait lieu à Québec.

Résolu :—Que l'Association Agricole du Bas-Canada ayant décidé, le 18 Septembre 1869, que la prochaine exposition provinciale agricole et industrielle aurait lieu à Montréal, ce conseil est d'opinion que l'époque de cette exposition soit fixée au mois de Septembre prochain.

Proposé par M. L. Beaubien, secondé par M. Lévesque :

Qu'un comité composé de MM. Sommerville, Cochrane, Massue, U. Archambault, Benoit et le moteur, (pour Montréal), soit nommé pour s'enquérir sur la possibilité d'avoir des bâties permanentes pour les expositions à Montréal, et un comité de MM. DeBlois, Rhodes, Tessier et Joly, pour Québec.—Adopté.

M. Gaudet remet au Secrétaire une pétition de la Société No. 1 de Nicolet; sur demande du Secrétaire, la considération de cette pétition est remise à la prochaine assemblée.

Le Conseil d'Agriculture s'ajourne à demain matin, à neuf heures.

Montréal, 13 Octobre 1869.

Présents :—L'Hon. Ministre d'Agriculture,

“ J. O. Beaubien,

“ J. J. Ross,

“ P. U. Archambault,

MM. J. Gaudet, M. P.

H. G. Joly, “

B. Benoit, “

L. Beaubien, “

Rév. S. Tassé,

E. J. DeBlois,

L. H. Massue,

J. M. Browning,

A. Sommerville,

L. Lévesque,

A. Marsan.

Le Secrétaire informe le Conseil qu'il existe une somme de \$1000 provenant de \$800, don de Son Altesse Royale le Prince de Galles, et des intérêts accrus, s'élevant à \$1000. Cette somme a été investie en “Dominion Stock” payant six par cent par année. Il y a un dividende de payable et le Secrétaire demande à ce que le Conseil nomme quelqu'un pour retirer ce dividende et le placer à intérêt.

Résolu :—Que M. le Secrétaire du Conseil d'Agriculture soit autorisé à retirer

de la Banque de Montréal le dividende provenant de \$1000 de " Dominion Stock" au crédit de la Chambre d'Agriculture, et de faire transférer ce stock au Conseil d'Agriculture, sujet à l'ordre du Président du dit Conseil, et que copie de cette résolution soit envoyée au Caissier de la Banque de Montréal.

Résolu :—Que MM. U. Archambault, Cochrane et Browning forment un Comité pour examiner et auditer les comptes du Secrétaire-Trésorier.

Après une discussion très-intéressante sur les excellentes qualités du cheval canadien, M. L. Beaubien propose, secondé par M. Marsan :

Qu'une prime soit accordée aux trois sociétés d'agriculture qui auront les meilleurs étalons de la race de chevaux canadiens dont la pureté et la qualité devront être reconnues d'après le jugement de MM. Dr. Tétu et J. Dawes. Que cette prime sera de \$100 pour chaque cheval; et qu'après avoir reçu cette prime, la dite Société d'Agriculture soit tenue de garder ce reproducteur pendant deux saisons; et que les dépenses de MM. Tétu et Dawes soient défrayées par le Conseil d'Agriculture.—Adopté.

Après discussion sur plusieurs sujets importants ayant trait à l'avancement de l'agriculture en cette Province, le Conseil d'Agriculture s'ajourne.

(Par ordre)

GEORGES LECLÈRE,

Secrétaire,

C. A. P. Q.

DEUXIEME ASSEMBLÉE DU CONSEIL D'AGRICULTURE.

RAPPORT OFFICIEL.

Montréal, 18 Novembre, 1869.

Présents :

L'Hon. M. Dunkin, MM. H. G. Joly, Cochrane, Sommerville, Marsan, Massue, Gaudet, Lévesque, Ls. Beaubien, U. Archambault, Browning, Benoit, Révd. F. Pilote.

Le Secrétaire fait la lecture des procédés de la dernière assemblée qui sont approuvés et ratifiés par ce conseil. Lecture d'un télégramme de Mr. D. E. Price, motivant son absence.

En conséquence de l'absence de plusieurs membres détenus à bord du Vapeur venant de Québec, le Conseil s'ajourne à 7½ heures, P. M.

Séance du soir, 7½ heures, P. M.

Présents :

L'Honble. Commissaire d'Agriculture, Messrs. Joly, U. Archambault, Benoit, Beaubien, Sommerville, Gaudet, Browning, Lévesque, Marsan, Massue, Tassé et Pilote.

Mr. La. Beaubien secondé par Mr. U. Archambault propose : que le Bureau du Conseil d'Agriculture et le local du Musée Agricole soient fixés d'une manière permanente à Montréal.

Mr. le Commissaire d'Agriculture demande que la considération de cette motion soit remise à l'assemblée régulière du mois de Février, ce qui est accordé.

Lecture du Rapport de Mr. Benoit, Président du Comité chargé de visiter l'Ecole Vétérinaire fondée à Montréal par la chambre d'Agriculture. Ce rapport est approuvé et on en recommande l'impression.

Mr. Pilote propose, secondé par Mr. Marsan, que le Président du Conseil d'Agriculture soit prié d'écrire à Mr. le Maître-Général des Postes, à Ottawa, pour demander l'exemption des *frais de port* sur les Journaux d'Agriculture publiés en cette Province.—*Accordé.*

Mr. Beaubien secondé par Mr. U. Archambault propose : que Mr. Browning soit ajouté au Comité pour bâties permanentes et terrain pour expositions à Montréal.—*Accordé.*

Lecture du Rapport du Rév. Messire Tassé, Président du Comité d'Instruction Agricole et Direction des Sociétés d'Agriculture. Il est ordonné que ce rapport soit déposé sur la table et que la considération et la discussion en soient remis à demain, à 9½ heures, A. M. Et le Conseil s'ajourne à demain.

Vendredi, 19 Novembre, 1869.

Séance du matin, 9½ heures.

Présents :

L'hon. Commissaire d'Agriculture, Messrs Joly, Cochrane, U. Archambault, Lévesque, Sommerville, Benoit, Gaudet, Massue, Marsan, Browning, Beaubien, De Blois, Pilote et Tassé.

Toute cette séance est employée à discuter le Rapport du Comité sur l'Instruction Agricole, et à 1 heure, P. M., le conseil s'ajourne à 3 heures P. M.

Séance de 3 heures, P. M.

Les mêmes étant présents.

Résolu.—Que la considération de la requête présentée à la dernière séance par Mr. Gaudet, pour la Société d'Agriculture No. 1 du Comté de Nicolet, soit confiée au Comité nommé pour l'audition des comptes du Secrétaire-Trésorier.

Lecture d'une pétition présentée par Messrs. Massue et Benoit pour obtenir l'influence du Conseil d'Agriculture en faveur d'un emprunt du Gouvernement pour macadamiser les grandes routes.

Mr. Massue secondé par Mr. Benoit propose : que le Conseil d'Agriculture concourt dans les conclusions de la requête, et s'engage à donner toute son influence auprès du Gouvernement pour favoriser les chemins macadamisés, comme étant le meilleur encouragement pour l'avancement de l'Agriculture ; et demande à Mr. L. Beaubien, M. P. P. de vouloir bien être leur interprète auprès du Gouvernement.

(Adopté unanimement.)

Résolu.—Que “ Les éléments de Botanique ” par Mr. O. Brunet, soit recommandé par le Conseil d'Agriculture, comme livre très-utile aux Ecoles d'Agriculture, ainsi qu'aux cultivateurs et horticulteurs.

Sur motion de l'Hon. L. Archambault secondé par l'Hon. U. Archambault, il est résolu : De prendre en considération cette partie du rapport du Comité de direction des Sociétés d'Agriculture, qui a trait aux conditions imposées pour les fermes les mieux tenues. Après discussion sur chacune de ces conditions, cette partie du dit rapport est modifiée sur quelques points et adoptée comme suit :—

- 1o. Ne pourront être mises au concours que les terres d'au moins 60 arpents
- 2o. La ferme sera divisée par des clôtures en autant de parties qu'il y a de soles, et chacune ou du moins la plupart communiqueront aux étables par une allée ou autrement pour le passage des animaux. Les parties en bois n'entreront pas dans le cadre des divisions.
- 3o. Clôtures en bon ordre.
- 4o. Point de roches ou de mauvaises herbes dans les champs. Les mauvaises herbes le long des clôtures seront coupées.
- 5o. Fossés et rigoles en bon ordre.
- 6o. Assolement de six à dix ans.
- 7o. Bétail proportionné à l'étendue de la ferme et bien tenu : au moins une tête de gros bétail par chaque quatre arpents, quatre moutons comptant pour une tête de gros bétail.
- 8o. Bons pâturages, succédant dans l'assolement aux prairies.
- 9o. Bonnes et grandes prairies ; pacages et prairies devront former au moins la moitié de la ferme en culture.
- 10o. Une des divisions de la ferme, un dixième ou plus, suivant le mode d'assolement, sera en légumes, moitié ou plus en légumes à racines et le reste en légumes à gousses.
- 11o. Etables, porcherie, laiterie, grange, bergerie, cours, instruments aratoires commodes, en bon ordre et améliorés.
- 12o. Chaque partie de la ferme sera en bon état de production.
- 13o. Celui qui aura eu le premier prix pour la tenue de sa terre, ne pourra plus concourir que dans une classe supérieure, ou dans un concours ouvert à plusieurs comtés pour ceux qui auraient été primés dans leurs propres comtés.

La première condition, terre d'au moins 60 arpents, tendra à empêcher le morcellement de la propriété.

14o. Dans les comtés près des villes, où se cultivent les légumes et le foin sur une grande échellè, ces conditions pourront être modifiées par les directeurs.

15o. A chacune des conditions 2e, 3e, 4e, 5e, 6e, 7e, 8e, 9e, 10e, 11e, des fermes bien tenues, mentionnées ci-devant, les juges alloueront, pour motiver leur jugement, dix points ; et en faisant l'examen d'une ferme, ils retrancheront une partie ou la totalité des dix points, suivant que la condition sera plus ou moins ou point du tout remplie.

16o. Quant à la 12e, ils alloueront à chaque partie de la rotation (à chaque sole) un nombre égal de points, de manière à former toujours, quelque soit le mode d'assolement, le nombre de 50 ; et ils conserveront ou diviseront le nombre de points attribués à chaque sole, suivant l'état de production.

17o. Les prix pour les fermes les mieux tenues seront comme suit : "1r, 50 dollars ; 2e, \$40 ; 3e, \$30 ; 4e, \$20 ; 5e, \$10."

Le secrétaire reçoit instruction d'en transmettre copie aux Sociétés d'Agriculture, en requérant celles qui se croiraient lésées par ces conditions de faire connaître par écrit adressé au secrétaire les objections qu'elles pourraient avoir, et indiquer celles qui leur conviendraient le mieux ; ces écrits devant être transmis à ce bureau, le ou avant le 15 janvier prochain.

M. Browning, secondé par M. Marsan, propose : " Que le secrétaire reçoive instruction d'adresser à toutes les Sociétés d'Agriculture de cette Province, une circulaire les invitant de transmettre au Bureau de ce Conseil, à Montréal, le ou avant le 15 janvier prochain, copie de tous les règlements pour la régie intérieure de leurs Sociétés d'Agriculture de comté, conformément à l'acte d'agriculture, clause 36, sect. 4, et que MM. Tassé, Massue, Benoit, Sommerville et le moteur forment un comité pour examiner ces règlements et en faire rapport au Conseil d'Agriculture à son assemblée trimestrielle du mois de février prochain. Le quorum sera composé de trois. " —Adopté unanimement.

M. Tassé, secondé par M. L. Beaubien, fait motion : " Que cette partie du Rapport du Comité d'Instruction agricole qui recommande à ce Conseil de prendre les mesures nécessaires pour donner à nos compatriotes d'origine anglaise les moyens de procurer à leurs jeunes gens l'éducation agricole, soit maintenant adoptée. " —Adoptée unanimement.

Vu l'importance du rapport du comité d'instruction agricole et l'impossibilité de le discuter d'une manière convenable pendant cette session, le Conseil décide de remettre cette discussion à la prochaine assemblée ; et le Conseil s'ajourne.

(Par ordre,)

GEORGES LECLÈRE,

Secrétaire du Conseil d'Agriculture, P. Q.

RAPPORT SUR L'ÉCOLE VÉTÉRINAIRE DE MONTRÉAL.

Le Comité nommé à l'Assemblée du Conseil d'Agriculture, tenue à Montréal le 12 Octobre de la présente année, pour visiter l'Ecole vétérinaire de Montréal laquelle le Conseil d'Agriculture continue les demi-bourses fondées par la Chambre d'Agriculture, a l'honneur de faire rapport :

Que les membres de ce comité se sont rendus, le 17 courant, à l'établissement de M. McEachran et que nous avons commencé là l'examen de tout ce qui rattache à cette institution.

M. McEachran, le zélé Directeur de l'école, s'est mis avec empressement à notre disposition. Il s'est chargé de tout nous montrer lui-même et de fournir tous les renseignements possibles.

Quoique l'école n'existe que depuis trois ans, l'organisation en paraît complète. Son affiliation à l'Université McGill offre de grands avantages aux élèves qui obtiennent des diplômes qui sont même reconnus par les Universités de Londres et d'Edimbourg. Il est très-flatteur pour l'école vétérinaire de Montréal, de voir qu'un de ses élèves gradués ici, a été choisi entre dix-sept aspirants, pour médecin vétérinaire dans une des plus importantes institutions de ce genre, dans le Yorkshire, Angleterre.

Les chaires d'enseignement sont au complet, et sont ainsi remplies :

PROFESSEURS :

M. McEachran,—Anatomie Vétérinaire, Chirurgie et Pratique de Médecin Vétérinaire.

Dr. Fraser, M. D. —Physiologie.

Dr. Craik, M. D. —Chimie théorique et pratique.

Principal Dawson, L. L. D. —Botanique.

M. McEachran,—Cours de dissection, d'anatomie démonstrative, etc.

Quoique nous n'ayons pas eu l'avantage d'entendre les lectures des savants Professeurs, nous sommes persuadés, d'après la haute réputation dont ils jouissent que l'enseignement est des plus parfait.

Le cours de l'école vétérinaire est de trois ans. Les cours commencent au mois d'Octobre et se terminent à la fin d'Avril. Les élèves retournent ensuite chez leurs parents, passer les mois les plus précieux de l'année ; ce qui est d'un grand avantage pour les cultivateurs qui y envoient leurs enfants.

Sept élèves seulement fréquentent l'école, dont cinq profitent des demi-bourses que le Conseil met à sa disposition. Des deux élèves qui ne profitent pas de la sixième et dernière demi-bourse affectée à cette école, l'un vient d'Angleterre et est le frère de Mr. McEachran, et l'autre un jeune homme de la Province d'Ontario. Le Conseil pourrait prendre des mesures pour disposer de cette demi-bourse en faveur

de l'un de ces jeunes gens ou la diviser entre eux deux, s'il ne se présente pas d'autre élève de la Province de Québec d'ici au mois de Janvier.

Sur ces sept élèves, cinq appartiennent à l'élément britannique, et deux seulement sont Canadiens-Français, M. Bureau, du Comté de Laprairie, et Mr. Lévesque, de Berthier. Si le nombre des élèves est fort restreint, en revanche ces élèves sont fort intelligents et ne peuvent manquer de faire le plus grand honneur à l'école.

Le petit nombre d'élèves qui suivent les cours de l'école vétérinaire ne doit pas surprendre quand on songe aux difficultés d'une institution naissante et surtout d'une institution de cette nature. L'art vétérinaire n'est élevé au rang d'une science que depuis peu, même dans les pays les plus avancés. Il n'est pas étonnant que dans un jeune pays comme le nôtre, où l'on a tout à faire pour se procurer le nécessaire, on n'apprécie pas généralement l'importance d'une science très-utile, mais que jusqu'à aujourd'hui l'on n'admettait pas comme une nécessité.

Nous sommes heureux de voir que la théorie est accompagnée de la pratique la plus sérieuse, comme le prouvent les exercices auxquels on soumet les élèves. Pour qu'un enseignement porte des fruits, il faut qu'il soit appuyé immédiatement de la pratique. Les élèves se rendent à l'établissement à huit heures du matin et ne sont libres qu'à huit heures du soir. Les cours donnés par les divers Professeurs à différentes heures de la journée, durent en tout quatre heures de temps. Les heures intermédiaires sont remplies par l'étude, la préparation des médicaments, la dissection, la revue des malades à l'infirmerie et la visite à domicile faite par l'habile Directeur McEachran, accompagné de quelques-uns de ses élèves à tour de rôle, des principales écuries de la ville, telles que celles de M. M. John Sheddou (dites écuries du Grand Tronc), Ogilvie, Bancroft, Peel, Patterson, etc., dont les chevaux sont sous leurs soins. Les élèves repassent ainsi quatre cents chevaux par jour. Il est évident qu'à visiter un si grand nombre de sujets, les élèves ne peuvent faire autrement que de connaître promptement les différentes maladies qui affectent les chevaux en particulier, se les rendre familières et acquérir ainsi beaucoup d'expérience.

Les cours sont donnés à l'Université McGill, mais les autres exercices se font à l'établissement de la Rue Craig, qui est sous la direction de Mr. McEachran. La disposition des bâtiments qui renferment une petite cour intérieure permet une surveillance et un accès faciles aux différentes bâtisses qui paraissent complètes mais quelque peu petites, même pour aujourd'hui. En entrant dans la cour, la première que l'on trouve donne accès à la Pharmacie, qui sert aussi à la consultation. Le Laboratoire est occupé par les Elèves qui travaillent activement à préparer les drogues, à remplir les prescriptions du matin, etc. Le côté Sud, opposé à la Pharmacie, est divisé en deux séparations : la première contient deux boîtes, munies de crochets, de poulies et de cordes, disposées spécialement pour administrer les remèdes aux sujets malades qui seraient disposés à montrer quelque résistance ; la deuxième est la salle de dissection qui est bien pourvue des appareils nécessaires à cette fin. L'infirmerie occupe toute l'aile ouest, et renferme habituellement une douzaine de chevaux qui sont sous les soins immédiats des élèves. Toutes ces bâtisses sont bien disposées, bien ventilées et tenues dans l'ordre le plus parfait.

Le Musée, qui appartient au Conseil d'Agriculture, mais à l'usage de l'école vétérinaire, est dans une des salles du Collège McGill. Quoique très-incomplet, ce Musée possède un excellent commencement de collections, de préparations anatomiques et de botanique. Il est regrettable que ce Musée ne soit pas dans une bâtisse spéciale, plus à la portée du public. Le comité espère que, dès que les bâtisses pour les Expositions provinciales seront construites d'une manière permanente à Montréal, le Conseil s'empressera de consacrer au Musée une de ses plus belles salles.

Votre Comité est heureux de dire qu'il a été agréablement surpris de trouver une école vétérinaire aussi avancée. L'enseignement fortement pratique, basé sur la science que l'on donne aux élèves, nous assure que ces élèves pourront rendre des services immédiatement à leur sortie de l'école. Nous le déclarons hautement : cette école est digne de l'encouragement du public et de l'aide du Conseil d'Agriculture.

Votre Comité est persuadé que les services que rendra cette institution, profiteront particulièrement aux cultivateurs. Les villes ont généralement assez de Médecins vétérinaires, mais les campagnes en sont absolument dépourvues. L'Ecole Vétérinaire nous donnera ses élèves gradués, qui non-seulement nous guériront nos animaux malades, mais qui par leur science nous apprendront à préserver notre bétail d'un grand nombre d'accidents. Votre Comité se permettra d'en donner un exemple. Leurs conseils sur la manière de ferrer les chevaux, éviteront une grande partie des maladies qui originent d'une mauvaise ferrure, malheureusement si communes dans nos campagnes. L'ignorance profonde où nous sommes généralement, sur les soins convenables à donner à nos animaux lorsqu'ils sont malades, nous fait pressentir les services précieux que nous rendra l'École vétérinaire de Montréal qui s'applique à former des élèves bien qualifiés. Leur habileté sera tellement évidente qu'elle fera disparaître de nos campagnes ces maréchaux improvisés, qui montrent ordinairement plus de bonne volonté que de savoir.

Votre Comité regrette qu'il n'y ait pas un plus grand nombre d'élèves et surtout de Canadiens-Français qui fréquentent cette excellente institution. Votre Comité croit que l'existence de cette école n'est pas généralement assez connue des cultivateurs. Il est malheureux que les jeunes gens qui la connaissent, n'apprécient pas assez les avantages de ces cours. Cette carrière est loin d'être encombrée, elle offre un bel avenir aux premiers qui l'embrasseront. Hors des villes il n'y a pas, dans toute la Province de Québec, un maréchal qui sache unir parfaitement la théorie à la pratique. Il est évident que celui qui se présenterait dans nos campagnes avec un diplôme universitaire, comportant toute qualification, serait extrêmement occupé. Tout en rendant d'immenses services aux cultivateurs, il se créerait une position qui ne le céderait à aucune autre, sous le rapport de la fortune et de l'honorabilité.

Tout en regrettant que les cours de l'école vétérinaire soient donnés exclusivement en anglais, Votre Comité reconnaît que sous les circonstances actuelles il est impossible de demander plus. Le Comité espère avec confiance que dès que des Canadiens-français seront gradués, on les adjoindra aux Professeurs actuels ; et alors les Canadiens-Français, qui forment l'immense majorité de la Province, pourront profiter plus amplement des bienfaits de cette école.

En terminant, votre Comité se permet de suggérer au Conseil d'Agriculture d'augmenter le nombre des demi-bourses pour induire plus de jeunes gens à suivre l'école vétérinaire, d'approprier quelques fonds pour compléter le Musée qui est tout-à-fait indispensable aux élèves, et, en dernier lieu, d'obliger les journaux Agricoles que le conseil favorisera de son patronage, de publier permanemment un avis de l'existence de cette institution ainsi que les renseignements, etc., que le Conseil d'Agriculture croira devoir faire publier à son sujet.

Le tout humblement soumis.

BASILE BENOIT,
A. SOMMERVILLE.

RAPPORT SUR L'ENSEIGNEMENT AGRICOLE.

Au Conseil d'Agriculture de la Province de Québec.

Messieurs,—Votre assemblée du douze Octobre dernier ayant formé un comité composé de MM. Joly, Lévesque, Tassé, Browning et Gaudet, chargé de s'enquérir du meilleur système d'enseignement et de pratique agricoles, fixer le nombre des professeurs, chefs de pratique, et autres employés nécessaires à telle institution agricole, ainsi que la rétribution de chacun d'eux, et généralement de prescrire l'emploi des deniers publics octroyés à telle institution ; et décidé que ce comité fasse rapport ; en outre un projet de règlement pour les sociétés d'agriculture ayant été référé au comité d'instruction agricole ;—j'ai l'honneur de vous présenter, au nom de ce comité dont j'ai été nommé président, le rapport suivant :

Le 27 ultimo, nous nous réunissions à Montréal pour commencer nos recherches, nous communiquer nos idées et les discuter, tout en nous transportant successivement aux deux écoles d'agriculture que nous voulions visiter, et nous nous séparions le deux du courant. Ces quelques jours de réunion ont été, croyons-nous, bien employés par votre comité.

Considérant d'abord que c'est la généralité de nos cultivateurs qui sait une mauvaise pratique agricole, nous avons dû rechercher les moyens les plus efficaces de rendre l'instruction et la pratique agricoles plus universelles chez eux. Ce but, si désirable qu'il soit, n'est pas facile à atteindre ; il exige un système multiple d'instruction, un système qui s'adresse tout à la fois à l'enfance, à la jeunesse et à l'âge mur.

A l'enfance.—Il faut saisir l'enfant de la campagne à son école, et lui faire lire et apprendre par cœur les rudiments de la science agricole. A côté du catéchisme du chrétien, il faut faire le catéchisme de *l'habitant*. Pour cet effet, le Conseil pourrait approuver un petit *traité d'Agriculture* pour les écoles, ou même offrir une prime pour le meilleur qui serait publié d'ici à un an. Si l'instituteur, connaissant les premiers principes de la culture, faisait avec ses élèves des promenades agricoles sur les fermes les mieux cultivées des environs ; s'il cultivait

lui-même avec ses élèves un petit jardin, il les initierait à l'agriculture et à l'horticulture; du moins contribuerait-il à faire aimer les études et la profession de l'agriculteur.

A la jeunesse.—C'est pour elle qu'il faut des écoles spéciales d'Agriculture. Nous en avons deux : celles de St. Anne et de l'Assomption. Votre Comité a visité ces établissements, où il a été reçu avec beaucoup de courtoisie. Parlons d'abord de celui de l'Assomption, que nous avons visité en premier lieu.

Il y a neuf élèves, logés temporairement dans une ancienne et petite maison de la ferme; un édifice encore en voie de construction pourra recevoir sous peu au moins vingt élèves pensionnaires. Cette école, de date récente, est dépourvue de la plupart des choses nécessaires à un bon enseignement agricole. Point de collections de minéraux, de terres; point de modèles, de planches, de cartes. Peu de bétail; seulement quelques animaux dignes de figurer sur une ferme modèle. Bien peu d'instruments aratoires. Quant à la ferme elle-même, elle n'a de recommandable que la position et la qualité de son sol. Les divisions de la terre, les clôtures, les fossés, le drainage, les bâtiments, les instruments perfectionnés, l'amélioration et la façon du sol laissent beaucoup à désirer.

En conséquence l'enseignement nous a paru plus théorique que pratique, et porter même sur certaines matières étrangères à l'agriculture. Ici, comme à Ste. Anne, il nous a paru que les élèves n'aiment guères le travail et la pratique agricoles; quelques-uns ne seraient même venus à l'école de l'Assomption que pour l'étude de matières purement littéraires ou grammaticales. Le chef de pratique n'est pas suffisamment qualifié.

Votre comité suggère que l'école de l'Assomption présente sur sa ferme, pour les années 1870 et 1871, un modèle de rotation sur une étendue d'environ 30 arpents, comprenant huit divisions, et renfermant céréales, prairies, pacages, plantes textiles, légumes à gousses et légumes à racines bulbeuses.

ÉCOLE STE. ANNE.

Cette école est assez bien montée : échantillons de minéraux, terres, grains, modèles anatomiques ou autres, cartes, planches, livres. La ferme est bien tenue, à en juger par les parties que nous avons visitées. On y voit un système de culture : sol net et bien façonné, amélioré et même drainé dans quelques-unes de ses parties; assez bonnes clôtures, instruments aratoires nombreux et perfectionnés. Bétail assez nombreux : espèces bovine et porcine bien choisies; troupeau de moutons renfermant de bonnes pièces; ses chevaux seuls laissent à désirer. Constructions et surtout vacherie, porcherie et laiterie bien conditionnées. Cependant les divers bâtiments ne forment pas un tout commodément disposé; c'est ainsi que les granges sont trop loin des étables, ainsi que l'eau et le hangar; cette mauvaise disposition occasionne des pertes de temps dans le service.

Avec tous ses avantages, l'école de Ste. Anne manque d'élèves : elle n'en a que deux depuis le commencement de cette année scolaire. Quelle en est la cause? Nous en parlerons plus loin.

CONDITIONS SUGGÉRÉES A NOS ÉCOLES D'AGRICULTURE.

A Ste. Anne et à l'Assomption, nous avons conféré, à plusieurs reprises, avec MM. les directeurs et professeurs. Et, après avoir sérieusement étudié les données que nous avons eues ; après avoir beaucoup discuté entre nous, et mûrement réfléchi chacun en notre particulier, nous en sommes venus aux conclusions suivantes :

Il faut des écoles d'agriculture. Mais pour être efficaces, elles doivent être appropriées à l'état agricole de notre pays, ainsi qu'aux mœurs, à la fortune et à l'éducation de ses habitants. Elles doivent être essentiellement pratiques, et avoir pour but de former des cultivateurs praticiens.

Elles auront et enseigneront un système de culture éprouvé, propre au pays, et profitable au cultivateur. La ferme attachée à l'école offrira, sous tous rapports, un véritable modèle de culture, non-seulement améliorante, mais aussi payante. Les races d'animaux qu'elle entretiendra seront aussi les plus profitables. Elle appliquera les véritables principes dans son exploitation agricole, et l'enseignement qu'elle donnera ne sera que l'explication raisonnée de sa pratique : explication simple, mise à la portée des intelligences peu habituées au langage scientifique.

CONDITIONS D'ADMISSION.

Pour être admis, le jeune homme présentera un certificat de bonne conduite morale, sera âgé d'au moins quinze ans, et d'une constitution assez forte pour accomplir le travail exigé par le règlement ; il devra lire couramment et savoir écrire et chiffrer.

MATIÈRES DE L'ENSEIGNEMENT.

Les matières enseignées dans le cours agricole, qui sera de deux ans, comprendront : l'arithmétique, la comptabilité et la géométrie agricoles. Des notions sur les constructions rurales. Principes du drainage. Conduite et maniement des instruments d'agriculture. Lois municipales et d'agriculture. Chimie et géologie agricoles : études des engrais et des amendements. Eléments de botanique ; culture des jardins et des vergers, plantation, taille et greffe. Etudes particulières sur les différents grains, légumes, plantes fourragères et textiles. Administration et travaux de la ferme. Assolements. Elevage du bétail, amélioration des races, maladies et traitement des animaux. Conditions de la laiterie : fabrication du beurre et du fromage.

On pourra bien chercher à perfectionner les connaissances grammaticales des élèves ; mais on n'exigera pas qu'ils se rendent capables de rédiger les leçons du cours. On leur donnera des leçons toutes rédigées ; on leur expliquera les mots et les choses qu'ils ne comprennent pas, et on exigera soit la récitation, soit le compte-rendu verbal de la leçon. On ne visera pas à former des savants, mais de bons cultivateurs praticiens ; non pas simplement des directeurs-surveillants de fermes, mais des chefs d'exploitation capables de travailler eux-mêmes.

TRAVAIL.

Votre comité insiste fortement, pour que les élèves conservent le goût et l'appétit pour le travail des champs, qu'ils développent les forces de leur corps au-

tant que les facultés de leur esprit, qu'ils exécutent tous les travaux du cultivateur, consacrant au travail manuel huit heures par jour en été, c'est-à-dire de Mai à Septembre inclusivement, et quatre heures en hiver, c'est-à-dire d'Octobre à Avril aussi inclusivement.

Les jeunes gens qui ne pourraient ou ne voudraient pas se soumettre à ce règlement, ne seront pas admis ; leur exemple et probablement leur conversation ne pourraient que nuire aux véritables vocations agricoles.

RÉTRIBUTION DU TRAVAIL DES ÉLÈVES.

Vu les dépenses générales qu'elles occasionnent, les écoles d'Agriculture devraient renfermer, chacune au moins vingt élèves. Le travail d'un pareil nombre de jeunes gens robustes serait certainement profitable aux directeurs de l'école, et, en compensation, ceux-ci donneraient la pension et l'instruction à chaque élève présent pour soixante piastres par année. La nourriture sera celle des cultivateurs à l'aise. On peut avoir une telle pension pour six piastres par mois au village de l'Assomption. Ce serait à même les fonds laissés à la disposition de votre Conseil que ces pensions seraient payées, et alors les bourses actuelles seraient abolies. Par cet arrangement les élèves n'auraient à payer que les menus frais de blanchissage, de papeterie, et à fournir le lit.

PRIME.

En outre, pour encourager l'achèvement du cours, une prime de 25 piastres serait offerte par le Conseil à tout élève ayant obtenu, à la fin de ses deux années d'études, un certificat de capacité, d'application et de bonne conduite.

Par ces différents arrangements la raison de pauvreté, qui éloigne les élèves, disparaîtrait ; et le gouvernement, comme on le verra tout à l'heure, n'aurait rien de plus à payer que sous le présent système, et il pourrait raisonnablement espérer d'obtenir des résultats plus satisfaisants.

CALCUL COMPARATIF ENTRE LES DEUX SYSTÈMES.

Comparons les dépenses des deux écoles d'agriculture d'après le système actuel et celui que propose le comité.

Allocation du gouvernement à chaque école.....	\$800.00
Les allocations aux deux écoles formant.....	\$1600.00
8 par cent sur les \$45,000 appropriées aux Sociétés d'Agriculture.....	3600.00
	<hr/>
	\$5200.00

SYSTÈME PROPOSÉ.

En allouant pour le personnel du corps enseignant la somme de :

Directeur-professeur.....	\$250.00
Professeur.....	500.00
Assistant-directeur.....	200.00
	<hr/>
	\$950.00

Le Chef de pratique travaillant sur la ferme et gagnant ses dépenses est payé par le propriétaire de la ferme.

(D'après nos informations, le personnel dirigeant et enseignant dans les deux écoles, n'a jamais reçu une rétribution aussi élevée que celle que nous lui assignons dans notre projet.)

Dépenses pour soutenir l'école :

Maitre-ouvrier pour l'atelier	\$60.00
Entretien de l'atelier et les outils.....	50.00
Chauffage	40.00
Eclairage	30.00
Lavage et menus frais d'entretien.....	20.00
Augmentation de la bibliothèque.....	20.00
Dépenses pour expériences chimiques.....	36.00
Usage des cartes, tableaux, livres.....	20.00
Abonnement aux journaux.....	10.00
Sujet de dissection pour art vétérinaire.....	10.00
Réparation à la maison	20.00
Assurance de la maison.....	24.00
Loyer de la maison.....	160.00
	<hr/>
	500.00
	<hr/>
Dépenses totales d'une école	\$1450.00
	<hr/>
Les dépenses des deux écoles seront donc de	\$2900.00
20 élèves à \$60 pour pension.....	1200.00
Supposant (ce qui est exagéré) que chaque année il sorte 20 élèves méritant la prime \$25.....	500.00
	<hr/>
On a une dépense de.....	\$4600.00
Il restera en faveur du système proposé une balance de.....	600.00
C'est-à-dire de quoi payer 10 pensions.	<hr/>
	\$5200.00

Il serait donc possible d'avoir trente élèves à nos écoles, avec l'argent approprié à cet effet.

CAUSES QUI ÉLOIGNENT LES ÉLÈVES DES ÉCOLES D'AGRICULTURE.

Qu'on nous permette maintenant quelques remarques sur les causes qui éloignent la jeunesse des écoles d'agriculture :

1ère : Pauvreté.—Cette cause étant assez généralement admise, nous l'avons combattue en n'exigeant des élèves pour leur pension et leur instruction qu'un peu de travail, et leur allouant, moyennant certaines conditions, une prime de 25 piastres.

2de : Les parents ne veulent pas se priver du travail de leurs enfants.—Cette cause existe pour plusieurs ; mais elle n'est pas assez universelle pour laisser croire

qu'au moins cinquante cultivateurs, dans la province de Québec, ayant plusieurs *garçons*, ne puissent facilement permettre à l'un d'entr'eux de passer deux ans à l'école.

3e : *Préjugés*.—Des cultivateurs ignorants et routiniers croient que pour bien cultiver il n'est pas besoin d'étudier ; c'est malheureusement l'erreur d'un grand nombre. Cette erreur sera combattue par l'exemple des cultivateurs instruits, dont le système de culture sera profitable. Elle le sera aussi par les Catéchismes agricoles dans les écoles élémentaires, par les lectures publiques sur l'agriculture, les journaux et les concours agricoles. Voilà, croyons-nous, les causes tirées du côté des cultivateurs, et que les écoles ne peuvent contrôler. En voici d'autres qu'elles peuvent neutraliser jusqu'à un certain point. Car, dans toutes les catégories, les écoles doivent par leur organisation, leur position, leur régime, être appropriées aux dispositions des élèves.

4e : *Contact des élèves*.—Une observation a été faite : c'est que nos élèves cultivateurs se livrent aux durs travaux de la ferme avec des habits tachés, des mains noires, des visages couverts de sueur et de poussière ; s'ils voient à côté d'eux des jeunes gens aux mains blanches, aux habits élégants, s'amusant de gymnastique, ayant de brillantes fêtes littéraires et musicales, apprenant à faire des discours, et destinés à la vie apparemment douce des professions libérales, nos élèves cultivateurs feront un retour sur leur position comparativement dure et ennuyeuse ; ils se dégoûteront peut-être de l'étude et du métier de cultivateur.

Il nous paraît donc que l'école agricole juxtaposée à l'école littéraire, souffrira du voisinage. Elle serait mieux loin des regards du collège et même du village, dans un centre purement agricole. Et ses élèves s'accommoderaient mieux de la vue, des paroles, des jouissances des cultivateurs, dont ils partagent les labeurs. Bien entendu d'ailleurs que leurs directeurs et professeurs ne s'occuperaient que d'eux, leur donneraient tous leurs soins, et qu'après les heures de leçons et de pratique, ils s'appliqueraient à leur procurer de petits amusements et à fortifier leur vocation.

Tout ceci ne pourrait guères s'appliquer à nos présentes écoles d'agriculture ; mais, si jamais on songe à en ériger de nouvelles, on devrait tenir compte de ces réflexions, et tenter un essai d'après cette observation.

RÈGLEMENT.

Le règlement des élèves a aussi attiré l'attention de votre comité, comme l'indiquent les remarques précédentes.

On comprend que des jeunes gens qui ont vécu dans le monde, et travaillé habituellement à la campagne, ne peuvent pas être soumis au même régime que des collégiens, renfermés depuis l'enfance dans des salles d'études ou de récréation, ayant leurs jeux et leurs amusements tout aussi réguliers et aussi nécessaires que leurs études et leurs leçons.

Nos jeunes cultivateurs, eux, se livrant chaque jour au rude travail de leur profession, se passeront facilement dans la journée d'exercices gymnastiques. Quelques moments de repos après le repas leur suffiront. Mais le soir il leur faudra

quelques-uns de ces amusements innocents en usage dans les bonnes familles de cultivateurs. Quelquefois même, pour rompre la monotonie de leur solitude, (car ils se trouvent un peu solitaires,) ils auront, moyennant bonne conduite, permission de sortir.

VACANCES.

Point de vacances en été, temps de la pratique agricole ; en hiver il y aura un mois et demi de vacances.

COMITÉ POUR VISITER.

Enfin, votre comité est d'avis qu'un comité de trois membres soit nommé tous les ans pour visiter de temps en temps les écoles d'agriculture et faire rapport.

ECOLE ANGLAISE D'AGRICULTURE.

Ayant appris que la partie anglaise de nos compatriotes désire établir un enseignement agricole pour les jeunes gens, votre comité a trouvé juste d'accéder à ce désir et propose à votre Conseil de prendre en considération toute demande d'aide qui lui serait faite à cet effet.

DE L'ÂGE MUR.

Les fermiers ou propriétaires cultivateurs ne sauraient aller chercher eux-mêmes la science dans les écoles ; il leur faut d'autres moyens plus appropriés à leur position : les Journaux, les lectures publiques, les concours.

JOURNAUX AGRICOLES.

Malheureusement on lit peu dans nos familles rurales, et ceux qui auraient le plus de besoin d'apprendre à cultiver sont précisément ceux qui aiment le moins la lecture. A ceux-là aussi la lecture d'un traité élémentaire serait plus profitable que celle d'un journal. Ce sont les plus avancés qui s'accommoderaient du journalisme agricole.

LECTURES PUBLIQUES.

Nous mettons bien au-dessus du journal l'avantage des lectures publiques. Nos gens, même ceux qui ne lisent pas, aiment à entendre parler. Il faudrait profiter de cette disposition. Que de choses on pourrait dire dans ces conférences ! On pourrait répondre à des objections ou des questions amenées par la curiosité ou l'intérêt du sujet.

Quant à se procurer des lecteurs ce serait aux Sociétés d'Agriculture à faire des invitations ; et je connais plusieurs citoyens qui se prêteraient volontiers à cette propagande de science agricole.

Si le conseil avait approuvé un petit traité d'agriculture, un lecteur pourrait, sans beaucoup de science, le commenter, le développer, l'expliquer au besoin, le faire connaître du moins, et engager à le lire.

DIRECTION DES SOCIÉTÉS D'AGRICULTURE.

CONCOURS.

Il doit y avoir alternativement, de deux ans en deux ans, des concours pour les fermes les mieux cultivées et pour les meilleurs animaux. Ces concours sont de nature à produire d'heureux effets, s'ils sont bien dirigés.

Celui des fermes les mieux tenues devrait tomber la même année que les partis de labour ; et l'exposition des animaux, dans les comtés, avoir lieu la même année que l'exposition provinciale. De cette façon les frais de préparation des animaux serviront pour les deux expositions.

FERMES BIEN TENUES : PROGRAMME.

1o. Ne pourront être mises au concours que les terres d'au moins 60 arpents.

2o. La ferme sera divisée par des clôtures en autant qu'il y a de sols, et chacune ou du moins la plupart communiqueront aux étables par une allée ou autrement pour le passage des animaux. Les parties en bois n'entrent pas dans le cadre des divisions.

3o. Clôtures en bon ordre.

4o. Point de roches ou de mauvaises herbes dans les champs. Les mauvaises herbes le long des clôtures seront coupées.

5o. Fossés et rigoles en bon ordre.

6o. Assolement de six à dix ans.

7o. Bétail proportionné à l'étendue de la ferme et bien tenu : au moins une tête de gros bétail par chaque quatre arpents, quatre moutons comptant pour une tête de gros bétail.

8o. Bons pâturages, succédant dans l'assolement aux prairies.

9o. Bonnes et grandes prairies ; pacages et prairies devront former au moins la moitié de la ferme en culture.

10o. Une des divisions de la ferme, un dixième ou plus, suivant le mode d'assolement, sera en légumes, moitié ou plus en légumes à racines, et le reste en légumes à gousses.

11o. Étables, porcherie, laiterie, grange, bergerie, cours, instruments aratoires commodes, en bon ordre et améliorés.

12o. Chaque partie de la ferme sera en bon état de production.

13o. Celui qui aura eu le premier prix pour la tenue de sa terre, ne pourra plus concourir que dans une classe supérieure, ou dans un concours ouvert à plusieurs comtés, pour ceux qui auraient été primés dans leurs propres comtés.

La première condition, terre d'au moins 60 arpents, tendra à empêcher le morcellement de la propriété.

Dans les comtés près des villes, où se cultivent les légumes et le foin sur une grande échelle, ces conditions pourront être modifiées par les directeurs.

Dans les comtés où les terres ont besoin d'épierrement (*érochage*) ou de drainage, la société d'agriculture recevra instruction de prendre sur la demande d'un quart de ses membres une partie de la subvention du gouvernement pour acheter des machines pour *érocher* ou drainer. Chaque membre de la société pourra s'en servir moyennant une contribution fixée par les directeurs, payable entre les mains du secrétaire-trésorier. Le montant de ces contributions servira à défrayer les frais d'entretien de la machine.

A chacune des conditions 2e., 3e., 4e., 5e., 6e., 7e., 8e., 9e., 10e., 11e., des fermes bien tenues mentionnées ci-devant, les juges alloueront, pour motiver leur jugement, dix points; et en faisant l'examen d'une ferme, ils retrancheront une partie ou la totalité des bons points, suivant que la condition sera plus ou moins, ou point du tout, remplie.

Quant à la 12e, ils alloueront à chaque partie de la rotation (à chaque sole) un nombre égal de points, de manière à former toujours, quelque soit le mode d'assolement, le nombre de 50; et ils conserveront ou diminueront le nombre de points attribué à chaque sole, suivant l'état de production.

Dans les expositions d'animaux on fera, pour l'espèce bovine, la division suivante: races pour la boucherie, et races pour le lait, et ces races concourront séparément.

Les prix pour les fermes les mieux tenues seront comme suit: 1er, 50 dollars; 2nd, \$40; 3e, \$30; 4e, \$20; 5e, \$10.

Quant aux nombres et aux qualifications des juges, ainsi qu'aux autres points non spécifiés du règlement des sociétés d'Agriculture, votre comité est d'avis de renvoyer cette question aux directeurs; seulement il recommande de continuer, autant que possible, les mêmes juges dans leurs fonctions.

Votre Comité recommande encore qu'il soit loisible jusqu'à nouvel ordre, à toute société dont les directeurs auront préalablement passé une résolution à cet effet, de consacrer la totalité de la souscription régulière des membres de la société à l'achat de graines fourragères qui seront distribuées gratuitement aux souscripteurs, à la condition expresse qu'aucune partie de l'octroi du Gouvernement ne sera employée à cette fin.

MM. Lévesque et Browning, tout en concourant avec la majorité sur tout le rapport présenté par le comité, sont d'opinion que, vu les circonstances particulières dans lesquelles se trouve placée l'Ecole d'Agriculture de l'Assomption, il serait plus avantageux de séparer complètement l'administration de l'Ecole d'Agriculture de celle du Collège, quant à l'enseignement et à la pratique surtout.

Le tout humblement soumis.

Montréal, 18 Novembre, 1869.

S. Tassé, Président.

Raisons invoquées pour la séparation de l'Ecole d'Agriculture du Collège l'Assomption de la Corporation du dit Collège :

10. Il est évident que la Procure du Collège n'a pas les moyens de se passer de certains revenus de la ferme et d'en faire le sacrifice simplement en vue de l'avancement agricole ; conséquemment il y aurait conflit entre les intérêts immédiats du collège et de la ferme modèle.

20. Il pourrait y avoir divergence d'opinions entre le Collège et l'Ecole agricole sur l'emploi des revenus de la ferme modèle, probablement au préjudice de cette dernière, à raison de la nomination du Chef de pratique par le Conseil d'Agriculture.

Raisons de la nomination du chef de Pratique par le Conseil d'Agriculture.

10. La loi obligeant l'Ecole d'Agriculture en connection avec le collège à accepter un Programme d'enseignement et en même temps de le mettre en pratique, il ne serait pas juste que la dite école fût seule responsable de l'exécution des ordres à elle donnés et de ses conséquences, et dont la déviation ou omission, [l'école étant soumise au contrôle d'un comité ou de commissaires chargés de voir si elle a rempli le dit programme,] entraînerait la cessation des argents à elle donnés pour son existence et entretien, et conséquemment mettrait fin à son existence.

20. Les argents donnés et fournis pour l'entretien de la dite institution appartenant au *Public*, il est raisonnable que ceux qui le représentent et qui en sont responsables aient au moins une voix dans le conseil de l'Ecole, surtout pour la régie des intérêts matériels, pour surveiller l'emploi des dits argents et en prendre leur part de responsabilité vis-à-vis du public, n'en laissant pas toute la charge à l'institution ; un chef de pratique pouvant être changé sans arrêter ou faire tomber l'Ecole et la ferme modèle, ce qui serait très-regrettable.

L. LEVESQUE,

J. BROWNING.

TROISIEME ASSEMBLEE DU CONSEIL D'AGRICULTURE.

RAPPORT OFFICIEL.

Québec, 2 Février, 1870.

Présents : les Hons. MM. L. Archambeault, Beaubien, Chauveau, Dunkin, J. J. Ross, et MM. Joly, L. Beaubien, Benoit, Browning, Sommerville, Lévesque, Marsan, Massue, De Blois, Gaudet, RR. MM. F. Pilote et S. Tassé.

Lecture et ratification des procédés de la dernière assemblée du Conseil. M Benoit présente deux requêtes qui sont inscrites aux ordres du jour.

M. Ross, secondé par M. Lévesque, fait motion : Qu'il soit permis aux sociétés d'Agriculture, dont le Bureau de direction aura passé une résolution à cet effet, de

consacrer un certain montant qui sera déterminé par le Bureau des directeurs, à l'achat de graines fourragères, pour être distribuées gratuitement parmi les souscripteurs à la dite Société, pourvu que la somme ainsi employée ne dépasse pas le montant des souscriptions de telle société.—Adoptée sur division.

La discussion du rapport du Comité d'Enseignement Agricole et sur les fermes les mieux tenues, est reprise.

L'Hon. M. Archambeault secondé par l'Hon. J. J. Ross fait motion : Que les remerciements sincères du Conseil d'Agriculture soient présentés aux membres du Comité d'Enseignement Agricole, etc., et plus spécialement au Révd. M. S. Tassé, comme président de ce Comité, pour le rapport intéressant et rempli d'informations précieuses, rédigé et présenté au Conseil par ce comité.—Adoptée.

Après discussion sur le rapport du Comité d'enseignement agricole, etc., le Conseil s'ajourne, à 7½ heures, P. M.

SÉANCE DU SOIR, 7½ H., P. M.

Les mêmes étant présents. La séance du soir est occupée à la discussion des clauses du règlement pour les fermes les mieux tenues, et après l'avoir discuté, clause par clause, le Conseil adopte le règlement suivant tel qu'amendé, et s'ajourne à demain matin à 9½ heures, A. M.

Programme pour les fermes biens tenues, adopté par le Conseil d'Agriculture, le 2 février 1870.

10. Système de rotation de six à dix ans.
20. Les différentes soles séparées par des clôtures, et communiquant aux étables par une allée ou autrement pour le passage des animaux. Les parties de la ferme *en bois debout* n'entreront pas dans le système de rotation.
30. Clôtures en bon ordre.
40. Fossés et rigoles en bon ordre.
50. Point de roches ou de mauvaises herbes dans les champs. Les mauvaises herbes le long des clôtures seront coupées.
60. Bétail proportionné à l'étendue de la ferme, et bien tenu ; au moins une tête de gros bétail pour chaque quatre arpents, quatre moutons comptant pour une tête de gros bétail.
70. Etables, porcherie, laiterie, grange, bergerie, cours, instruments aratoires commodes, en bon ordre et améliorés.
80. Engrais bien préparés et bien conservés.
90. Bons pâturages, succédant ordinairement, dans la rotation, aux prairies.
100. Grande étendue de prairies : pacages et prairies devront former au moins la moitié de la ferme en culture.
110. Une des soles, ou du moins la vingtième partie de la ferme en culture, sera en légumes ou plantes sarclées, et cette partie devra changer chaque année.

120. Chaque sole sera en bon état de production.

130. A chacune des onze premières conditions du programme les juges alloueront, pour motiver leurs jugements, dix points; et en faisant l'examen d'une ferme ils retrancheront une partie ou la totalité de ces dix points, suivant que la condition sera plus ou moins, ou point du tout, remplie.

Quant à la douzième, ils alloueront à chaque sole un nombre égal de points, de manière à former toujours, quelque soit le mode d'assolement, le nombre de cinquante; et ils conserveront ou diminueront le nombre de points attribués à chaque sole suivant l'état de production.

140. Dans les comtés où se cultivent les légumes ou le foin sur une grande échelle, ou dans lesquels se trouvent des pâturages permanents, ou des terres impropres aux légumes, les conditions du programme pourront être modifiées par les directeurs des sociétés d'agriculture, avec l'autorisation du conseil d'agriculture.

CLAUSES ABSOLUES.

150. Ne pourront concourir que les terres d'au moins 60 arpents en culture. Mais il sera loisible aux directeurs de former, moyennant l'autorisation du Conseil, deux classes pour les concours: celle des grandes fermes comprenant au moins 60 arpents, et celle des petites fermes contenant au moins 20 arpents en culture.

160. Dans tous les cas les concurrents devront cultiver au moins un $\frac{1}{2}$ arpent de légumes en sus des patates, sous peine d'être mis hors du concours.

170. Celui qui aura eu le premier prix pour une terre bien tenue, ne pourra plus concourir que dans une classe supérieure, ou dans un concours ouvert à plusieurs comtés.

180. Les prix pour les terres bien tenues seront comme suit: 50 piastres pour la 1re., 40 pour la 2nde., 30 pour la 3e., 20 pour la 4e., 10 pour la 5e.

190. Quand il y aura deux classes, les directeurs régleront le nombre et le montant des prix.

200. Il y aura concours, en même temps, pour les terres les mieux tenues et pour les pièces de grains et de légumes sur pied, comme ci-devant.

Québec, 3 Février 1870.

MERCREDI, SÉANCE DU MATIN, 9 $\frac{1}{2}$ HEURES, A. M.

Présents: les Honorables MM. Archambeault, Beaubien, Chauveau, Ross, MM. Joly, Browning, Lévesque, Benoit, Marsan, Gaudet, L. Beaubien, Somerville, DeBlois, Massue, RR. MM. Pilote et Tassé.

La séance commence par la lecture d'un règlement général pour la régie de toutes les sociétés d'agriculture de cette Province. Après l'avoir discuté, clause par

clause, le règlement suivant est adopté tel qu'amendé et approuvé par le Conseil :

Règlements généraux pour la régie de toutes les Sociétés d'Agriculture de la Province de Québec.

I

La direction et l'administration des affaires de la Société seront confiées à un Président, un Vice-Président, et pas plus de sept directeurs, excepté dans les Comités composés de plus de sept paroisses, et alors il y aura autant de directeurs additionnels qu'il y aura de paroisses au-dessus de ce nombre. Le Quorum sera de cinq.

II

Aucune somme ne sera affectée au paiement des services ou des dépenses des officiers sus-mentionnés, dans l'exécution de leurs devoirs ordinaires, à l'exception du Secrétaire-Trésorier, pour ses services comme tel.

III

L'assemblée annuelle des membres de la Société aura lieu en Décembre, au jour et heure fixés par les Directeurs, et sera présidée par le président, le vice-président, ou, en leur absence, par l'un des directeurs que choisira l'assemblée. Le secrétaire-trésorier agira comme secrétaire de l'assemblée. Les candidats aux charges seront proposés tous ensemble, sur une liste, par un des membres secondé par un autre, ayant payé leur souscription pour l'année suivante. Si l'une ou quelques-unes des personnes mises en nomination rencontraient de l'opposition, on proposera en amendement que telle ou telles autres personnes soient substituées à celle ou celles déjà nommées dans la motion principale, pourvu que ces personnes fassent partie de la Société. Si un poll est demandé par deux personnes ayant droit de vote, le président sera tenu de l'accorder, et le secrétaire procédera incontinent à enregistrer les votes de ceux qui présenteront leur carte de membre pour l'année présente, et qui auront payé leurs souscriptions pour l'année suivante au moins une heure avant telle assemblée, et le président proclamera élus ceux qui auront obtenu une majorité.

IV

Toute assemblée de comité sera présidée par le président ou le vice-président, s'ils en font partie, ou par un directeur que choisira le comité, et toute question sera décidée par la majorité des membres du dit comité. Le Président votera, et dans le cas d'égalité de voix il aura voix prépondérante. Les procédés des comités seront entrés dans le livre des délibérations, sur ordre du président qui les signera avec le secrétaire.

V

Le secrétaire, sur ordre des directeurs, devra faire imprimer les cartes, programmes, affiches, etc., qui seront nécessaires, les faire afficher aux endroits convenables dans le Comité, et les distribuer aux directeurs pour les répandre parmi les membres.

Les directeurs seront responsables à la société des argents qu'ils recevront pour elle.

VI

Dans les concours, les aspirants compétiteurs devront avoir payé, au secrétaire ou à aucun des directeurs, leur souscription, le ou avant le 1er Mai de chaque année, et ceux qui n'auront pas payé avant cette date ne seront admis qu'aux conditions imposées par la société ; mais dans tous les cas ils ne devront pas payer moins du double de la souscription ordinaire.

VII

Les compétiteurs devront résider dans les limites du comté.

VIII

L'usage des reproducteurs de la Société sera accordé à ceux qui auront été membres de la société durant les deux années précédentes, de préférence à ceux qui ne le seront que depuis une année.

IX

Le compétiteur qui dans les concours obtiendra un prix par fraude, corruption ou fausse représentation, sera privé, par les directeurs, des prix qu'il aura obtenus dans tels concours et du droit d'entrée dans un ou aucun des concours subséquents.

X

Nul compétiteur n'aura droit à plus d'un prix dans la même classe, et aucun animal ne pourra concourir dans plus d'une classe.

XI

Les animaux mis au concours devront être, *bonâ fide*, la propriété du compétiteur depuis au moins trois mois, à l'exception des reproducteurs qui devront être gardés dans le comté pendant la saison suivante, s'ils remportent un prix.

XII

Les juments poulinières devront être accompagnées de leur poulain, afin de permettre aux juges de déterminer plus facilement leurs mérites comme telles.

XIII

Lorsque les juges ne seront pas convaincus qu'une vache a eu veau le printemps précédent, ou qu'elle est pleine, telle vache n'aura droit à aucun prix.

XIV

Aucun prix ne sera accordé pour une truie, s'il n'est prouvé, à la satisfaction des juges, qu'elle a eu des petits ou qu'elle est en état d'en avoir, et si elle n'est gardée, par son propriétaire, au moins six mois après l'obtention du prix.

XV

Les brebis devront avoir eu des petits le printemps précédent et avoir été tondues ras, ainsi que tous les autres moutons, le ou après le 1er mai.

XVI

Lorsqu'il n'y aura qu'un seul compétiteur dans une classe, ou que l'animal ou l'article ne méritera point de prix, il sera laissé à la discrétion des juges d'en accorder ou de le retrancher.

XVII

Les animaux mis au concours devront être attachés de façon à ce que les juges puissent les examiner facilement. Les taureaux, étalons, etc., qui seraient vicieux, devront être soigneusement attachés, ou tenus par le propriétaire ou une autre personne. Tout animal laissé libre ou placé à un endroit autre que celui indiqué par les directeurs, sera mis hors de concours.

XVIII

Les produits industriels, domestiques et ceux de la laiterie devront avoir été fabriqués dans le Comté durant l'année par le compétiteur lui-même, un membre de sa famille ou quelqu'un sous sa direction.

XIX

Les compétiteurs ne pourront mettre leur nom, ni leurs initiales sur les animaux ou les articles exhibés, sous peine d'être exclus du concours.

XX

Le compétiteur ou son représentant qui sera vu parlant aux juges pendant que ceux-ci seront en devoir, sera aussi exclus du concours.

XXI

Les compétiteurs devront se soumettre aux règlements de la société. Lorsqu'il y aura quelque doute, le comité nommé pour les concours en décidera ; et tout animal ou objet exhibé devra rester sur le terrain jusqu'à l'heure fixée par les directeurs.

XXII

Dans les partis de labours, les compétiteurs devront être membres de la Société, avoir entré leurs noms chez le secrétaire ou chez l'un des directeurs, au moins huit jours avant tels partis.

XXIII

Le lieu où devront se tenir les partis de labour sera choisi par les Directeurs, ou par un comité qu'ils nommeront.

XXIV

N'auront droit de concourir à tels partis que les membres de la Société, ou leurs fils ou leurs employés demeurant avec eux. Une carte de membre ne pourra y admettre qu'un seul concurrent.

XXV

Chaque concurrent devra labourer au moins deux planches. Le Comité fixera la profondeur et la largeur du guéret.

XXVI

Les planches à labourer seront numérotées, et les concurrents devront les tirer au sort pour décider quelles planches écherront à chacun.

XXVII

Chaque compétiteur, aussitôt que son labour sera terminé, devra planter au centre de sa planche un jalon auquel sera attaché le numéro, et faire rapport au Secrétaire de l'heure à laquelle il a terminé sa tâche.

XXVIII

Dans la classe des jeunes gens, celui qui aura remporté le premier prix ne devra concourir à l'avenir que dans la classe des adultes.

XXIX

Les compétiteurs devront labourer avec leurs propres chevaux, ou avec ceux de leurs pères ou de leurs maîtres, et devront terminer leur labour avec le même attelage, sous peine de perdre le prix auquel ils auraient droit.

XXX

Ceux qui obtiendront un premier prix ne pourront rentrer dans les concours ordinaires que cinq ans après l'obtention de tel prix.

XXXI

Les laboureurs ne pourront se faire aider que pour planter les jalons ou piquets servant à mesurer le terrain, autrement ils seront privés du prix auquel ils pourraient avoir droit. Sous la même peine, ils ne pourront s'aider de la main.

XXXII

Il ne sera pas permis aux juges de se tenir sur le terrain pendant le labour, et ils devront faire seuls l'examen des planches, lorsque le concours sera terminé.

XXXIII

L'examen des terres sera fait par un jury composé de trois membres, choisis hors du comté par les directeurs.

XXXIV

Les compétiteurs devront être membres de la Société et avoir payé une entrée de deux piastres, au moins huit jours avant l'examen de leurs fermes.

XXXV

Les prix accordés aux compétiteurs leur seront payés à un jour fixé par les directeurs.

XXXVI

Les juges, pour tous les concours ci-dessus, seront choisis pour l'année suivante par les directeurs ou par un comité nommé à cet effet.

XXXVII

Nulle personne ne pourra agir comme juge si elle a un intérêt direct ou indirect dans le concours.

XXXVIII

Le rapport des juges devra mentionner les classes et l'ordre de mérite. Tel rapport ne devra être connu qu'après avoir été signé.

XXXIX

Les juges devront être choisis hors du comté. Lorsque l'un d'eux fera défaut, les directeurs pourront le remplacer par une personne présente.

XL

Les personnes désirant concourir seront tenues si on l'exige, avant de faire les entrées, de produire leur carte de membre au secrétaire ou à la personne le remplaçant.

XLI

Il sera loisible aux directeurs de permettre la vente des articles exposés, instruments aratoires, etc., sur le terrain de l'exposition, moyennant une rémunération d'une piastre, et de cinquante centins pour les débitants de rafraîchissements, tabac, etc. La vente des boissons enivrantes sera strictement défendue.

XLII

Dans les Comtés où il y aura un terrain convenable et clôturé pour y tenir les expositions, les directeurs auront droit d'exiger de chaque personne n'étant pas membre de la Société; un prix d'entrée qui n'excèdera pas la somme de quinze sols.

XLIII

Les sommes provenant de telles entrées et admissions seront versées dans la caisse de la Société et serviront à défrayer les dépenses des concours.

XLIV

Les difficultés surgissant dans les concours seront réglées par les directeurs lorsque la question ne sera point du ressort d'un comité spécial.

XLV

La souscription pour l'année suivante sera déduite du montant dû ou des prix obtenus dans un concours quelconque par tout concurrent heureux.

XLVI

Aucuns deniers de la Société ne seront dépensés sans l'autorisation immédiate du Bureau des Directeurs.

XLVII

Les comptes de la Société seront examinés et audités par deux membres ne faisant pas partie du Bureau de direction.

XLVIII

Nul animal châtré, excepté les chevaux et les bœufs de travail en paire, ne pourra être admis au concours.

XLIX

Aucune course de chevaux, ou course au trot ne sera permise sur le terrain pendant les expositions de comté, et aucune partie de l'argent appartenant aux Sociétés d'agriculture ne pourra être appliquée soit directement soit indirectement à l'encouragement de ces sortes d'amusements.

Résolu : Que les règlements ci-dessus soient acceptés et approuvés et que le secrétaire soit requis de les faire imprimer et de les distribuer à toutes les Sociétés d'Agriculture de cette Province.

(Par ordre du Conseil d'Agriculture de la Province de Québec,)

Résolu : Que pour cette année le concours des fermes les mieux tenues soit facultatif, mais obligatoire pour l'année prochaine, et que les sociétés d'Agriculture en soient averties afin de s'y préparer en conséquence.

Résolu : Que le concours des récoltes sur pied, légumes etc., etc., sera tenu la même année que le concours pour les fermes les mieux tenues.

Lecture de la pétition de certains cultivateurs d'une partie du Comté de Yamaska, demandant permission de former une seconde Société dans ce Comté.

Le Conseil permet l'introduction de MM. Duguay et Blondin pour entendre les raisons qu'ils ont à donner au soutien de cette pétition.

Résolu : Qu'avant de faire droit à cette pétition, le Secrétaire du Conseil reçoive instruction de transmettre copie de cette requête à la société existante et qu'il communique la réponse de cette Société au Conseil à sa prochaine réunion de plus, qu'à l'avenir, quand de semblables pétitions seront présentées à ce Conseil le Secrétaire soit requis d'en transmettre une copie aux Sociétés existantes, demandant une réponse immédiate par écrit présentant les raisons pour ou contre telle division.

Mr. Massue secondé par Mr. Benoit fait motion : Que, considérant qu'il est urgent de procurer aux cultivateurs un traité d'agriculture théorique et pratique adapté à leurs circonstances particulières de climat, de sol, de débouchés, de main-d'œuvre et de capitaux, qu'un concours soit immédiatement ouvert et qu'un prix de \$400 avec médaille d'or soit accordé pour le traité reconnu le meilleur.

La considération de cette motion est remise à la prochaine réunion du Conseil. Ajournement à 3½ h. P. M.

SÉANCE DE 3½ HEURES P. M.

Les mêmes étaient présents.

L'Hon. L. Archambeault secondé par l'Hon. J. J. Ross propose : Que la résolution passée par l'ancienne Chambre d'agriculture du Bas-Canada, à son assem

blée du 16 Décembre 1868, ordonnant le paiement des frais de poste sur *La Gazette des Campagnes* et *La Revue Agricole*, soit révoquée.—Adopté.

Mr. Browning secondé par Mr. L. Beaubien propose : Que le Secrétaire reçoive instruction de faire une compilation des règlements importants passés par l'ancienne Chambre d'agriculture du Bas-Canada et qui sont actuellement en force, conformément à la section 18 de l'acte d'agriculture, de faire imprimer ces règlements et de les faire distribuer parmi les membres de ce Conseil avant sa prochaine assemblée.—Adopté.

M. Marsan secondé par M. Lévesque propose : Que les fonds provenant des 8^{ts} prélevés sur l'octroi aux Sociétés d'agriculture pour l'enseignement agricole soient distribués également entre les Ecoles d'agriculture de Ste. Anne et l'Assomption.—Adopté.

Le Conseil reprend la discussion de cette partie du rapport sur l'enseignement agricole qui regarde spécialement les écoles d'agriculture et s'ajourne à ce soir, 7^h heures, P. M.

SEANCE DU SOIR, 7^h HEURES, P. M.

Présents : les Honorables L. Archambeault, J. J. Ross, J. O. Beaubien et Chauveau ; MM. Joly, Lévesque, Sommerville, Gaudet, Benoit, L. Beaubien, R. R. MM. Pilote et Tassé.

Le Révd. M. Tassé secondé par l'Honorable J. J. Ross propose : Qu'une somme de \$1000, payable en deux versements annuels, soit allouée à l'Ecole d'Agriculture de l'Assomption, pour, d'ici à deux ans, placer la ferme du Collège à son usage, sur un pied qui lui permette de se conformer aux conditions prescrites par le programme sur les terres les mieux cultivées tel qu'adopté par ce Conseil.—Adopté.

L'honorable J. J. Ross secondé par Mr. Benoit propose : Que le rapport du Comité sur l'enseignement agricole soit adopté en augmentant de \$550 la somme qu'il est proposé d'octroyer aux écoles d'agriculture ; de manière à former une allocation de \$2000 pour chaque école d'agriculture, la dite somme devant être dépensée comme suit :

Directeur.....	\$250 00
Assistant-Directeur.....	200 00
Professeur d'agriculture.....	600 00
“ de droit rural.....	60 00
“ d'art Vétérinaire.....	60 00
Assurance de la maison.....	24 00
Loyer de la maison.....	160 00
Maître-ouvrier et entretien de l'atelier.....	60 00
Entretien et réparation locative.....	20 00
Echantillons.....	140 00
Chauffage et éclairage.....	100 00

Serviteurs.....	100 00
Expériences, instruments, matériel et chef de pratique.....	226 00
	<hr/>
	\$2000.00

L'Hon. L. Archambeault, secondé par l'Hon. J. J. Ross, propose : Que les Ecoles d'Agriculture soient obligées d'entretenir et prendre soin de tout animal de race améliorée que ce Conseil, de temps en temps, pourrait importer dans ce pays pour l'avantage des cultivateurs de cette Province ; qu'elles tiennent un registre régulier ou "*Herd Book*" de tout le stock provenant de tels animaux ; les produits provenant de l'usage des dits animaux devant être la propriété des dites Ecoles. Adopté.

M. Tassé, secondé par M. Beaubien, propose : Que le Conseil d'agriculture adopte un journal qui lui servira d'organe unique.

M. Browning, secondé par M. Pilote, propose en amendement : Que considérant l'expérience acquise par la Chambre d'Agriculture en supportant un journal d'Agriculture comme son organe ; et d'ailleurs considérant que suivant un tel arrangement il est très-douteux qu'il résulte un bénéfice direct proportionné aux frais de cette publication, il soit résolu qu'il est inexpédient d'avoir un journal officiel.

L'amendement est emporté sur division.

M. L. Beaubien, secondé par M. Benoit, fait motion : Qu'il soit accordé à un journal d'agriculture maintenant existant, une certaine subvention annuelle pour laquelle ce journal s'engagera à publier toutes les annonces et autres documents de ce Conseil ; ce journal devra être publié dans les deux langues et envoyé aux membres des sociétés d'agriculture à un prix modéré.

Le Révd. M. Pilote propose en amendement que les mots "à un journal d'agriculture" soient effacés et remplacés par les suivants : "les trois journaux d'agriculture."

L'Hon. J. J. Ross, secondé par M. Gaudet, propose en amendement à l'amendement : Que tous les mots de l'amendement soient effacés et remplacés par les suivants : Qu'une subvention égale à leur importance respective soit accordée aux journaux d'agriculture suivants : *La Semaine Agricole*, *La Gazette des Campagnes*, le *Journal d'Agriculture* et un journal anglais s'il en est publié un.

La motion en amendement de l'amendement est perdue sur division, après quoi l'amendement est mis aux voix et perdu aussi sur division.

L'Hon. J. O. Beaubien, secondé par l'Hon. J. J. Ross, propose : Qu'aucune subvention ne soit accordée à un journal en particulier, mais que le patronage de ce Conseil, en ce qui a rapport à la publication de ses procédés, soit distribué d'une manière judicieuse entre les différents journaux agricoles qui se publient dans cette Province. Cette motion est perdue sur division.

La motion principale de Mr. L. Beaubien est alors mise aux voix et perdue sur division.

Lecture d'une pétition de la société d'agriculture du Comté de Chambly priant le Conseil de lui permettre d'employer ses fonds à l'achat de reproducteurs de choix.—*Accordée.*

Le Conseil s'ajourne à 10 heures, A. M., demain.

VENDREDI, 4 FÉVRIER ; SÉANCE DU MATIN, 10 HEURES, A. M.

Présents : Messieurs Joly, Browning, Lévesque, Sommerville, L. Beaubien, Benoit, Massue, Marsan, Gaudet, Archambeault et Tassé.

L'Hon. L. Archambeault, secondé par Mr. Tassé, propose : Que le règlement adopté par la ci-devant Chambre d'agriculture, à sa séance du 16 Décembre 1868, accordant \$80 à toute Société d'Agriculture qui importera un étalon dans son Comté, soit abrogé.

Mr. Benoit, secondé par Mr. Massue, propose en amendement que les mots suivants soient ajoutés : " mais seulement après l'expiration de 1871. "

Cet amendement est perdu sur la division suivante :

POUR : MM. Benoit, Massue, Gaudet et Lévesque,—4 ;

CONTRE : MM. Browning, Sommerville, L. Beaubien, Marsan, Archambeault et Tassé,—6.

La motion principale étant mise aux voix, est adoptée sur la division suivante :

POUR : MM. Browning, Sommerville, L. Beaubien, Marsan, Archambeault et Tassé,—6 ;

CONTRE : MM. Benoit, Massue, Gaudet, Lévesque et Chauveau,—5.

Mr. Browning, secondé par M. Lévesque, propose : Qu'un Comité soit formé pour fixer la date, choisir le local pour la prochaine Exposition Provinciale à Montréal, préparer la liste des prix et les règlements, nommer les Juges, faire construire les bâties convenables et faire tous les arrangements nécessaires pour la dite Exposition ; nommer un Comité local, se mettre en communication avec la Chambre des Arts et Manufactures pour organiser la partie industrielle de l'Exposition, et que MM. Cochrane, L. Beaubien, Massue, Benoit, Sommerville, de Blois, Joly et le moteur forment ce Comité dont le Quorum sera de trois.—Adopté.

Et le Conseil s'ajourne *sine die*.

(Par ordre)

GEORGES LECLÈRE.

Secrétaire.

C. A. P. Q

APPENDICE No. 2.

ORGANISATION DES SOCIÉTÉS D'AGRICULTURE

DE LA

PROVINCE DE QUEBEC POUR 1869.

NOMS DES SOCIÉTÉS.	SECRÉTAIRES.	RÉSIDENCES.
Argenteuil	H. Howard.....	St. André.
Arthabaska	B. Thérour, fils.....	Arthabaskaville.
Bagot	P. S. Gendron.....	Ste. Rosalie.
Beauharnois	E. H. Bisson.....	St. Louis de Gonzague.
Beauce	Z. Vézina.....	St. Joseph.
Bellechasse	P. Forgues.....	St. Michel.
Berthier	B. E. Pelland.....	Berthier, (en haut.)
Bonaventure No. 1.....	J. R. Hamilton, Jnr.....	New Carlisle.
Bonaventure No. 2.....	Mann et Meagher.....	Carleton.
Brome.....	J. Lefebvre.....	Knowlton.
Chambly	L. Trudeau.....	St. Hubert.
Champlain.....	R. Trudel.....	Ste. Geneviève, Batiscau.
Charlevoix No. 1.....	J. A. J. Kane.....	Malbaie.
Charlevoix No. 2.....	S. Côté.....	Baie St. Paul.
Chateauguay.....	E. S. Mazurette.....	Ste. Martine.
Chicoutimi et Saguenay.....	T. Z. Cloutier.....	Chicoutimi.
Compton No. 1.....	M. Lebourreau.....	Eaton.
Compton No. 2.....	A. H. Vaughan.....	Robinson.
Deux-Montagnes.....	D. Masson.....	St. Benoit.
Dorchester.....	A. H. Larochelle.....	St. Anselme.
Drummond No. 1.....	V. Cooke.....	Drummondville.
Drummond No. 2.....	J. Miller.....	Uxverton.
Gaspé No. 1.....	O. T. Cormick.....	Percé.
Gaspé No. 2.....	J. Eden.....	Gaspé Basin.
Gaspé No. 3.....	J. Perrée.....	Ste. Anne des Monts.
Hochelaga	H. Brodie.....	Montréal.
Huntingdon.....	P. Marfarlane	Huntingdon.
Iberville	L. A. Auger.....	St. Grégoire d'Iberville.
Jacques-Cartier.....	N. M. Lecavalier	St. Laurent.
Joliette	E. Guilbault	L'Industrie.
Kamouraska	J. Dessaint.....	Kamouraska.
Laprairie	A. Moquin.....	Laprairie.
L'Assomption	A. Archambeault.....	L'Assomption.
Laval.....	S. F. McMahon	Ste. Rose.
Lévis.....	F. Bourget.....	St. Henri de Lévis.
L'Islet.....	P. G. Verreault.....	St. Jean Port Joli.
Lotbinière No. 1.....	J. Parke	St. Sylvestre.

Lothinière No. 2.....	M. Couture.....	Ste. Croix.
Maskinongé.....	Election contestée.....	
Mégantic No. 1.....	D. McGillivray.....	Buta.
Mégantic No. 2.....	J. Hutchison.....	Leeds.
Montcalm.....	A. H. de Caussin.....	Ste. Julienne.
Montmagny.....	N. Nadeau.....	Cap St. Ignace.
Montmorency.....	O. Gravel.....	Château-Richer.
Montréal.....	J. E. Pell.....	Montréal.
Napierville.....	A. Merizzi.....	Napierville.
Nicolet No. 1.....	J. A. Blondin.....	Bécancour.
Nicolet No. 2.....	L. M. St. Cyr.....	Ste. Monique.
Ottawa No. 1.....	T. W. Symmes.....	Aylmer.
Ottawa No. 2.....	A. Waters.....	Thurso.
Pontiac.....	G. M. Judgson.....	Clarendon.
Portneuf.....	A. D. Hamelin.....	Deschambault.
Québec (Cité).....	J. McNider.....	Québec.
Québec (Comté).....	J. B. Delâge.....	Québec.
Richelieu.....	C. Harpin.....	Sorel.
Richmond.....	J. Main.....	Richmond.
Rimouski No. 1.....	E. Pouliot.....	Rimouski.
Rimouski No. 2.....	T. Ouellette.....	Matane.
Rouville.....	J. U. Messier.....	Rougemont.
Sherbrooke.....	A. G. Woodward.....	Sherbrooke.
Shefford.....	G. Allen.....	Waterloo.
Soulanges.....	G. H. Dumesnil.....	Côteau Landing.
Stanstead.....	L. K. Benton.....	Stanstead.
St. Hyacinthe.....	J. O. Guertin.....	St. Hyacinthe.
St. Jean.....	E. Archambeault.....	St. Jean.
St. Maurice.....	T. E. Milot.....	Yamachiche.
Témiscouata.....	L. N. Gauvreau.....	Isle Verte.
Terrebonne.....	A. Séguin.....	Ste. Thérèse.
Trois-Rivières.....	J. B. Dufresne.....	Trois-Rivières.
Vaudreuil No. 1.....	E. Lefaiivre.....	Vaudreuil.
Vaudreuil No. 2.....	E. A. Fournier.....	Rigaud.
Verchères No. 1.....	A. C. Larose.....	Verchères.
Verchères No. 2.....	C. Robert.....	St. Marc.
Wolfe No. 1.....	E. Ives.....	Marbleton.
Wolfe No. 2.....	J. Z. C. Miquelon.....	St. Camille.
Yamaska.....	L. M. Blondin.....	La Baie.

GEORGES LECLÈRE,

Sec. C. A. P. Q.

APPENDICE No. 3.

RAPPORT DÉTAILLÉ SUR LES TRAVAUX EXÉCUTÉS DANS LES CHEMINS DE COLONISATION, DURANT L'ANNÉE 1869.

DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Québec, 31 Décembre 1869.

A l'Honorable L. Archambeault, Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics,
etc., etc., etc.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les travaux exécutés dans les Chemins de Colonisation, dans cette Province, pendant le cours de l'année 1869.

Les renseignements que vous y trouverez vous prouveront, je l'espère, que l'octroi considérable mis à la disposition de ce Département, par la Législature, a été employé judicieusement et avec toute l'économie possible, et que les avantages qui devront en résulter seront des plus importants et des plus favorables à l'établissement de cette partie de la Puissance.

J'ai aussi l'honneur de vous soumettre, à la suite de ce rapport, un exposé succinct sous forme de tableau, qui vous permettra de voir, d'un coup d'œil, l'ensemble des travaux faits dans les chemins.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre très-obéissant serviteur,

BOUCHER DE LA BRUERE,

Inspecteur des Agences.

COMTÉS DE CHICOUTIMI ET SAGUENAY.

CHEMIN KINOGAMI.

1ère Section.

Conducteur: J. F. Langlais.

Montant dépensé \$6,228.52.

Les travaux exécutés sur ce chemin ont été visités par M. Lesage, à la fin d'octobre dernier. J'extrais ce qui suit de son rapport à l'Hon. Commissaire :

“ Les travaux de cette année sont terminés depuis le vingt octobre. M. le Conducteur les a mesurés avec soin, après que tout a été fini, et m'a passé son état de mesurage dont j'ai pris communication le long de la route. D'après l'examen attentif que j'ai fait des travaux, je n'ai pas le moindre doute que les chiffres sont exacts.

“ D'après les mesurages de M. Langlais, il y a eu de fait, cette année, 106 arpents de chemin parachevé, et 10 arpents de chemin presque parachevé ; disons que le tout est parachevé, (car ces dix arpents font un excellent chemin), et nous aurons en tout 116 arpents de chemin parachevé, soit 4 milles et quatre arpents.

“ Ces quatre milles & 4 arpents sont repartis comme suit, sur un espace de 26 milles et 51 chaînes que comprend la première Section du chemin Kinogami confiée à M. Langlais, savoir : neuf chaînes depuis le pont du Beau-Portage jusqu'au Portage-des-Roches (distance de 5 milles et 25 chaînes) ; 42 chaînes depuis le Portage-des-Roches à la Rivière au Sable (distance de 5 milles et 57 chaînes) ; 155 chaînes depuis la Rivière au Sable à la Rivière Kaskouia, (distance de 7 milles et 40 chaînes), et 131 chaînes depuis le pont de la Rivière Kaskouia jusqu'au Pont Flottant, (distance de 8 milles et neuf chaînes).

“ Pour égoutter le chemin dans les endroits marécageux, outre d'excellents fossés chaque côté du chemin, il a été fait plusieurs décharges considérables, variant de trois à six pieds de largeur, sur deux à quatre de profondeur, et se prolongeant fort avant dans le bois ; leur longueur réunie est de 105 chaînes.

“ Les endroits où M. Langlais a travaillé, cette année, sont incontestablement les plus difficiles à faire : il lui a fallu ponter ou fasciner à peu près partout, et miner très-fréquemment dans le roc solide, pour donner libre cours à l'eau et niveler le chemin ; il porte à 19,260 pouces la profondeur réunie des trous de mines qui ont été percés. Les terrassements sont considérables partout, et en certains endroits il a fallu charroyer la terre d'assez loin ; car ce sont surtout les parties basses et marécageuses du chemin qui ont été travaillées.

“ Le chemin est parfaitement arrondi sur une largeur moyenne de 25 pieds et au-delà, et forme un arc régulier de trois à quatre pieds de hauteur à son sommet, et se termine au fond des larges fossés qui le bordent de chaque côté. La terre rapportée, pour les terrassements et le remplissage des quais en pierre et en bois,

forme 40,381 verges, d'après les calculs de M. Langlais. Les quais en pierre et en bois forment réunis 3,347 pieds.

“ Comme ce chemin est beaucoup fréquenté, les pluies fréquentes de l'été et de l'automne ont rendu indispensables certaines réparations dans les parties non terminées. Bon nombre de mauvais pas ont dû être remplis de fascines et de bois rond, pour ne pas laisser s'interrompre la circulation. Il est difficile d'évaluer d'une manière exacte ce genre de travaux, mais, en justice pour le conducteur, je dois lui en tenir compte ici ; je suis très-porté à croire, comme il le dit lui-même, que bon nombre de ces réparations, faites à la hâte, sont à peine perceptibles aujourd'hui, perdues qu'elles sont dans des bourbiers constamment bouleversés par les voitures ; néanmoins, il en reste encore assez de vestiges ça et là, pour se convaincre qu'il y a eu beaucoup d'ouvrage temporaire de fait en dehors des sections terminées.

“ D'après ce que j'ai entendu dire des deux ou trois inondations successives qui sont venues fondre sur ce chemin, il est assez probable que les travaux faits auraient été exposés à être endommagés, s'ils eussent été moins solidement faits. Le chemin parachevé ne m'a pas paru avoir été entamé, nulle part : son élévation et la profondeur des fossés ainsi que des décharges l'ont préservé.

“ Néanmoins, je dois dire en toute sincérité que M. le conducteur a poussé un peu loin la perfection dans ses travaux ; il eût mieux valu, suivant moi, faire la chaussée du chemin un peu moins large et un peu moins élevée, fermer les yeux sur quelques défauts d'apparence, et livrer quelques milles de bon chemin de plus à la circulation. Mais il a cru faire pour le mieux, en construisant un chemin qui exigerait le moins d'entretien possible. Je suis persuadé, d'ailleurs, d'après ce que je connais de M. Langlais et d'après les rapports qui me sont parvenus de tous côtés durant ma visite au Saguenay, que les travailleurs ont rempli consciencieusement leur devoir et ont fait de l'ouvrage pour le salaire qu'ils ont reçu. Il suffit de passer une fois partout où ils ont travaillé, pour s'en convaincre. Mais sous les circonstances, était-il sage d'employer \$6,000 sur un aussi court espace de chemin ? C'est ce que je ne crois pas.

“ En allouant le plus possible pour les réparations temporaires dont j'ai parlé plus haut, et qui ne se trouvent pas comprises dans les 4 milles et dix-sept chaînes de chemin fini cette année, chaque chaîne de ce chemin terminé se trouve avoir coûté, en moyenne, \$17.50, soit \$1,400 par mille. D'après ce que je crois connaître de vos intentions il ne me paraît guère possible de terminer sur le même pied les vingt-deux milles et 34 chaînes qui restent à faire dans cette section du chemin Kinégami. Même, en réduisant le coût de chaque chaîne à \$10.00 pour tenir compte des parties comparativement moins coûteuses qui restent à faire, il faudrait encore près de \$18,000 pour finir le tout.

“ Il faut, cependant, livrer un passage commode en toute saison sur ce chemin, car c'est la seule voie de communication ouverte aux habitants du Haut-Saguenay pour arriver à Chicoutimi où ils transigent la plus grande partie de leurs affaires. Il reste, suivant moi, peu de chose à faire dans les 9 milles compris entre le Pont

Flottant et le camp de Jean Déchéne : avec \$100 par mille on peut lui donner la largeur voulue, l'égoutter et fasciner les places basses, soit \$900 pour ces 9 milles.

"De chez Jean Déchéne au Portage-des-Roches, il y a neuf autres milles à parachever, dans un terrain très-difficile où il se rencontre beaucoup de bourbiers et de roc vif ; mais je crois qu'avec \$500 par mille on peut y pratiquer un bon chemin, soit \$4,500 au plus pour cette partie.

"Reste la section comprise entre le Portage-des-Roches et le pont du Beau-Portage, longue de 5 mi. et 25 chaînes, sur laquelle il n'y a que 9 chaînes de parachevées. Cette section passe sur des rochers nus presque d'un bout à l'autre, elle longe un monticule de granit sur tout son parcours, et l'épaule de distance en distance ; il serait très-coûteux d'y pratiquer un bon chemin, à cause du minage que nécessiteraient les fossés ; même, je doute fort qu'il soit possible de faire un chemin durable en cet endroit.

"Les pluies abondantes de cette année l'ont complètement détérioré. Lorsque j'y suis passé, l'an dernier, c'était un beau chemin comparé à ce qu'il est maintenant, car aujourd'hui c'est la plus mauvaise partie de toutes.

"On m'avait déjà dit que, sur le côté sud de la rivière, il y avait un bon chemin à partir du Portage-des-Roches ; je voulus m'en assurer moi-même en revenant. Étant descendu en canot d'écorce d'Hébertville, par la rivière des Aulnais, les lacs Kinogamichiche et Kinogami, je débarquai au Portage-des-Roches, et je pris une voiture sur le côté sud de la Rivière Chicoutimi. Je trouvai, en effet, le chemin excellent sur terrain sec et uni, bordé sur tout son parcours d'habitants qui l'entre-tiennent. C'est par là que la plupart des articles de commerce passent pour prendre le Lac Kinogami et être transportés ensuite en barge sur le lac. C'est à peine si ce chemin exigerait des réparations ; dans tous les cas, elles seraient fort légères, et il ne reviendrait jamais à la charge du gouvernement, tandis que l'autre ne sera jamais établi. C'était de ce côté qu'avait été originairement tracé le chemin Kinogami, et le pont de la rivière Chicoutimi avait été fixé par M. Russell au Portage-des-Roches. Plus tard, on crut mieux faire en construisant le pont au Beau-Portage, et il fallut ouvrir les 5 milles de chemin en question. Quand même un pont au Portage-des-Roches devrait coûter \$6,000, suivant l'estimé de M. Russell, je n'hésite pas à dire qu'il vaudrait mieux faire cette dépense, que de tenter de faire un bon chemin de cinq milles de long, sur la rive gauche de la rivière et réparer le pont du Beau-Portage. Mais je suis persuadé que le coût d'un pont au Portage-des-Roches ne dépassera guère \$3,000. Au reste, j'ai chargé quelqu'un de Chicoutimi de prendre les dimensions exactes de la rivière, et de faire les sondages nécessaires, afin de vous soumettre une estimation régulière du coût de cet ouvrage.

"Québec, Novembre 1869.

"S. LESAGE,"

"Assist-Commissaire."

CHEMIN KINOGAMI.

3ème Section.

Conducteur : J. Bilodeau.

Montant octroyé \$1,200.

Le chemin a été parachevé, cette année, sur une distance de 2 milles, pour la somme de \$600. Sa largeur est de 20 pieds. Ensuite il a été ouvert 1 mille et 20 arpents de chemin neuf, de 15 pieds de largeur. Cette dernière partie n'est pas terminée; cependant on y passe avec des charges de 6 à 700 livres.

Deux arpents ont été pavés et deux côtes de trois arpents ont été faites. Enfin 6 ponts, mesurant 271 pieds de pontage, ont été construits pour la somme de \$271.

Il ne reste plus à parachever dans cette section qu'une étendue de 1 mille et 20 arpents sur laquelle il a été dépensé une autre somme de \$600. Cette partie est une déviation nécessitée par une coulée dans laquelle passait le vieux chemin. Il faudrait une somme de \$600 pour terminer cette section, au dire du Conducteur.

Une étendue de 600 arpents a été défrichée dans le cours de l'année. Les progrès de la colonisation dans les cantons de Metabetchouan et Charlevoix ont plus que doublé pendant les 5 dernières années. Une Eglise a été bâtie, cette année, dans Metabetchouan, dans la nouvelle paroisse de St. Louis de la Pointe-aux-Trembles.

CHEMIN KINOGAMI.

4ème Section.

Conducteur : J. B. Parent.

Montant octroyé \$2,000.

Cette année le chemin a été parachevé sur une étendue de 2 milles, avec 22 pieds de largeur et les fossés et cours d'eau à demande.

Il a été construit 13 ponts dans ce parcours, plus ou moins considérables, ainsi que les fascinages nécessaires, sans pouvoir en préciser l'étendue.

Ensuite de ces 2 milles terminés, le conducteur a continué l'ouverture du chemin, excepté l'intervalle de 2 milles entre la rivière à la Chasse et la rivière aux Iroquois, où aucuns travaux n'ont été faits, et de là il a continué jusqu'à la rivière à l'Ours, ouvrant ainsi le nouveau chemin sur une longueur de 4 milles, en bon chemin d'hiver, sur une largeur de 22 pieds.

Dans cette partie du chemin M. Parent a construit 15 ponts dont l'un, sur la

rivière à l'Ours, est long de 140 pieds. Les 4 milles simplement ouverts avec les 2 milles non-travaillés, forment en tout 6 milles qui pourront coûter environ \$3,000 pour les terminer.

En outre des ouvrages ci-dessus, le conducteur a fait défricher un chemin pouvant être pratiqué en hiver, de 3 milles de longueur sur 12 pieds de largeur, prenant de la rivière à l'Ours et gagnant jusqu'aux dernières habitations du township Demeulles.

Voici ce que dit M. Parent dans son rapport : " Les avantages que ce chemin offre à la colonisation sont tellement grands qu'il m'est impossible de pouvoir les énumérer, même approximativement.

" Tous les terrains que j'ai eu occasion de parcourir possèdent les meilleurs sols que l'on puisse désirer. Tous les lots de terres, depuis le canton Ashuapmouchouan jusqu'à l'extrémité de celui de Demeulles, sont pris même jusqu'au 6ème rang, et dans ces deux cantons une certaine quantité de colons résident sur leurs terres ; un site d'Eglise a été fixé dans Ashuapmouchouan.

" Il faudra ouvrir le plus tôt possible, au centre d'Ashuapmouchouan, un embranchement ou route de trois milles de long, pour atteindre les établissements des 50 colons de Ste. Foye qui se trouvent dans la partie Ouest des 4ème et 5ème rangs de ce canton."

PONTS DANS ST. JÉRÔME DU LAC ST. JEAN

Conducteur : N. H. Constantin.

Montant octroyé :

10. Pour un Pont sur la Rivière Kouchepaganish, près de l'église de St. Jérôme.....	\$168
20. Pont sur do, sur le chemin Kinogami.....	180
30. Pont sur do, au 3ème rang de Caron.....	150
40. Pont sur la Belle-Rivière, au Rapide-Croche.....	400
	<hr/>
	\$898

10.—Le Pont construit sur la Rivière Kouchepaganish se trouve à huit arpents de la Chapelle de St. Jérôme. Il a 145 pieds de pavé, 15 pieds de largeur et 19 de hauteur. L'entreprise en a été donnée à Hippolyte Dufour, pour le prix de \$168. Il est terminé.

20.—Ce pont a aussi été donné par contrat, à Hippolyte Dufour, pour la somme de \$180. Il se trouve sur la même rivière, à l'endroit où elle coupe le chemin Kinogami, et il a été terminé à la fin de Novembre dernier. Il a 186 pieds de pontage et 15 pieds de hauteur.

30.—Le Pont construit sur la même rivière Kouchepaganish, à l'endroit où elle coupe le chemin de front du 3ème rang du Township Caron, avait été donné à faire à l'entreprise à Charles Simard, pour la somme de \$144; mais l'entrepreneur n'ayant pas commencé l'ouvrage à temps, le marché a été annulé. Ce pont doit être, de nouveau, donné à la criée et construit dans le cours de l'hiver. Il aura 220 pieds de pontage et 9 pieds de hauteur.

Ces ponts sont en bois rond, de bois de cèdre exclusivement, et devront être chargés de pierres par les intéressés.

40.—Il avait d'abord été projeté de construire un pont sur la Belle-Rivière au rapide Croche, mais plus tard il a été décidé d'y placer un Bac qui a été donné à faire, à l'entreprise, à Léon Villeneuve, pour le prix de \$55. Il aura 22 pieds de longueur sur 14 de largeur.

Il sera attaché à un câble en zinc fixé aux deux rives, et sera mis en mouvement par une corde de chanvre. Les câbles ont coûté \$73, à Québec. Le Conducteur ne s'est pas encore procuré les poulies et ne connaît pas encore le prix du transport des cordages. Il croit cependant que le tout n'excèdera pas \$150.

Dans une lettre adressée à l'Honorable Commissaire, par le Rév. M. Constantin, datée de St. Jérôme du Lac St. Jean, (paroisse formée de parties des Cantons Caron et Metabetchouan,) après avoir donné des détails sur les travaux exécutés par les Colons et sur les besoins que requiert cette localité, ce Monsieur termine ainsi :

“Voilà, Honorable Monsieur, une idée des travaux faits et de ceux qui sont à faire dans St. Jérôme. J'aime à croire que vous serez heureux de connaître ces détails et que vous serez touché de l'activité de nos colons. Je ne crains pas de me tromper, en affirmant que le Gouvernement a rarement été témoin d'autant de travaux dans un endroit où la colonisation proprement dite ne date que de trois ou quatre ans. Il y a quatre ans, en effet, il y avait à peine 10 colons; aujourd'hui 118 familles résident dans St. Jérôme. Ces 118 familles donnent 634 âmes. Les deux tiers environ sont bâtis de maisons ou de camps, les autres demeurent avec ceux qui sont déjà bâtis. Il y a jusqu'à trois familles dans la même maison.

“Les défrichements ont été considérables, je puis affirmer qu'il n'y a pas moins de 800 arpents d'abattis faits cette année. La moitié a étéensemencée ce printemps. La récolte a été excellente, mais le mauvais temps a empêché de sauver le grain en bon état.”

PONT SUR LA BELLE RIVIÈRE, (DANS HÉBERTVILLE.)

Conducteur : S. DUMAIS.

Montant octroyé \$400.

Ce pont construit sur la Belle-Rivière, entre les 1er et 2e rangs du Canton Caron, mesure 160 pieds de longueur sur 18 de hauteur et est presque entièrement construit en cèdre. Les travaux ont coûté \$440.

Il ne reste plus pour terminer ce pont, qu'à poser le comble et encore 40 à 50 morceaux de pavé, ainsi que les garde-corps, et à remplir une partie de la dernière terrasse du Sud-Est.

Il faudrait une somme de \$80 à \$100 pour le parachever.

Voici ce que dit M. Dumais à la fin de son rapport : " J'ose espérer que votre Département ne refusera pas la petite somme nécessaire pour terminer ce pont, attendu que les colons de cette concession sont pauvres et qu'ils ont fait, dans le cours de l'été dernier, trois autres ponts qui ont été successivement enlevés par les eaux dans les inondations. "

CHEMIN ALMA.

Conducteur : N. Rossignol.

Montant octroyé \$2,000.

Ce chemin, long de 12 milles et large de 22 pieds entre les fossés, est propre au roulage l'espace de 48 arpents. Les fossés sont faits.

Cette étendue de 1 mille et 20 arpents a été complétée cette année, ainsi que dix ponts formant 55 pieds de pontage.

En sus de ces travaux, le chemin a été débarrassé en chemin d'hiver l'espace de 3 milles et 16 arpents, pour le prix de \$275.40, et il a été fait une décharge qui a coûté \$595.20.

Il y a encore 10 milles à faire pour compléter le chemin, lesquels devront coûter \$500 du mille ; mais une savane d'un mille se trouve sur le parcours, et le chemin en cet endroit coûtera \$1,000.

" Le chemin d'Alma," dit M. Rossignol, " servira à coloniser une partie de La-barre, Signal en entier, et de plus l'île d'Alma qui renferme 130 lots, soit : du terrain pour former trois paroisses,

" Les terrains sont les meilleurs du Saguenay. Il s'y trouve deux pouvoirs d'eau, à part la décharge où se termine le chemin. Tous les lots sont pris maintenant. Il y a des ouvrages sur un grand nombre de lots, et les colons attendent que le chemin soit fait pour s'y établir en grand nombre. Il monte dans la vallée du Lac St. Jean, chaque année, cinq à six cents personnes."

PONTS SUR LE CHEMIN ALMA.

Conducteur : Damase Boulanger.

Montant octroyé \$774.

Il y a cinq ponts sur le chemin Alma, dont quatre sont construits. Le 1er, à 3 milles du village d'Hébertville, sur la Rivière Bédard, mesure 246 pieds de lon-

gueur, 20 pieds de large, et a coûté \$280. Le 2^{me}, à 3 milles du premier, a 202 pieds de long, même largeur que le premier. Le 3^{me}, à 15 arpents du second, mesure 135 pieds, même largeur que les deux autres. Le 4^{me}, à 3 milles du troisième, mesure 180 pieds, même largeur que les trois autres. Ces trois derniers ponts ont coûté collectivement \$494. Coût total des quatre ponts \$774.

Quant au 5^{me} qui devra se faire l'année prochaine, il se trouvera sur la petite décharge et unira le Canton Signai à l'Ile d'Alma. M. Boulanger, lors de la visite de l'Hon. Commissaire à l'Ile d'Alma, a reçu instruction de tirer, dans le cours de l'hiver, le bois et la pierre nécessaires pour la construction de ce pont. Une petite Ile qui se trouve à l'endroit où le pont doit être bâti, permettra de faire un ouvrage solide et durable en cet endroit.

Voici ce que M. Boulanger ajoute dans son rapport: "Le chemin Alma donnera une sortie aux Colons déjà établis dans l'Ile d'Alma et dans Signai. L'Ile d'Alma a commencé à s'établir il y a trois ans, mais comme les communications étaient très-difficiles, on n'y compte encore que huit familles; dans Signai il y en a au moins cinquante.

"Hébertville, St. Jérôme et Notre-Dame du Lac St. Jean, où le Gouvernement a fait faire des chemins, sont des Paroisses presque complètement établies.

"Il se dirige dans la vallée du Lac St. Jean, chaque année, au moins cent cinquante familles, soit: neuf cents à mille âmes. Une Eglise a été construite à la Pointe-aux-Trembles, et les sites pour les églises d'Alma et de Signai seront fixés dans quelques semaines."

CHEMIN BOURGET.

Conducteur: Emilien Gagné.

Montant octroyé \$650.

Dans ce rapport, j'ai dû entrer ce chemin sous le titre de "Chemin Bourget," tel qu'il était désigné dans le livre de colonisation; mais, depuis la visite de l'Hon. Commissaire au Saguenay, les colons ont décidé de l'appeler "chemin Archambeault."

Son point de départ est à la rivière Shipsha et traverse cinq milles dans le canton Simard, puis les cantons Bourget, Taché et Delisle, une partie de Racine, et se termine sur les bords du Lac St. Jean. Sa longueur sera de 33 milles.

Ce chemin a été ouvert sur une longueur de 5 milles, dont 8 arpents seulement ont été parachèvés sur une largeur de 18 pieds. Deux petits ponts ont été construits et 4 arpents de pontage, dans une savane, ont coûté \$73.

La partie de Simard que traverse le chemin, est très-propre à la culture, excepté certains endroits sur les bords de la Décharge, qui offrent quelque aridité. Le sol, qui est de qualité supérieure, se compose généralement de terre jaune et de terre

forte. Le sol des autres Townships traversés par le chemin, est à peu près semblable, excepté celui de Delisle qui passe pour être meilleur encore.

L'on rencontre de magnifiques pouvoirs d'eau tel que Shipsha, les Aulnets, Duclos, la Rivière à la Pipe.

Toutes les terres sont prises dans Simard ; dans Bourget, tout le 1er rang est pris, et la plus grande partie du 2nd ; Taché n'est pas chaîné ; Delisle est tout pris. Il s'est fait cette année au moins 100 arpents de défrichement dans Simard et Bourget.

Les grains de toutes sortes, récoltés cette année, sont d'une abondance extraordinaire, et n'ont aucunement souffert de la gelée.

Une somme additionnelle de \$200 a été octroyée pour préparer les bois nécessaires à la construction d'un pont sur la rivière Shipsha.

Ces matériaux sont rendus sur place.

CHEMIN PRICE ET ROUTE TREMBLAY.

Conducteur : A. Gagnon.

Montant octroyé \$600.

Le chemin Price traverse les cantons Tremblay et Simard sur le fronteau qui divise les 5e et 6e rangs. La route Tremblay qui part de Ste. Anne sur le Sagnay, se poursuit en ligne droite entre ces deux cantons jusqu'au 9e rang. Les terres qui bordent ces deux chemins sont de la plus haute valeur. Il y a encore place pour bon nombre d'établissements sur les parties déjà ouvertes.

M. Gagnon a parachevé, cette année, 1 mille et 17 arpents sur le chemin Price, dont $4\frac{1}{2}$ arpents ont été fascinés. De plus, il a amélioré 1 mille et 4 arpents dans la route Tremblay qui n'avaient pas été bien finis. Des ponts, mesurant 80 pieds de longueur, ont été construits.

Sur le chemin Price, il reste à faire $3\frac{1}{2}$ milles dans Tremblay et $6\frac{1}{2}$ milles dans Simard. Ces travaux coûteront \$150 du mille.

M. Gagnon croit que la société de colonisation qui s'est formée cette année, à la Baie St. Paul, a pris de 50 à 60 lots dans les 7e et 8e rangs de Simard ; et il est à sa connaissance que 30 ou 40 lots ont été pris dans le 10e rang de Tremblay, dans l'espérance que le gouvernement fera prolonger la route. Il y a déjà un colon résidant sur le 10e rang.

Il s'est fait cette année environ 150 arpents de défrichement sur la ligne du chemin travaillé. M. Etienne Boivin, de la Baie St. Paul, homme d'énergie et de courage, a fait à lui seul plus de 30 arpents de défrichement.

Depuis ces dernières années la population est augmentée des deux tiers dans ces deux cantons, bon nombre de familles s'y sont établies dont plusieurs revenues des Etats-Unis.

Le chemin est verbalisé.

PONT SUR LA RIVIÈRE VALIN.

Conducteur : N. Boucher.

Montant octroyé \$700.

Ce pont, long de 400 pieds, était en ruine et le montant de l'octroi a été employé pour le réparer. Les travaux ont été faits à l'entreprise sous la surveillance du Maire de St. Anne et sont terminés. Ce pont est très-élevé à cause de la marée. L'arche principale qui était tombée, ainsi que deux piliers et le pavé ont été refaits à neuf.

DÉBARCADÈRE A BAGOTVILLE, SAGUENAY.

Conducteur : A. Tremblay.

Montant octroyé \$400.

Cette somme est destinée à consolider et lambrisser le quai, afin de le préserver des dommages causés par les glaces et la marée. Les travaux ont été commencés cet automne mais ne sont pas encore terminés.

CHEMIN DU PETIT SAGUENAY A L'ANSE ST. JEAN.

Conducteur : Thiburce Bergeron.

Montant octroyé \$500.

La longueur de ce chemin, depuis l'anse St. Jean au Petit Saguenay, est de 10 milles.

Comme le montant de l'allocation n'était pas suffisant pour parachever le chemin, M. Bergeron a cru qu'il était préférable de le faire déblayer seulement, afin d'ouvrir une plus longue étendue de chemin, et de faciliter par là les colons qui sont dans l'absolue nécessité de s'en servir l'été et l'hiver.

La longueur de chemin ainsi ouvert, cet été, est de 4 milles, sur une largeur d'environ 20 pieds.

Les travaux ont été commencés à l'Anse St. Jean. Le sol partout est riche, mais rocheux sur le 3ème mille. Six ponts ont été construits, formant en tout 100 pieds de pontage.

Les fossés ne sont pas encore faits. Sur les autres six milles de chemin non travaillé les terres sont aussi de bonne qualité, et les colons n'attendent que son ouverture pour s'établir sur la Rivière Petit Saguenay. Il se trouve un cours d'eau sur le chemin; il y a été construit un moulin à scie.

Le montant dépensé pour les travaux est de \$278.65.

M. Bergeron m'écrivait, le 2 Novembre, qu'il était à construire un Pont d'absolute nécessité, afin de donner une communication, cet hiver, entre l'Anse St. Jean et le Petit Saguenay; ce Pont devra coûter environ \$60.

Vu la saison avancée, le Conducteur a cru qu'il était préférable d'attendre à l'été prochain pour employer la balance de l'octroi.

CHEMIN DE L'ANSE ST. JEAN.

Conducteur : F. Boivin.

Montant octroyé \$600.

Cette année le chemin a été ouvert et le bois arraché sur une longueur de 4½ milles, les fossés ne sont pas faits. Il reste encore 4 milles à ouvrir qui pourront coûter \$600.

Le chemin, long d'à peu près 18 milles, du Saguenay au chemin des Marais, est propre aux voitures à roues l'espace de 9 milles.

Le chemin est verbalisé.

CHEMIN DE STE. MARGUERITE.

Conducteur : J. Radford.

Montant octroyé \$720.

Ce chemin, long de 23 milles, commence au quai de Tadousac et se terminera au village de Ste. Marguerite, dans le canton Albert; sa largeur sera de 24 pieds.

Il est déjà propre au roulage sur une distance de 12 milles à partir de Tadousac.

Les travaux de l'année consistent dans le nivellement du chemin en différents endroits et la construction de deux ponts sur la rivière du moulin Baude, l'un de 108 pieds et le second de 59 pieds de longueur. Le coût de ces deux ponts est de

\$147.50. Ces deux ponts ne sont pas encore terminés et demandent encore à être travaillés.

Le conducteur estime le parachèvement du chemin à la somme de \$4,500, vu qu'il y aura deux ponts considérables à construire sur la rivière Ste. Marguerite.

L'ouverture de ce chemin livrera à la colonisation une grande étendue de bonnes terres, et M. Radford dit qu'il y en a assez pour l'établissement, dans les environs du chemin, de trois grandes paroisses.

Au-delà de 50 lots ont été pris sur le chemin par des Canadiens-Français dont plusieurs revenaient des États-Unis.

CHEMIN DES BERGERONNES.

Conducteur : J. E. Barry.

Montant octroyé \$5,397.12.

Les travaux ont été commencés, cette année, au moulin Baude et ont été terminés à Bergeronnes, longueur de 8 milles qui ont été parachevés sur une largeur de 16 pieds, avec fossés des deux côtés.

Maintenant que ces 8 milles sont terminés, la communication entre Tadousac et Bergeronnes, et de cette place à Escoumain, est complète sur une longueur de 24 milles.

Un pont de 150 pieds de longueur, de 15 pieds de hauteur, 52 pieds d'ouverture et 12 pieds de large, a coûté \$500. Un second pont de 83 pieds de longueur, de 18 pieds de haut et 30 pieds d'ouverture, a coûté \$224.

17 petits ponts, longueur totale : 277 pieds, ont coûté \$36.—137 ponceaux ont coûté \$4 chaque.

Tous les ponts et ponceaux sont construits en bois de cèdre et les piliers des deux grands ponts sont remplis de pierre.

De plus, il a été fait 8 arpents de pontage. Ce chemin a coûté \$688 par mille, y compris les ponts.

M. Barry dit : " Le long de la rivière qui est très-accidentée, les terres ne sont pas propres à la culture, mais c'est une grande voie de communication qui rattache les établissements des grandes et petites Bergeronnes, Bon-Désir et les Escoumains avec la Station des Bateaux-à-Vapeur de Tadousac, en été, et avec la Malbaie en hiver.

" Le pays par où passe le chemin, est une série de montagnes rocheuses et de ravins incapables d'être colonisés ; c'est seulement un grand portage qui unit ces établissements avec le port de Tadousac."

CHEMIN DES ESCOUMAINS A PORTNEUF.

Conducteur : J. E. Barry.

Montant octroyé \$1,600.

Ce chemin a 27 milles de longueur ; il commence aux Escoumains et se termine à Portneuf, en passant par le Sault-au-Mouton et par la Baie des Mille-Vaches.

La partie faite a 15½ pieds de largeur ; elle est bien fossoyée et est propre au roulage.

Cette année, il a été complété 10 milles, et 3 autres milles ont été en partie faits. Coût probable pour terminer cette partie : \$300 du mille. La municipalité des Escoumains a contribué à ces travaux pour une somme de \$1,750, à même l'Indemnité Seigneuriale. Les travaux faits sont : 1 pont de 240 pieds de long sur le Sault-au-Mouton, qui a coûté \$400 ; 1 pont de 140 pieds sur la rivière des Petits-Escoumains a coûté \$200. Un pont sur la rivière Romaine a coûté \$100 ; 14 petits ponts formant 170 pieds, coûtent \$24 chaque ; 39 ponceaux ont coûté \$4 chaque.

Il reste encore à peu près 13 milles à faire qui coûteront \$240 du mille. L'ouverture de ce chemin offrira des facilités pour coloniser Romaine, Mille-Vaches, Sault-au-Mouton et Portneuf. Le sol dans ces différents endroits est bon et il y a des pouvoirs d'eau aux Petits-Escoumains et au Sault-au-Mouton, ainsi qu'aux autres places nommées plus haut. L'on trouve du sable magnétique à Mille-Vaches et à Portneuf.

COMTÉS DE CHICOUTIMI ET CHARLEVOIX.

CHEMIN DE ST. URBAIN A LA GRANDE BAIE.

Conducteur : O. Gauthier.

Montant octroyé \$7,000.

Ce chemin, long de 21 lieues, a une largeur moyenne de 15 pieds. Les fossés sont faits et il peut être fréquenté sur tout son parcours par les voitures d'été.

Ce chemin est à peu près terminé dans toute son étendue ; il reste peu à faire pour le compléter. Cette année, 36 milles de chemin ont été faits presque à neuf et le reste réparé.

L'octroi de cette année aurait probablement été suffisant si le temps eût permis au conducteur de tout l'employer et si la saison eût été plus favorable aux travaux de colonisation. M. Gauthier est d'opinion que la balance qui reste à dépenser sur l'octroi sera à peu près suffisante pour terminer le chemin.

Il a été construit 30 ponts mesurant ensemble 1,000 pieds de lambourdes. Trois milles de chemins ont été fascinés en partie et couverts d'une épaisse couche de sable ou de gravier. Trois cents ponceaux ont été construits. Il a fallu traverser des chaînes de roches qui ont exigé beaucoup de minage.

Il reste encore des pontages à couvrir de terre, des réparations à faire en plusieurs endroits; plusieurs cours d'eau seront aussi probablement nécessaires et il y aura à débarrasser le bois le long du chemin dans certaines places. Un pont sera aussi indispensable sur la rivière Malbaie. Il y aurait encore une amélioration importante à faire sur ce chemin, en faisant un certain changement dans la partie qui avoisine St. Urbain; cette déviation peu coûteuse éviterait des côtes considérables en raccourcissant le tracé actuel de 4 à 5 milles.

"J'ai pu me convaincre," dit M. Gauthier, "qu'il y avait une riche et belle vallée à coloniser le long de la rivière Ha! Ha! près du chemin. Le climat y est excellent et je ne doute pas que cette belle étendue de terrain ne le cède en rien sous le rapport du climat et de la fertilité du sol aux belles paroisses de St. Alexis et de St. Alphonse."

M. l'Assistant-Commissaire, qui a visité ce chemin l'été dernier, parle avec beaucoup d'éloges des travaux exécutés sur le chemin St. Urbain. Une barrière de péage y a été établie, aux premières neiges de cet automne, afin de pourvoir à son entretien. Le taux de péage est de trente sous par voiture; cela devra donner un revenu suffisant pour le tenir en bon ordre.

COMTÉS DE CHARLEVOIX ET SAGUENAY.

CHEMIN CALLIÈRE.

Conducteur : G. Tremblay.

Montant octroyé \$600.

La longueur de chemin complété, cette année, est de 1 mille et 1 arpent. Treize ponts ont été construits sur ce parcours, formant 60 pieds de pontage. Presque partout des fossés ont été faits de chaque côté du chemin. Le terrain sur lequel il a fallu travailler est très-difficile et extrêmement rocailleux, et il a fallu changer le tracé l'espace de 10 arpents, pour éviter de plus grandes difficultés.

COMTÉ DE CHARLEVOIX.

CHEMIN DU PIED DES MONTS.

Conducteur : E. Gobeil.

Montant octroyé \$400.

Ce chemin, long de 6 milles, peut être parcouru par les voitures d'été, l'espace

de 3½ milles qui sont parachevés sur une largeur de 15 pieds, avec fossés nécessaires. Il a été fait ½ mille en fascinage et 15 ponts formant 150 pieds de longueur qui ont coûté \$150. Il reste encore 2½ milles à faire pour compléter ce chemin. Le coût sera de \$300.

Les terres sont propres à la culture, mais elles le sont davantage au Pied-des-Monts. Dix lots ont été pris cette année.

Ce chemin est verbalisé.

ROUTE DES 3e ET 4e RANGS DE DESALES.

Conducteur : E. Gobeil.

Montant octroyé \$100.

Cette route a une longueur de 40 arpents. Elle a été réparée et améliorée sur toute son étendue. Reste un pont à construire qui coûtera à peu près \$75.

ROUTE DE SETTRINGTON.

PONT SUR LA RIVIÈRE DU GOUFFRE.

Conducteur : Antoine Bouchard.

Montant octroyé	{ pour la route.....	\$150
	{ pour le Pont.....	150
		<hr/> \$300

Cette route, qui s'étend du chemin de Settrington et DeSales jusqu'à la Concession de Ste. Marie des Eboulements, avait été travaillée l'année dernière l'espace de 1 mille et 8 arpents. Cette année il a été fait 16½ arpents de chemin. Dans cette étendue deux arpents ont été exhausés avec de la pierre. Six arpents étaient recouverts de gros cailloux qu'il a fallu enlever et placer sur les bords du chemin.

Il a été construit huit ponts en bois, recouverts de terre, formant 53 pieds de pontage. Cette route est maintenant terminée dans toute son étendue, et rendra de grands services aux colons établis dans Settrington et De Sales.

Le pont sur la Rivière du Gouffre est assez considérable. Il a été nécessaire de construire deux culées de 11 pieds de hauteur et de 41 pieds de longueur, pour appuyer les lambourdes, avec des ailes de chaque côté de 25 pieds. Dans ces ouvrages il est entré 126 plançons de 8 et 9 pouces de hauteur, longs de 15 et 22 pieds.

Il a fallu onze cents voyages de sable pour remplir les quais. Comme la somme allouée pour cette construction n'était pas suffisante, le conducteur a placé, en attendant, le pontage du vieux pont sur le nouveau, afin de ne pas arrêter la communication. Il sera nécessaire qu'un nouvel octroi soit accordé pour terminer ce pont.

ROUTE DU FLEUVE ST. LAURENT AU CHEMIN DES CAPS.

Conducteur : Wincelas Tremblay.

Montant octroyé \$350.

Ce chemin, long de 3 milles, conduit de la Petite Rivière St. François au chemin des Caps.

Les arbres ont été arrachés sur tout le parcours, et un espace de 15 arpents a été parachevé. Ce chemin est très-difficile à faire à cause du grand nombre de roches qui le couvrent.

COMTÉS DE CHARLEVOIX ET MONTMORENCY.

CHEMIN CAUCHON.

Conducteurs : P. Cauchon et Euchariste Gauthier.

Montant octroyé \$1,500.

Ce chemin a été travaillé dans la partie sud, par M. Cauchon, sur une étendue de 4 milles et 6 arpents, sur une largeur de 16 pieds, avec les fossés nécessaires, et est propre au roulage. Les abords du pont sur la rivière Ste. Anne ont été terminés ; pour cela, il a fallu déplacer des blocs de pierre très-considérables. Ces travaux ont coûté \$750.

Dans la partie nord, en partant de St. Joseph et gagnant vers le sud, M. Gauthier a fait le chemin sur une largeur de 12 pieds, l'espace de 4 milles et 3½ arpents ; cette section aussi est propre au roulage et a coûté \$750.

Un pont de 20 pieds, qui était brûlé, a été reconstruit. Il a été fait 13½ arpents de pontage sur terre et 11½ arpents de fascinaiges : ce qui a coûté \$136. Il a été charroyé 180 voyages de terre sur le pavage et il faudra encore couvrir de terre environ 7 arpents. Un pont de 45 pieds aura aussi besoin d'être réparé. Il reste encore à peu près 7 milles à faire pour compléter les 6 lieues de chemin depuis St. Ferréol à la paroisse St. Joseph, et il faudra encore \$1,500 pour compléter cette section de chemin.

Dans la section du chemin depuis St Joseph à la Passe-des-Monts, longue d'à peu près 12 milles, il restera 9 milles à ouvrir dont la plus grande partie dans la terre faite.

CHEMIN LAVAL.

Conducteur : T. A. Gauthier.

Montant octroyé \$400.

Ce chemin est long de 24 milles et ira tomber dans le chemin du Lac St. Jean. Il était déjà ouvert l'espace de 12 milles au-dessus de l'Eglise de Laval. De cette étendue, 8 milles étaient dans un très-mauvais état.

M. Gauthier a complété, cette année, 9 milles de chemin plus 2 ponts de 20 pieds de longueur et de 12 pieds de hauteur. Le chemin n'est pas seulement ébauché, mais il est parachevé et très-beau. Il a été très-difficile à faire à cause de la quantité de grosses pierres qu'il a fallu déloger, et il y en avait d'énormes.

[COMTÉS DE QUÉBEC ET DE CHICOUTIMI.

CHEMIN DU LAC ST. JEAN.

Conducteur : P. G. Tremblay.

Montant octroyé \$20,000.

Vu l'importance des travaux exécutés l'été dernier, dans ce grand chemin de colonisation, j'ai cru qu'il valait mieux donner en entier le Rapport du conducteur, afin de faire mieux connaître la nature de ces travaux et leur état actuel. Voici ce Rapport :

“ Le chemin dont j'ai conduit les travaux est le chemin du Lac St. Jean, long de cent dix milles ; il s'étend de Stoneham au Lac St. Jean.

“ Dix milles ont été complétés l'année dernière en bon chemin d'été ; dix autres milles ont été aussi faits cette année en chemin d'été, mais plus parfaits, plus solides et mieux égouttés, et cela par l'ordre de l'Honorable Commissaire des Travaux Publics qui, à la grande satisfaction des connaisseurs, a ordonné de retoucher les premiers dix milles pour leur donner le fini nécessaire aux chemins de 1ère classe. Son Excellence Sir Narcisse Belleau, l'Honorable Premier Ministre, M. Chauveau, qui ont honoré ces travaux de leur visite, ainsi que MM. le Préfet et plusieurs Maires du Comté, ont hautement loué la sagesse de l'Hon. Commissaire qui, en donnant une certaine perfection à un chemin de cette importance, a su ne pas tomber dans l'excès.

"Il y a donc actuellement vingt milles de chemin carrossable de terminés et qui nous conduisent au Lac-à-l'Epaule.

"De ce point au lac Jacques-Cartier, il y a vingt-deux milles qui sont ouverts en chemin d'hiver de quarante pieds de large, comprenant la largeur du chemin d'été plus quelques pieds de découvert; les arbres y sont enlevés avec leurs racines, le sol est resté nu, prêt au travail de la pioche et de la pelle l'été prochain; la plupart des ponts y sont faits; trois autres assez considérables, y compris celui de la décharge du lac Jacques-Cartier (c'est la rivière Jacques-Cartier), sont en voie de construction. Le coût du travail fait dans ces vingt-deux milles est environ le cinquième du coût total de l'ouvrage terminé.

"Le montant octroyé est \$20,000. Il a été employé comme suit: \$3,000 pour retoucher les premiers dix milles; \$3,500 pour enlever les arbres et les souches des vingt-deux milles compris entre le lac-à-l'Epaule et le lac Jacques-Cartier; \$9,500 pour les dix milles faits en très-beau chemin d'été et autres dépenses dont je produis les comptes en double; Balance au Trésor \$4,000, plus l'escompte \$402.23 en mains.

"Cette balance s'emploie actuellement pour terminer les ponts en construction et pour faire un dépôt de provisions au lac Jacques-Cartier, afin de faciliter l'exécution des travaux au printemps; c'est de bonne économie, car les travailleurs ayant les provisions à bon marché, leurs gages seront moins hauts, ils n'y perdront point et le Gouvernement y gagnera.

"Dans les dix milles faits et parachevés cet été, il y a 52 ponts dont

32 de	3 à 10	pieds de long.				
3 de	15	pieds de long.				
3 de	20	pieds de long et 8	pieds de cage.			
1 de	26	"	"	"	"	"
5 de	30	"	"	"	"	"
1 de	35	"	"	"	"	"
2 de	40	"	"	18	"	"
1 de	55	"	"	"	"	"
1 de	71	"	"	4	"	"
1 de	99	"	"	18	"	"
1 de	75	"	"	"	"	"
1 de	161	"	"	20	"	"

"Tous ces ponts mesurent ensemble 1,023 pieds de longueur, sont faits très solidement et coûtent, en moyenne, \$1 le pied.

"Il y a 6,500 pieds de pontage, quelquefois avec de forts terrassements, et coûtant \$00.35 le pied en moyenne. Dans les 22 milles du lac-à-l'Epaule au lac Jacques Cartier, quatre bâtisses ou camps de 20 x 18 pieds ont été construits assez solidement pour procurer un logement convenable en hiver aux voyageurs ainsi qu'à leurs chevaux; car dans chacun il y a un bon poêle. Une de ces bâtisses coûte \$40, et les trois autres \$30 chacune. Le coût des items ci-dessus, ponts, pontages et bâtisses est compris dans le coût des dix milles faits cette année et donne un mon

tant de \$3,428 ; si on le retranche de \$9,500 on a \$6,072 pour les dix milles de chemin, par conséquent \$607.20 le mille.

"17 à \$18,000 suffiront pour parachever les 22 milles déjà ébauchés. 8 à \$9,000 pourront suffire pour enlever les arbres avec leurs racines dans les 68 milles du lac Jacques-Cartier au lac St. Jean et en faire un magnifique chemin d'hiver ; c'est donc 22 à \$25,000 qu'il faudrait octroyer cette année. Après cela \$45,000 compléteront le tout en chemin d'été.

"Le coût total du chemin serait donc environ de \$95,000 : le tiers du coût du quai de la Rivière-du-Loup, pas la moitié de celui des chemins Matapédia et Témiscouata, quoique mesurant 25 à 30 milles de plus que ces chemins. Cent quatre-vingt-quatorze lots ont été arpentés chaque côté du chemin et sont presque tous pris à l'avance, certains défrichements ont même été faits en attendant que le Gouvernement mette ces lots en vente. L'Arpenteur déclare qu'en général ces lots sont bons, plusieurs même très-bons, mais que les moins bons feront vivre leurs propriétaires ; que le sol vaut mieux que certains terrains qu'il a arpentés dans d'autres localités.

"Il y a trois pouvoirs d'eau très-bien espacés. Le climat diffère peu, s'il diffère, de celui des environs de la ville. Du grain et des patates semés sur le chemin par deux colons ont parfaitement mûri et ont donné un bon rendement. J'ai constaté un grand empressement à prendre des lots sur le chemin, ce qui fait espérer qu'avant peu il y aura deux ou trois paroisses dans le township Cauchon que traverse le chemin."

"Le tout humblement soumis,

"G. TREMBLAY, Ptre."

COMTÉ DE QUÉBEC.

CHEMIN DE LA MONTAGNE.

Conducteur : P. Beaulieu.

Montant octroyé \$1,000.

Ce chemin part du pont du Lac St. Charles et traverse les concessions de St. Ignace et St. Romain ; sa longueur est de 2½ milles. Le chemin a été fait sur une étendue de 47 arpents, sur une largeur de 20 pieds, avec fossés et ponts sur les cours d'eau.

Ce chemin traverse une chaîne de roches très-difficile à travailler, et il a fallu employer la mine dans toute son étendue. Pour donner une idée de ces travaux, je dirai que la quantité de pierres qui a été extraite du chemin a été évaluée à 650 toises, par des personnes très-connaissantes. Il reste encore 25 arpents à faire, qui coûteront \$600. Ce chemin est verbalisé.

CHEMIN DE LA RIVIÈRE AUX PINS.

Conducteur : H. Crawford.

Montant octroyé \$500.

La longueur de chemin complété, cette année, est de 1 mille et 2 arpents dont un arpent a été fasciné. Il est fossoyé des deux côtés. Lorsque ce chemin sera terminé, il aura une longueur de 14 milles. A part du chemin terminé, le bois a été enlevé sur une longueur de 18 arpents, de manière à pouvoir servir en hiver.

COMTÉ DE PORTNEUF.

CHEMIN DE STÉ. CATHERINE DE FOSSAMBAULT,

(Sous le Contrôle du Conseil Municipal.)

Montant octroyé \$400.

Ce chemin a été macadamisé sur une étendue de 1 mille et 6 arpents, pour le prix de \$188.

La balance de l'octroi a été remise au Département.

CHEMIN MONTAUBAN.

Conducteur : N. Bellenger.

Montant octroyé \$1,000.

Ce chemin avait été complété dès 1865 jusqu'à la Rivière Batiscan, et c'est par erreur que, dans mon rapport sur les travaux de l'année dernière, j'ai dit que les 4½ milles de chemin ouverts par M. Bellenger, l'avaient été dans le chemin Montauban, j'aurais dû dire que ces ouvrages avaient été exécutés dans le chemin qui suit les bords mêmes de la Rivière Batiscan.

Cette année, les travaux du chemin Montauban ont été repris à la rivière, dans Chavigny, et continués jusqu'au lac au Sable, distance de 6 milles.

En partant de la Rivière, le chemin a une largeur de 20 pieds l'espace d'un quart de mille, ensuite 18 pieds seulement. Il est fossoyé et peut être fréquenté par les voitures d'été.

Il a fallu miner en divers endroits et construire trois ponts formant 40 pieds de longueur. Un arpent a été fasciné et cinq côtes diminuées considérablement. Les deux lieues de chemin ont coûté \$500.

Le Pont sur la rivière Batiscan a été parachevé, sa longueur est de 166 pieds sur 14 pieds de largeur. Il n'a pas fallu moins de 40 toises de pierre pour emplir les culées et le pilier, lesquels ont été aussi lambrissés. Il a coûté \$538.08.

Ce chemin a été ainsi prolongé pour donner accès aux bonnes terres qui bordent le Lac au Sable.

Il serait important que le chemin fût continué le long de la rive droite de la rivière Batiscan jusqu'à la fourche de la dite rivière qui se trouve à 5 lieues plus haut, et même au delà, pour communiquer au magnifique territoire qui se trouve en ces endroits.

Voici ce que dit M. Bellenger dans son Rapport : " D'après toutes les informations que j'ai reçues, tant des conducteurs de chantiers que des personnes que j'ai envoyées exprès, il y a depuis le 8me portage, sur les deux rives de la rivière Batiscan, en montant jusqu'à la rivière Pierre et au-delà, de quoi faire neuf ou dix paroisses. Ici les Laurentides ne sont pas fort élevées et le sol y est bon. Les montagnes sont presque toutes de terre et abritent tellement les vallées que le climat y est aussi doux que sur le bord du fleuve. Les personnes qui s'occupent du chemin à lisses de Gosford, veulent qu'il ait son terminus à la Fourche de la rivière Batiscan, c'est-à-dire à 5 lieues du 9me Portage.

" Les colons de ces nouvelles paroisses n'auront pas d'autre chemin pour se rendre à Québec que le chemin Gosford, et je pense que ce chemin à lisses n'a pas d'autre chance de vie.

" Les trois quarts des terrains sus-mentionnés sont couverts de bois mêlés et sablonneux, l'autre quart est montagneux et couvert d'érables.

" Quant au sol, dans Montauban, il est sablonneux et comme suit : 1ère couche, terre végétale de 6 ou 7 pouces d'épaisseur, puis une seconde couche de sable assez bon de 10 pouces, puis la marne à une grande profondeur. De l'autre côté de la rivière, dans Chavigny et en montant, 1ère couche : sable gras 10 ou 12 pouces, 2de couche : une terre jaune mêlée de sable. Le sous-sol me paraît de la première qualité. On rencontre souvent de grands espaces de terre grise couverte d'ormes, de frênes, etc., etc."

Les rives de la rivière Batiscan offrent plusieurs sites où il serait aisé de faire marcher des moulins et sans frais.

Sur le parcours du chemin du 8ème au 9ème portage, sur la rivière Batiscan, tous les lots sont pris, et beaucoup de défrichements ont dû être faits dans le cours de cet automne. Dans Chavigny, sur le chemin fait cette année, il n'y a que 4 lots de pris.

Puis M. Bellenger ajoute : " La nouvelle paroisse de St. Ubalde est érigée civilement et canoniquement. Elle a une église et aura un curé à l'automne de 1870. Il y a plus de cent terres en culture, et environ 60 résidents y étaient fixés en 1868. La société de colonisation du comté de Portneuf lui a donné de grands secours.

" Il y a cinq ans, il n'y avait pas de colons dans St. Ubalde, et le chemin qui

traverse cette paroisse n'existait pas. Une autre place d'église est marquée sur la rivière Batiscan, à $3\frac{1}{2}$ lieues de St. Ubalde."

Le chemin n'est pas encore verbalisé.

COMTÉ DE CHAMPLAIN.

CHEMIN DE ST. NARCISSE.

Conducteur : Frs. Trudel.

Montant octroyé \$700.

Le point de départ de ce chemin est au bout de la seigneurie de Champlain, à $5\frac{1}{2}$ lieues du fleuve, il suit la grande ligne qui divise la seigneurie de Batiscan du canton de Radnor ; mais le chemin est entièrement sur la seigneurie de Batiscan qui appartient au gouvernement, afin de servir de chemin de front aux terres du rang Ouest de St. Pierre, tel que fixé par un règlement du conseil municipal de St. Narcisse, en date du 19 Juillet 1864. Le chemin devra se continuer le long de cette ligne jusqu'à la rivière St. Maurice et coupera le chemin de St. Tite à environ 8 milles de son point de départ. Ce chemin avait été ouvert ces années dernières sur une étendue de 3 milles et 10 arpents, sur une largeur de vingt pieds.

La longueur de chemin parachevé, cette année, est de 67 arpents, et 2 autres arpents dont le pontage est posé mais non encore couvert de terre. Dans cette étendue parachevée, $19\frac{1}{2}$ arpents ont été pontés et recouverts d'un pied de terre, moins les 2 arpents mentionnés plus haut. De ce pontage, 12 arpents se trouvent dans le grand Pays-Brulé, dont il est question dans mon rapport sur les travaux de 1864, où il a fallu charroyer la terre à une distance de 10 arpents ; les autres $7\frac{1}{2}$ arpents de pontage se trouvent au Nord du Pays-Brulé. Ces pontages ont coûté \$250.

Les fossés, dans toute cette étendue, depuis le Pays-Brulé à aller au bout du chemin parachevé, distance de 54 arpents, sont en moyenne de 3 pieds de largeur sur 3 pieds de profondeur. Afin de mieux égoutter le chemin, il a été fait une décharge de 8 arpents de longueur qui conduit les eaux à un petit lac ; elle a coûté \$23.

Il a été aussi construit 3 petits ponts. Un autre pont qui avait été construit en 1864, sur une grosse décharge, a été renouvelé.

Les travaux de cette année, en y comprenant les ponts et pontages, ont coûté sur le pied de \$303.36 par mille.

Il reste encore à peu près 10 milles de chemin à faire pour le rendre au St. Maurice, et cela devra coûter environ \$350 par mille.

Ce chemin passe à travers une étendue de terrains bien propres à la culture et assez considérable pour y former deux paroisses. Ces avantages ont été assez bien appréciés par la société de colonisation du comté de Champlain qui se propose de diriger ses opérations vers ces endroits et y fonder une paroisse.

CHEMIN DE LA CÔTE ST. PAUL.

Conducteur : C. Toussignant.

Montant octroyé \$600.

Dans ce chemin, long de 3 milles et 27 arpents, il restait encore, lors de la clôture des travaux, l'automne dernier, une étendue de 50 arpents à faire pour le terminer.

Cette année, M. Toussignant a travaillé dans une route de 32 arpents pour communiquer de la Côte St. Paul à St. Tite, elle se termine sur les bords de la rivière des Envies. Cette route a 26 pieds de large avec des fossés chaque côté, une décharge de 26 arpents a été faite pour l'égoutter. Il y a eu du pontage et fascinage de fait et il a été construit deux ponts du coût de \$12 les deux. Cette route est maintenant terminée.

Il reste 45 arpents de route à faire pour communiquer du rang St. Pierre au rang St. Paul, le coût en est estimé à \$600.

Cette route sera d'un grand avantage pour le commerce du St. Maurice, vu qu'il y a plusieurs chantiers dans les environs.

Il y a plusieurs pouvoirs d'eau sur la rivière des Envies, et 14 lots ont été pris cette année dans les environs du chemin.

Il est verbalisé depuis cet été.

CHEMIN DE ST. TITE A LA CÔTE ST. PAUL.

Conducteur : F. Lahaie.

Montant octroyé \$300.

Avec l'octroi de l'année dernière \$250, ce chemin avait été ouvert sur une demi-largeur. Cette année il a été complété dans toute son étendue. La partie ainsi parachevée mesure 2 milles et 1 arpent.

DEUX ROUTES DANS ST. LUC.

Conducteur : O. Frigon.

Montant octroyé \$200.

Ces deux routes ont chacune une longueur de 25 arpents. La route dite "Route du 2nd rang de St. Luc" traverse les terres du 2ème rang de la seigneurie de Champlain, et la route "dite route du 3ème rang" traverse les terres du 3ème rang de la même seigneurie.

Ces routes ont une largeur de 20 pieds et sont fréquentées dans leur étendue par les voitures à roues, mais les fossés sont encore à faire dans presque toute leur longueur. Ces chemins, quoique propres au roulage, ne sont pas terminés.

Une étendue de $2\frac{1}{2}$ arpents a été fascinée dans la route du 3ème rang.

Pour terminer la route du 2ème rang il faudrait encore une somme de \$120, et pour terminer celle du 3ème rang \$80.

Le terrain dans les environs de ces chemins est d'un sol léger et de terre franche, propre à la culture et couvert de bois mêlé. Il contient aussi de la mine de fer.

PONT DANS ST. LUC.

Conducteur : O. Frigon.

Montant octroyé \$150.

Ce Pont est parachevé. Il a été construit d'une manière solide et convenable et sera d'un grand secours pour avancer la colonisation. Le printemps prochain il sera blanchi à la chaux, ce que le conducteur n'a pu faire cette automne à cause de la saison avancée.

CHEMIN DES GRANDES PILES.

Conducteur : Louis Arcand.

Montant octroyé \$400.

Dans ce chemin les arbres et les souches ont été arrachés sur une longueur de un mille et 6 arpents. Une étendue de 15 arpents a été pontée et fascinée et recouverte de terre de manière à donner un bon passage de 14 pieds de largeur. Il reste encore une certaine étendue en savane pelée à traverser avant de se rendre au lac à la Tortue, et qu'il sera nécessaire de ponter et couvrir de terre. Heureusement qu'il se trouve au milieu de cette savane un monticule qui pourra fournir la terre nécessaire à ces travaux.

CHEMIN DE LA MADELEINE.

Conducteur : D. G. LaBarre.

Montant octroyé \$550.

Ce chemin, long de 22 milles, pourrait être praticable pour les voitures à roues s'il y avait des ponts sur la rivière Cachée et sur la rivière aux Tourtes. Il est ouvert sur une largeur de 20 pieds entre les fossés.

Cette année, le chemin a été parachevé sur une distance de 3 milles. Il a été fait 20 arpents de fossés et 7 arpents dans les côtes. Le chemin a aussi été fasciné sur une certaine étendue.

Il reste encore 16 milles à faire pour compléter le chemin ; ces ouvrages coûteront de 3 à \$400 du mille.

M. LaBarre dit que les terres, le long du chemin, sont presque toutes prises et que les colons n'attendent que l'ouverture du chemin pour s'y établir. Il y a de quoi former deux belles paroisses.

CHEMINS DANS STE. FLORE, (2 ROUTES).

Conducteur : J. B. Chrétien.

Montant octroyé \$600.

Je donne ici le rapport de M. Chrétien :

" J'ai l'honneur de vous présenter mes réponses aux questions contenues dans votre circulaire du 21 Octobre dernier.

" I.—J'ai eu à diriger les travaux sur deux routes différentes, en cette paroisse. La première, complètement terminée, se trouve située sur le côté Nord du *chemin des Piles* presque en face de la chapelle. Elle traverse ce rang de terre pour se rendre à un autre rang appelé St. Alexandre qui, lui, vient d'être ouvert à la colonisation. La longueur totale de cette route est de vingt-trois arpents.

" La seconde route, non encore terminée, s'ouvre au côté sud du *chemin des Piles* et est situé au nord de la chapelle. Elle traverse également tout ce rang pour se rendre à un nouveau qui porte le nom de Ste. Catherine. Elle a une longueur de quarante-trois arpents.

" II.—La largeur de ces chemins est d'ordinaire de dix-huit pieds, quelquefois un ou deux pieds de plus ; ils peuvent être fréquentés dans tout leur parcours par des voitures à roues, pour les vingt-trois arpents de la première route et dix-sept de la seconde. Les vingt-six qui restent à terminer sont complètement déboisés, les souches arrachées ; il ne nous restera plus qu'à travailler le terrain et à faire les fossés là où il y en aura besoin.

“ Les fossés sont du reste faits et terminés partout sur les deux routes.

“ III.—J’ai fait terminer, comme je viens de le dire, premièrement une route de vingt-trois arpents sur laquelle il y avait trois ponts à faire. Je n’ai pas calculé séparément le coût de chacun de ces ponts jetés sur des *cavées* assez profondes ; ils ont été travaillés par les employés journaliers du chemin, il y en avait parmi eux d’habiles à ce genre d’ouvrage, ils s’y sont livrés tandis que les autres continuaient à ouvrir la route.

“ Deuxièmement, j’ai fait ouvrir dans tout son parcours une autre route de quarante-trois arpents. Les arbres, souches, et tout embarras quelconque ont été enlevés, le terrain est aujourd’hui complètement libre ; de plus, sur ces quarante-trois arpents, dix-sept sont complètement terminés et sont pourvus de fossés.

“ Outre un petit pont de peu d’importance, un autre a été jeté sur une *cavée* profonde ; je ne puis en spécifier le coût, parceque ici ce sont les travailleurs à la journée pour le chemin qui l’ont fait.

“ IV.—Pour terminer la seconde route, il reste le travail de parachèvement sur une longueur de vingt-six arpents, ce qui pourrait coûter environ deux cents piastres. Mais j’aime à vous faire observer que, malgré que nous soyons arrivés à la fin d’un rang, la route n’est pas pour cela terminée, elle devra traverser tout ce second rang pour arriver au troisième rang de cette paroisse appelée *les Héberts*. Avec l’autorisation du Département j’ai fait tirer des lignes pour la continuation de cette route, et tout est prêt pour son parachèvement l’été prochain.

“ Ici nous aurons trente-deux et demi arpents de chemin à faire parceque, pour avoir un terrain favorable dans toute sa longueur, il nous faut faire une équerre de quelques arpents.

“ Il y aura un pont considérable à faire qu’il nous est impossible d’éviter, de sorte que je suggérerai au département de faire l’octroi de sept cents piastres pour cette seconde partie de la route.

“ V.—Pour la première route, outre qu’elle ouvre un nouveau rang de terres à la colonisation, elle fait encore connaître l’existence d’une magnifique vallée, située à quelque distance et que des personnes compétentes qui l’ont visitée me disent renfermer de belles terres. Qui sait même s’il n’y aurait pas moyen d’établir là, plus tard, les commencements d’une nouvelle paroisse ; au reste j’aurai l’occasion de vous fournir plus tard des renseignements plus détaillés et plus positifs. Je me proposais de faire une excursion dans ces endroits cet automne, mais l’hiver hâif que nous avons eu m’en a empêché.

“ Pour l’autre route je vous ai fait connaître qu’elle ouvre deux rangs à la colonisation.

“ VI.—Le sol est partout d’une qualité supérieure.

“ L’on avait toujours cru que ces terres seraient excellentes pour la culture de tous les grains, ou autrement dit, quelles seraient des terres à grain ; aujourd’hui que l’ouverture des chemins les fait connaître dans toute leur valeur, je suis positif

à dire comme aussi je veux le faire connaître publiquement : nous avons ici des terres de première qualité et je suis heureux de confirmer, par le témoignage des observations faites cet été, la bonne opinion qu'on en avait conçue. Pour les différentes espèces de bois, première route, sur les terres du rang St. Alexandre, érables, merisiers, frênes, noyers, chênes, hêtres, bois blanc, épinettes ; deuxième route, érables, merisiers, hêtres, épinettes, sapin. Il y aura ici un petit pouvoir d'eau, ou même deux.

“ VII.—Il y a eu et il y aura encore des chantiers cette année non loin des chemins. Il y a encore du bois propre au commerce.

“ VIII.—Rang St. Alexandre, onze nouveaux lots pris, mais pas tous cette année ; l'année dernière j'ai encouragé la colonisation de ce rang, malgré qu'il n'y eût encore aucun chemin de fait, leur promettant bien de devoir m'intéresser auprès du Gouvernement par l'entremise de notre si digne représentant, l'Honorable Monsieur Ross, pour leur procurer une route cette année.

“ Ils ont été encouragés par cette promesse et ont travaillé activement à ouvrir leurs terres. Ces braves colons ont déjà fait des défrichements considérables. J'ai été heureux de le constater moi-même et de les en féliciter.

“ Rang St. Catherine :—il y a ici onze à douze lots de pris dans les environs de la route. Les progrès, sous le rapport du défrichement, ne sont pas aussi considérables, la difficulté de sortie pour ne pas dire l'impossibilité, le doute où l'on était s'il s'ouvrirait un chemin, en sont la cause ; cependant il y a un commencement qui va maintenant prendre de l'activité, et bientôt nous aurons à enregistrer des progrès. Ces lots sont en partie pris par des jeunes gens de la paroisse, ce dont je ne suis pas peu content, car ils seront détournés par ce moyen de s'expatrier dans les Etats-Unis. Il y en a parmi eux qui en avaient conçu le dessein et qui, suivant les bons conseils qui leur ont été donnés à ce sujet, sont en possession d'une terre qui a un bon commencement et qui sont en ce moment très-encouragés.

“ IX.—Les progrès de la Colonisation ici ont été tels qu'ils surprennent tout le monde, et si ces progrès ne sont en rien ralentis, l'opinion est que, dans cinq ans, cette paroisse aura doublé sa population. Tous les étrangers que j'ai vus ici fondent beaucoup d'espérance sur l'avenir de cette paroisse. La fertilité du sol, la facilité et les avantages qu'ont les colons pour la vente de leurs produits à raison du voisinage des chantiers, expliquent les progrès.

“ X.—Il n'y a pas assez longtemps que je suis ici pour pouvoir répondre exactement à cette question. Les colons sont presque tous Canadiens, quatre ou cinq familles seulement de nation étrangère. Il y a ici des Canadiens revenus des Etats-Unis, mais pas un grand nombre, que je connaisse.

“ XI et XII.—Il y a une Chapelle ici.

“ Les principaux grains récoltés ici, dans les environs des chemins ouverts, sont : le sarrazin, le blé, l'avoine et l'orge. Ces grains ont très-bien réussi et la bonne récolte n'a pas peu encouragé les Colons ; les grains n'ont en outre rien souffert de la gelée ou des insectes.

“ XIII.—La valeur des propriétés, tant dans ce qui constituait la paroisse de Ste.

Flore il y a cinq ans, que dans ce qui la constitue aujourd'hui, a augmenté considérablement.

" L'évaluation des propriétés constate une augmentation de quarante mille piastres sur la valeur, depuis l'espace de cinq ans.

" XIV.—Je n'ai aucun effet ni outils qui appartiennent au Gouvernement.

" XV.—Une des deux routes, la première, est verbalisée; je ne puis préciser le temps, mais je crois que vers le temps de l'ouverture des travaux tout s'est réglé définitivement.

" Voilà, Monsieur l'Inspecteur, pour le moment, les détails que je puis fournir; plus tard, comme je vous l'ai dit, j'espère pouvoir m'étendre plus au long et avoir des renseignements positifs sur des terres situées dans la profondeur de la vallée du St. Maurice."

Je demeure, etc.,

J. B. CHRÉTIEN, Ptre.

COMTÉ DE ST. MAURICE.

CHEMIN DE ST. MAURICE.

Conducteur: J. V. Genest.

Montant octroyé \$1,700.

Ce chemin a son point de départ dans la paroisse de Ste. Flore, au lieu appelé "Moulin de Rickaby," deux milles à l'est de l'Eglise, et devra se rendre jusqu'à la Rivière-aux-Rats; de ce point il est projeté d'ouvrir une branche jusqu'à la Tuque, sur le St. Maurice, et une autre branche jusqu'à la Rivière Vermillon, en suivant le sud de la Rivière-aux-Rats.

La longueur de chemin fait, cette année, est de 3 milles, 7 arpents et 6 perches. Il s'y trouve 23 petits ponts mesurant ensemble 96 pieds de pontage. Un ancien pont de 80 pieds de pontage s'était écroulé, il a été relevé et reconstruit. En outre il a été fait 6 arpents et 7 perches de pontage en bois rond recouvert de terre, pour traverser une tourbière, ainsi qu'un arpent et 7 perches de fascinage. La largeur du chemin est de 20 pieds roulant. Les fossés sont faits partout où ils étaient nécessaires. Ce chemin peut être maintenant fréquenté par les voitures à roues sur une distance de 11 milles, y compris la partie ouverte en 1862. Il en reste encore 7 milles à faire qui sont tracés par l'Arpenteur.

A part les endroits rocheux, le sol, dans les environs du chemin, est bon et très-propre à faire des établissements agricoles, et nul doute que, une fois ouvert, de nombreux colons iront s'y établir et tireront un grand avantage du commerce

qu'ils pourront faire eux-mêmes avec les commerçants de bois, en leur vendant leurs produits.

Le sol est couvert d'érable, merisier, épinette blanche, cèdre, etc. Plus haut, c'est-à-dire à l'extrémité du chemin, commencent les forêts de pin. Un pouvoir d'eau considérable se trouve à la décharge du lac La-Truite.

Sur la partie du chemin ouverte ces années dernières, 77 terres ont été prises, par des colons et 32 maisons ont été construites.

L'on construit en ce moment une chapelle à Mont-Carmel, et une place d'Eglise a été marquée à la Rivière-aux-Rats. Aussitôt qu'une église aura été construite en cet endroit, qui est un poste important pour le commerce de bois, on y verra surgir une belle paroisse qui sera le noyau de plusieurs autres dans les environs.

Le Conseil municipal de Ste. Flore a verbalisé $2\frac{1}{2}$ milles du chemin.

CHEMIN MAGNAN.

Conducteur : Cyrille Magnan.

Montant octroyé \$600.

Dans ce chemin, $1\frac{1}{2}$ mille a été parachevé cette année, pour le prix de \$488.82. Les endroits bas ont été élevés de 2 pieds sur une étendue de 4 arpents et deux perches. De plus, $1\frac{1}{2}$ mille a été simplement ouvert pour la somme de \$51.

Le chemin est maintenant complété sur une étendue de $10\frac{1}{2}$ milles, savoir : $6\frac{1}{2}$ milles dans Shawinigan et 4 milles dans Caxton. Sa largeur est de 18 pieds, à l'exception de quelques endroits où de grosses roches ont été laissées en place et qu'il aurait été trop coûteux d'enlever. Tous les fossés sont faits.

M. Magnan dit qu'il reste encore 8 milles de chemin à faire, dont 4 milles dans Shawinigan et 4 milles dans Caxton, et dont le coût sera d'à peu près \$400 du mille, y compris les deux ponts à terminer sur les rivières Shawinigan et Des-Souris.

Depuis le printemps, 21 lots ont été pris dans Caxton et, malgré les pluies incessantes, il a été fait au-delà de 80 arpents d'abattis. La population qui, il y a 5 ans, était de 60 âmes, le long du chemin, est maintenant de 200.

CHEMIN DE SHAWINIGAN.

Conducteur : A. Rousseau.

Montant octroyé \$1,200.

Ce chemin a son point de départ sur le lot No. 18, au cordon des terres situées

sur le 5ème et 6ème rangs de Shawinigan, traverse ce canton, puis ensuite monte dans le cordon entre les 14ème et 15ème rangs de Caxton, jusqu'à la grande ligne qui sépare ce township des terres non-arpentées.

Le chemin avait été ouvert en chemin d'hiver, l'année dernière, l'espace de 8 milles. Cette année, 2 milles et quelques arpents ont été terminés, et 5 arpents ne demandent qu'à être arrondis. Sa largeur est de 20 pieds, sans y comprendre les fossés. Les fossés ont été faits où ils étaient nécessaires.

Un pont considérable, de 122 pieds de pontage, de 9 pieds de hauteur, a été construit sur la décharge du lac à Manuel. Il est appuyé sur trois piliers et sur trois chevalets. Les bois employés dans la construction de ce pont sont : le pin, le cèdre, la pruche et l'épinette rouge. Il a coûté \$150.

Un second pont, de 33 pieds de pontage, a coûté \$34. Les fondations sont appuyées sur le roc. Six autres petits ponts, mesurant ensemble 22 pieds, ont coûté \$20.

En partant du Pont de la Décharge, il a fallu faire 4 arpents de pontage et fascinage recouverts de terre, avec remblai d'un côté, afin de donner au chemin une largeur de 18 à 20 pieds, et franchir l'inconvénient que présente la montagne rocheuse qui se trouve près du Lac. Plus loin, il a encore été fait 6 arpents et 6 perches de pontage et de fascinage, avec fossés de 3 pieds de largeur de chaque côté.

Il reste encore 8 milles de chemin à faire pour le rendre au cordon entre Caxton et les terres non-arpentées. Ces travaux sont estimés à \$500 du mille, y compris les ponts.

Extrait du rapport de M. Rousseau :

" Dans la partie de Shawinigan que traverse le chemin, il y a une chaîne de montagnes rocheuses qui, sur quelques lots, empêchent d'en livrer une certaine partie à la culture, mais en général on peut affirmer que la plus grande partie des terres sont cultivables. Le défaut de voies de communication avait toujours été un grand obstacle à l'avancement de la colonisation, mais maintenant on peut presque assurer que, dans quelques années, tout le haut du township sera peuplé de laborieux colons. On peut en dire autant de Caxton ; car depuis longtemps les colons de ce canton, qui n'ont que quelques arpents de défrichés sur leurs terres, attendaient l'ouverture de ce chemin pour aller s'y établir.

" Ce chemin, suivant la direction qui lui a été donnée, conduit à de beaux lots de terres qui longent la Mantawa. De ce dernier endroit il peut être continué en profondeur jusqu'à la Rivière-aux-Rats, traversant toujours des terrains éminemment propres à la culture."

" Trois magnifiques pouvoirs d'eau se trouvent sur le chemin et le minéral de fer abonde.

" Un mois après que les travaux ont été commencés, l'année dernière, tous les lots étaient pris et les défrichements commencés. Il y a des colons qui ont été même assez hardis pour faire des défrichements à 7 milles au-delà du chemin."

CHEMIN DE HUNTERSTOWN A ST. ETIENNE.

Conducteur : C. Gélinas.

Montant octroyé \$800.

Il a été fait, cette année, une étendue de $1\frac{1}{2}$ mille propre au roulage et sept arpents de fascinage et pontage. Ces travaux ont coûté \$550. De plus, $2\frac{1}{2}$ milles ont été simplement ouverts, pour la somme de \$250. Il reste encore 6 milles à ouvrir ; le conducteur estime ces travaux à \$1,800.

Une étendue de 400 arpents a été défrichée, cette année, dans les environs du chemin. La colonisation a beaucoup augmenté ces dernières années. La population est le double de ce qu'elle était il y a cinq ans. Parmi les nouveaux colons établis dans le cours de l'été, vingt revenaient des Etats-Unis.

Deux Eglises ont été bâties dans ces localités, et une troisième est en construction.

COMTÉ DE MASKINONGÉ.

CHEMIN DE ST. PAULIN.

Conducteur : F. X. A. Rivard.

Montant octroyé \$1,000.

Cette année, le chemin a été complété sur une étendue de 3 milles et 20 arpents. De plus, des ponts ont été construits mesurant en tout 453 pieds de pontage.

Il est resté dans les mains de M. Rivard une balance de \$187.40 qu'il doit employer dans le cours de l'hiver à construire un pont sur la décharge du lac à l'Eau-Claire ; le bois est rendu sur place.

CHEMIN DE STE. URSULE.

Conducteur : Toussaint Grenier.

Montant octroyé \$1,000.

Cette année, le chemin a été rendu propre au roulage sur une étendue de 6 milles, dans lesquels se trouvent 22 arpents de savane qui ont été fascinés et fossoyés et 7 arpents de pontage sur lambourdes. Un pont de 120 pieds de longueur a été construit sur la rivière-aux-Ecorces et onze autres ponts de moindre longueur formant en tout 362 pieds de pontage.

La largeur du chemin est de 15 à 20 pieds avec les fossés nécessaires à son égout. De plus, 3½ milles ont été faits en chemin d'hiver. Dans cet espace il a été construit 5 ponts dont 3 ayant chacun 36 pieds, un autre de 33 pieds et le dernier 26 pieds.

Le sol, sur ce chemin, est d'une qualité très-fertile et couvert de toutes espèces de bois et d'un grand nombre de belles sucreries. Il y aurait place pour former une belle paroisse. Beaucoup de personnes désireraient prendre des terres, mais elles ne sont pas encore arpentées.

CHEMIN ST. DIDACE.

Conducteur : R. Barette.

Montant octroyé \$1,000.

Cette année, le chemin a été ouvert sur une étendue de 3 milles, 10 arpents et 2 perches, dont 37 arpents et une perche complètement terminés, et 57 arpents et une perche défrichés et le bois arraché sur une largeur de 24 pieds. Il a été construit 11 ponts formant 178 pieds de pontage, le coût en a été de 40 centins du pied. Ces ponts ont été couverts de terre par crainte du feu. Il a été fait aussi une étendue de 250 pieds de fascinage.

Il faudrait encore une somme de \$1,000 pour parachever la partie simplement ouverte, et pour ouvrir le chemin à 20 arpents plus loin où se trouve un beau pouvoir d'eau sur la rivière-aux-Ecorces et d'excellentes terres situées dans le township Houde.

Le chemin est maintenant ouvert sur une longueur de 15 milles, sur une largeur de 18 à 20 pieds avec fossés, de manière à rendre le trajet facile en toute saison. Il est rendu aux terrains du Lac Bonneterre, c'est-à-dire, aux terres de la Couronne.

Il est question d'ériger une chapelle dans ces endroits, le printemps prochain, et les colons demandent avec instance au Gouvernement de les aider dans cette entreprise.

COMTÉ DE BERTHIER.

CHEMIN DE ST. DAMIEN.

Conducteur : J. J. Desautels.

Montant octroyé \$1,500.

Ce chemin, qui se trouve dans la nouvelle paroisse de St. Damien formée des

six derniers rangs de Brandon, est un embranchement du chemin Brassard (Mantawa). Sa longueur sera de 17 milles et 24 arpents.

Avec la somme allouée, le chemin a été parachevé sur un parcours de 3 milles et 5 arpents, sur une largeur de 20 pieds. Dans le reste de sa longueur, 14 milles et 19 arpents, il a été ouvert en un chemin d'hiver, sur une largeur qui varie de 15 à 18 pieds.

Le terrain sur tout le parcours du chemin est excellent. Le sol est une bonne terre jaune, mêlée d'un peu de sable dans de rares endroits et très-facile à cultiver, vu qu'il ne s'y trouve pas de roches.

Ce chemin est très-important et facilitera beaucoup l'établissement de cette partie du township dont les dernières habitations touchent presque le township Provost.

DÉCHARGE DU LAC MASKINONGÉ.

Conducteur : N. Cornellier.

Montant octroyé \$400.

Avec cette somme et au moyen de corvées données par les colons, deux canaux de 270 pieds de longueur chacun, sur 40 pieds de largeur et de 3 à 4 pieds de profondeur, ont été creusés dans la décharge. Cela a eu l'effet de découvrir douze à quinze cents arpents d'excellente terre à l'entour du Lac.

COMTÉ DE JOLIETTE.

CHEMIN MANTAWA (Brassard.)

Conducteur : T. L. Brassard.

Montant octroyé \$7,000.

En juillet 1868, le feu a consumé toutes les constructions en bois qui se trouvaient sur le chemin. Dans ce terrible incendie, huit grands ponts ont été brûlés ainsi que grand nombre de pontages sur lambourdes et, ce, sur presque toute la longueur du chemin.

Le pont sur la rivière Noire, mesurant 70 pieds de longueur, a été reconstruit le même automne ; et cette année, trois autres ponts ont aussi été reconstruits qui, avec celui de la Rivière Noire, mesurent 252 pieds de pontage. La somme payée pour reconstruire ces quatre ponts est de \$425.

La longueur de chemin fasciné est de 12 arpents et 7 perches, le coût a été de \$422.

Il a été parachevé, cette année, une étendue de 9 milles ; le coût de ces travaux, y compris les ponts et fascinage, a été de \$4,000.

L'ouverture du nouveau tracé ordonné par l'Hon. Commissaire des Travaux Publics, a coûté \$2,379.

Voici ce que dit M. Brassard dans son rapport : " Il me reste maintenant à vous parler de trois autres milles de chemin parachevés, moins quelques arpents, aux célèbres Sept Chûtes de la rivière Noire. Pour vous donner une idée des difficultés que j'ai rencontrées ici, il faut que je dise de suite que chacun de ces trois milles coûte \$1,500. Aux Sept Chûtes, quand il n'y avait pas un rocher à faire sauter par la poudre, il y avait un précipice à combler avec la pierre. Enfin, à force de travaux et de dépenses, j'ai réussi à faire un beau chemin, solide et durable, que l'eau et le feu ne pourront démolir.

" Toutes les constructions en bois ont été remplacées par des constructions en pierre. Il y avait ici, avant le feu, trois ponts considérables dont le premier avait 180 pieds, le second 100 pieds, et le troisième 90 pieds. De plus, j'ai trouvé moyen d'éviter deux énormes côtes qui faisaient grand déplaisir à tous les voyageurs. Depuis que je travaille sur le chemin, j'ai fait éviter 106 côtes énormes, sans compter nombre de petites, et la grande artère qui conduit à la Vallée de la Mantawa se trouve abrégée de 8½ milles.

" Sur ce qui reste de chemin, il n'y a qu'environ un mille qui présente de grandes difficultés, et où il faudra dépenser environ \$1,000 à \$1,200. Le reste ne présente que les difficultés ordinaires. Sur ce parcours à faire, il y aura cinq ponts à construire, dont deux dispendieux. Le nouveau tracé épargne la dépense de 5 ponts passablement coûteux.

" J'ai le plaisir de vous annoncer qu'un courant de colonisation se prépare, cet hiver, pour la Vallée de la Mantawa. Un curé y réside depuis le mois d'octobre dernier. A cette époque, on ne comptait que 22 familles résidentes, mais très courageuses, vu les difficultés du chemin.

" Bon nombre de terres avaient un commencement de défrichement, plusieurs étaient ensemencées et attendaient le propriétaire qui, lui aussi, attendait un meilleur chemin. Le printemps prochain nous apprendra ce que vaut un bon chemin pour la nouvelle colonie."

CHEMIN DE LA RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

Conducteur : J. H. St. Jacques.

Montant octroyé \$2,000.

Le point de départ de ce chemin est à St. Alphonse et son terminus au 2^{ème}

rang du township Cartier; plus tard, il devra être continué jusqu'au grand lac l'Assomption. Sa longueur actuelle est d'environ 10 milles, mais sa longueur future sera d'à peu près 24 milles. Le chemin passe par l'église de St. Côme située au 9ème rang de Cathcart et par la rivière Swagam.

Les travaux de cette année ont été exécutés sur une longueur d'environ 10 milles; de cette étendue $7\frac{1}{2}$ milles ont été parachevés et les voitures à roues peuvent y circuler facilement.

Il a été fait 16 arpents de pontages et fascinages, qui ont coûté \$25 de l'arpent, un pont sur la rivière de Bull dont le coût a été de \$50, et 12 autres ponts qui ont coûté chacun \$20.

Pour compléter le chemin jusqu'au 2ème rang de Cartier, il reste 2 milles à faire, estimés à \$800, et un pont sur la rivière l'Assomption, à l'Eglise de St. Côme, qui coûtera au moins \$500.

Les colons désirent beaucoup que le chemin soit continué, l'année prochaine, jusqu'à la rivière Swagam, ce qui donnerait encore 3 milles de plus dont le coût serait de \$1,200; total pour finir le chemin jusqu'à la rivière Swagam, environ \$2,500. Ouvert jusque là, il offrira aux colons une étendue considérable de bonnes terres, dont le sol est de terre grise et de terre jaune, et suffisante pour y fonder une paroisse; et au grand lac l'Assomption il y a de la place pour établir au moins deux paroisses. Toutes ces terres sont couvertes de beaux bois francs.

Plusieurs colons ont pris des lots dans les environs du chemin et 50 colons ont fait, cette année, chacun environ 10 arpents de défrichement.

La nouvelle paroisse de St. Côme fait de bons progrès. Une cinquantaine de familles se sont établies dernièrement dans le haut de Cathcart et dans Cartier, parmi lesquelles plusieurs reviennent des Etats-Unis.

Dans un township voisin on est à bâtir une chapelle dont la place avait été marquée au commencement de l'été.

PONT SUR LA RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

CONDUCTEUR : P. BEAUDRY.

MONTANT OCTROYÉ \$500.

Ce pont est situé sur la rivière l'Assomption, dans la paroisse de St. Alphonse, et mesure 190 pieds de longueur. Il a été donné à l'entreprise par M. Beaudry, au prix de \$500.

Le 25 Octobre dernier, M. Beaudry informait ce Département que le pont était terminé, et que l'ouvrage avait été fait conformément à ses instructions. Le pont est aujourd'hui livré à la circulation.

10. ROUTE ET PONT DE LA CONCESSION DES SAPINS ET STE. CÉCILE.

20. ROUTE DU DEUXIÈME RANG DE BRANDON.

Conducteur : M. Crépeau.

Montant octroyé pour la	{	1ère	\$200.00.
		2nde	300.00.

1er Chemin.

Dans la route des Sapins et Ste. Cécile, il a été dépensé une somme totale de \$407.75, dont \$272.95 pour le pont sur la rivière Bayonne, et \$134.80 pour la route.

Cette route a 25 arpents de longueur et 20 pieds de largeur ; elle est parachevée sur tout son parcours.

Le pont a 79 pieds de pontage, 13 pieds de hauteur, avec des terrasses chaque bout, de 128 pieds de longueur en tout. Les garde-corps ont 207 pieds de longueur et sont peints.

M. Crépeau dit que " ce pont, qui est à l'épreuve de la crue des eaux, offre un avantage immense aux habitants des 1er et 2ème rangs de Ste. Cécile, vu que ces pauvres gens, qui n'avaient pas les moyens d'en ériger un assez solide pour résister aux débordements des eaux du printemps, souffraient depuis longtemps de l'incommodité d'une méchante traverse. Maintenant, grâce à l'octroi libéral du Gouvernement, ces inconvénients sont disparus et chacun peut vaquer librement à ses affaires."

2ème Chemin.

Ce chemin conduit du chemin de front entre les 1er et 2ème rangs de Brandon au chemin de front du 2ème au 3ème rangs du même canton.

Il a 23 arpents de longueur sur 25 pieds de largeur. Il est complété dans toute son étendue, moins la côte sud de la rivière Verte, qui sera travaillée au printemps.

Il a été construit deux ponts, l'un de 20 pieds de long et l'autre, sur la rivière Verte, de 72 pieds de longueur sur 12 pieds de hauteur. Ces ouvrages ont coûté \$200.90, et le coût de la route, en y comprenant ce qui a été payé pour le défrichement du terrain, \$229.60.

" Ce chemin," dit M. Crépeau, " ouvre une communication facile entre cette localité et l'intérieur du township de Brandon, en donnant une issue à la grande route de colonisation de Brandon et Joliette, qui s'étend jusqu'au chemin de Mantawa."

COMTÉ DE MONTCALM.

CHEMIN COUTU.

Conducteur : U. Perreault.

Montant octroyé \$2,000.

Ce chemin, lorsqu'il sera terminé, aura une longueur de 25 milles.

Cette année, il a été parachevé sur une distance de 4 milles et 18 arpents et fasciné l'espace de 1 mille et 8 arpents. Les 21 ponts construits mesurent, en total, 441 pieds de longueur. Ces ponts ont coûté \$348.

Il reste encore 17 milles à faire qui sont estimés de \$350 à \$400 du mille. Des instructions ont été données cet automne pour explorer de nouveau le territoire que devra traverser ce chemin important, et fixer définitivement le tracé qu'il devra suivre pour aller joindre le chemin Masson, à la décharge du Lac de l'Avent.

Les terres traversées jusqu'ici par le chemin Coutu sont couvertes de bois mêlés d'une belle venue, mais le sol est léger et rocheux. Néanmoins, on s'accorde à dire qu'à l'extrémité de Chertsey se trouve une magnifique vallée de bois francs qui se prolonge dans Chilton, jusqu'à la décharge du Lac de l'Avent. Le rapport des explorateurs, qui est attendu d'un jour à l'autre, aura l'effet de nous renseigner exactement sur la valeur de ce territoire.

CHEMIN DES 10^e ET 11^e RANGS DE RAWDON.

Conducteur : E. Cahill.

Montant octroyé \$300.

Ce chemin a un peu plus de 2½ milles de longueur. Il a été amélioré sur toute son étendue, cependant il faudrait encore \$50 ou \$60 pour le terminer. Le conducteur dit que ce chemin devrait être amélioré l'espace de 3 ou 4 milles plus en profondeur, et qu'une somme de 5 à \$600 serait nécessaire pour ces travaux.

Il est verbalisé depuis bien des années.

CHEMIN DE RAWDON ET CHERTSEY.

Conducteur : Edward Mason.

Montant octroyé \$300.

Les travaux d'amélioration et de réparation du chemin ont été commencés au front du 10^e rang de Rawdon et continués jusqu'au milieu du 2^e rang de

Chertsey, mais aucune partie du chemin n'est complétée, et il faudrait encore \$300 pour le terminer.

Un pont de 70 pieds de pavage a été construit sur la Rivière Rouge. Plusieurs autres petits ponts ont aussi été faits dans le chemin, et plusieurs endroits ont été empierrés et recouverts de terre ou de gravier.

CHEMIN DU 5^E AU 9^E RANG DE WEXFORD.

Conducteur : J. Bailey.

Montant octroyé \$500.

Ce chemin, long de 4 milles, a été complété l'espace de $1\frac{1}{2}$ mille, environ, sur une largeur de 20 pieds. Deux ponts ont été construits dont un de 17 pieds et l'autre de 20 pieds.

Il reste encore $2\frac{1}{2}$ milles pour se rendre au front du 9^e rang, et le conducteur croit qu'il faudra de \$250 à \$300 du mille pour le compléter.

Ce chemin est verbalisé depuis longtemps.

CHEMIN DES 3^{ÈME} ET 4^{ÈME} RANGS DE CHERTSEY.

Conducteur : Joseph LaChapelle.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin commence à la frontière du 3^{ème} Rang, et se termine à la frontière du 5^{ème} Rang, c'est-à-dire qu'il rejoint les travaux du chemin Coutu faits en 1868 par M. U. Perreault. Il monte sur le 3^{ème} Rang, entre les lots Nos. 8 et 9, et coupe obliquement le 4^{ème} Rang jusqu'au lot No. 11 du 5^{ème} Rang. Les travaux de réparation et amélioration exécutés sur les deux rangs, ont une étendue de 1 mille et 27 arpents. Dans cette étendue, il a été fasciné 6 arpents et 4 perches, et construit 11 petits ponts, mesurant ensemble 36 pieds.

Sur la moitié du 3^{ème} Rang la route a 20 pieds de largeur, le reste n'a pu être réparé que sur une largeur de 12 pieds. Les fossés ont été faits partout où il était nécessaire.

Ce chemin est d'un grand avantage pour les colons établis jusqu'au 10^{ème} rang de Chertsey, et à ceux établis depuis le 4^{ème} jusqu'au 9^{ème} rang de Wexford, pour venir à l'église, au marché de Joliette, et pour se rendre au chef-lieu du District.

Dans les environs du chemin, tous les lots sont occupés, et les défrichements sont considérables. Un seul colon a défriché 20 arpents cette année. Le sol est généralement de bonne terre jaune. Le bois est l'érable, le merisier, le hêtre,

l'épinette blanche et rouge et le cèdre. Il se trouve un très-bon pouvoir d'eau à la frontière du 3ème rang, où il y a déjà un moulin à scie et tout le bois nécessaire pour la construction d'un moulin à moudre le blé. L'on construit une nouvelle Eglise dans Chertsey et elle sera achevée sous peu de temps. Cette année, la récolte a été excellente. Le chemin a été verbalisé en Novembre 1868.

CHEMIN DES 5ÈME ET 6ÈME RANGS DE WEXFORD.

Conducteur : O. Lafond.

Montant octroyé \$500.

Nous n'avons point reçu de rapport du Conducteur.

CHEMIN DU 1ER RANG DE CHERTSEY.

Conducteur : D. Morin.

Montant octroyé \$250.

Nous n'avons pas reçu de rapport du conducteur.

COMTÉ DE TERREBONNE.

CHEMIN PROVOST.

Conducteur : T. S. Provost.

Montant octroyé \$7,000.

CHEMIN MASSON.

Conducteur : Honble. Ed. Masson.

Montant octroyé \$1,000.

Afin de donner une idée correcte des travaux qui ont été exécutés dans ces deux chemins, je crois que je ne puis mieux faire que de reproduire en son entier le rapport que Messieurs les Conducteurs ont fait à ce Département. Le voici :

" A l'Honble Louis Archambeault, Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, etc., etc., etc.

" *Honorable Monsieur,*

" Le redoublement d'activité et de zèle dont vous avez fait preuve cette année, pour la colonisation, dans toute l'étendue de la Province et spécialement dans

cette partie du nord de Montréal où je travaille, m'engage à vous adresser directement le rapport qui suit, comme un faible commencement du témoignage de reconnaissance que tous les amis de la colonisation, dans cette partie du pays, vous doivent :

Sans compter vos voyages dans la Gaspésie, dans le Saguenay et dans maint autre endroit où vous avez distribué des octrois pour les chemins, je prends ce que je vous ai vu faire de mes yeux, et je dis que votre désintéressement vous place au premier rang de ceux qui font de la colonisation leur œuvre.

Et, en effet, pourquoi ces courses longues et pénibles dans la profondeur des bois, sans chemins, sans abris ; pourquoi cette navigation difficile et parfois dangereuse sur des rivières presque inconnues ; pourquoi la peine d'aller escalader les plus hautes montagnes de la chaîne des Laurentides, sinon pour montrer de quel œil vous voyez la colonisation, quel élan d'encouragement vous voulez susciter parmi vos compatriotes et quel mouvement vous voulez organiser, diriger, coordonner ?

Seulement avec moi vous avez parcouru cinquante lieues de forêts et de montagnes, de lacs et de rivières, dans le territoire de la Mantawa.

Il est vrai que vous aviez l'honneur d'être le premier Ministre du Gouvernement qui foulait ce sol de ses pieds, mais certes l'agrément n'en valait pas les sacrifices, et n'eut-ce été chez vous le désir de favoriser la colonisation dans ce territoire, s'il y avait lieu, vous n'eûtes jamais pensé à une telle excursion. Combien j'écris avec plaisir, aujourd'hui que vous avez tout vu, tout examiné attentivement. Et permettez-moi d'aller jusqu'à vous faire publiquement le consolant reproche d'avoir ordonné des marches que nous n'aurions pas faites, sans votre scrupuleuse exactitude à vous renseigner sur les bois, les terres, les pouvoirs d'eau.

Les deux grands chemins de Mantawa vous sont maintenant connus d'un bout à l'autre avec les terrains avoisinants ; et la vallée dans laquelle coule la rivière Mantawa, vous savez ce qu'elle vaut. Vous vous rappelez en particulier les grandes îles du Portage des Trois-Sapins, si riches en pâturages, et les prairies qui se déroulent aux alentours. L'aspect de tout ce territoire, embrassé du plus haut point de vue, nous ramène dans notre vallée du St. Laurent ; et si le sol n'en est pas aussi communément composé de terre forte, la compensation en est trouvée de suite dans la facilité qu'il offre à être cultivé, ameubli, amélioré. Enfin, vous avez trouvé là tous les éléments d'une colonisation assurée.

D'épaisses forêts, de grandes érablières, du bois de service de toute qualité, de toute description, de la pierre calcaire, de vastes pâturages, des pouvoirs d'eau, un bon sol, une circulation facile par eau dès aujourd'hui sur de grandes distances : Voilà ce que vous avez vu, et qu'allons-nous donc exiger de plus ?

Et, lorsqu'après avoir vérifié tous les renseignements qui vous ont été donnés sur ce territoire, vous en êtes venu à la conclusion de favoriser plus que jamais ce théâtre de colonisation, en vous mettant à la tête d'un mouvement si désirable dans cette partie de la Province, comment ne pas vous en féliciter ? Les différents ministres

ères auxquels nous nous sommes adressés, sous l'ancien Gouvernement, nous ont toujours certainement traités avec égard, et nous n'avons jamais manqué de les remercier dans le temps pour les octrois qu'ils nous ont accordés ; mais il faut le dire, et certes je le fais sans cérémonie, le Saguenay, le District de Québec, les cantons de l'Est ont absorbé les grosses sommes au détriment de cette partie des cantons du Nord, et nous nous sommes contentés d'allocations bien minimes.

" Aujourd'hui, toute cette belle portion du pays que vous représentez dans les Conseils du Gouvernement et qui comprend que vous vous occupez d'elle, voit avec bonheur l'activité que vous déployez pour placer le surplus de sa population dans la vallée de Mantawa et dans les cantons qui y conduisent.

" Vous faites droit à ses exigences et c'est bien juste, elle attendait cela de vous. Combien de paroisses florissantes, sorties du beau milieu de notre population condensée sur les rives du fleuve, ne verrons nous pas surgir, sous un court délai, avec le concours puissant et efficace que vous prêtez à l'influence religieuse. Oui, c'est bien là l'acte du plus pur patriotisme, du plus éclairé, du plus nécessaire, ou je n'y comprends rien.

" J'ai tant de plaisir à écrire ces choses que je me laisse entraîner sans y penser en dehors des bornes que me prescrit le rapport que je veux vous soumettre. Je vous en demande pardon en vous avouant toutefois que je sens comme une nécessité de revenir bientôt sur ce sujet.

" Voici maintenant les réponses que j'ai à donner aux questions de votre Département, sur les travaux de colonisation que j'ai dirigés cette année.

" Jusqu'à cet été dernier, l'on désignait assez généralement sous les noms de " Chemin Masson " et "Chemin de Mantawa ouest" la ligne entière du chemin sur lequel j'ai fait travailler depuis 1866, c'est-à-dire, depuis le lac Achigan jusqu'à la Mantawa. Mais cette année l'Honorable Edouard Masson ayant bien voulu se charger de la Section inférieure de ce chemin, depuis son village, dans Wexford, jusqu'au lac Achigan, en descendant, votre département donna ordre de continuer d'appeler cette section " chemin Masson,"—tandis que d'un autre côté, pour éviter la confusion avec l'autre chemin de Mantawa, la partie Nord où je continuai de travailler serait appelée " chemin Provost " ; ce dernier commence donc à l'extrémité Nord-Nord-Ouest du Village Ste. Marguerite de Wexford et il se continue dans la direction Nord-Nord-Ouest jusqu'à la Mantawa.

" Il traverse les 7, 8, 9, 10 et 11ème rangs du canton de Wexford, passe à travers les onze rangs du canton de Doncaster et, en émergeant de ce canton, il va presque frapper l'extrémité sud-est du lac Archambeault qu'il longe sur toute sa longueur. Il passe à la chute de la décharge de ce grand lac, se replie le long d'une petite rivière qui donne une vallée remarquablement belle, atteint de là les lacs Ouimet, Provost et Lajoie qu'il longe à l'ouest, se faufile ensuite à travers les défilés des montagnes de la hauteur des terres pour arriver au lac Martel, puis au lac Royal, que tous deux il laisse à sa gauche. Il passe encore à l'extrémité ouest du lac Bourget et de là se dirige en ligne directe sur le point le plus rapproché de la rivière Mantawa où en sera le terminus.

"J'ai ouvert, cette année, 15 miles de chemin nouveau, lequel sur tout son parcours peut être fréquenté par des voitures à roues. Il y a eu 5 miles de parachevés.

"Le chemin est large de 20 pieds sur une distance de 23 miles et de 16 à 18 pieds sur une autre distance de 4 miles.

"Comme je viens de le dire, on peut parcourir cette distance totale de 27 miles en voitures à roues et avec une charge de 800 livres. Cette distance nous mène à la chute du lac Archambeault où les travaux sont arrêtés pour cette année.

"Il y a 10 ponts sur rivières et ruisseaux qui ont coûté \$615. Il y a aussi 1 mille et 4 arpents de portage fait à neuf, un autre mille de portage élargi et un mille et 18 arpents de fascinage recouvert de terre. Je ne puis exactement donner le coût de ces travaux, il n'en a pas été tenu de compte à part.

"Dans la partie du chemin qui a été terminée, les fossés ont coûté \$4 l'arpent.

"La Compagnie américaine a ouvert trois chantiers dans le voisinage du chemin, entre le lac Archambeault et le lac Ouareau, où il y a encore beaucoup de bois propre au commerce; et nous avons vu que cette Compagnie avait déjà fait, au mois de Septembre, des travaux considérables à la tête de la décharge du premier de ces lacs pour faciliter la descente du bois.

Il y a eu, cette année, huit nouveaux lots de pris aux abords du chemin jusqu'au-delà du 8ème rang de Doncaster, et depuis que nous avons passé au lac Archambeault, on me dit qu'il y a deux colons établis sur le côté nord-est du Lac. L'un d'eux est assez près de la chute de la décharge.

"Je me fais un devoir d'ajouter que, d'après les renseignements qui me sont parvenus, si la réserve des Indiens, dans Doncaster, et les terres au-delà de ce dernier canton eussent été arpentées, il n'y aurait pas moins de 4 lots de pris actuellement. Une foule de personnes sont allées visiter ces endroits dans le cours de l'automne et elles en sont revenues si enchantées que presque toutes ont promis d'y retourner le printemps prochain, pour y commencer des défrichements. Chacune a visé un lopin de terre à son goût, pour aller s'en emparer aussitôt que l'arpentage en sera fait. Jusqu'à ce que cet ouvrage soit exécuté, l'on n'ose pas s'y hasarder en grand nombre, dans la crainte des difficultés qui pourraient en surgir plus tard. Mais on espère que ces arpentages pourront être faits dans le mois de Mars.

"Environ 5 miles de chemin terminé cette année sont verbalisés, c'est-à-dire depuis le 7ème rang de Wexford jusqu'au 1er rang de Doncaster. Plus loin il n'y a pas encore de municipalité.

"Les grains et légumes récoltés cette année, ont bien mûri partout, et rien n'a souffert de la gelée. Tous les colons sont contents de leur récolte.

"J'ajouterai maintenant, relativement à la largeur du chemin qui reste à faire et du coût probable, que d'abord, depuis la rivière Mantawa au lac Bourget, il y a 4 miles; ensuite nous aurons à faire le passage des 10 miles qui nous mènent au

lac Lajoie. Il faut de plus longer ce lac, ainsi que le lac Provost, le lac Ouimet et la dernière Grande Baie nord-ouest du lac Archambeault jusqu'à la chute, donnant bien encore 12 milles : ce qui formerait en tout 26 milles.

« Quant à l'estimation du coût probable, je suppose \$5200 pour terminer le déboisement du chemin sur une largeur de 20 pieds, pour enlever les souches ainsi que les plus grosses pierres et pour le mettre en état d'y faire passer convenablement des voitures à roues avec une bonne charge. J'en ajoute autant pour le terminer, à l'exception des ponts et de quelques terrassements pour lesquels il faudrait peut-être \$2000, ce qui porte la somme à \$12,400.

« A part certaines difficultés qui pourraient se rencontrer et que l'on ne prévoit pas, je crois que le présent calcul est assez précis.

« C'est ici le moment de vous dire, Monsieur le Ministre, que l'Honorable Edouard Masson avec lequel, vous le savez, j'ai l'honneur de partager la surveillance des travaux de la grande artère de colonisation à laquelle nous travaillons de concert et qui doit relier deux importantes parties du pays, m'a prié, après lui avoir donné communication du rapport que je devais vous faire, avant de vous l'adresser de vouloir bien constater et vous laisser savoir qu'il concourait absolument et avec plaisir dans les idées que j'ai exprimées plus haut et dans les demandes que je viens de vous soumettre. En conséquence, nous parlerons quelque temps ensemble et nous nous permettrons d'attirer votre attention sur les observations suivantes :

« 1o. Tout compte calculé, aussi approximativement que possible, du coût probable des 8 milles du chemin Masson qui restent à terminer, nous estimons qu'il faudra \$3,000 pour arriver à cette fin.

« 2o. Nous vous ferons remarquer que la circulation déjà fort considérable ne peut manquer de devenir générale, eu égard à la ligne droite que suit le chemin Masson, sur le long parcours compris entre ses deux extrémités le lac Masson, son terminus au Nord, et la Ville de Terrebonne son débouché vers le Sud.

« 3o. Si, du lac Masson, nous suivons ensuite le parcours du chemin Provost à travers les Laurentides, nous trouvons une continuation de cette ligne droite qui va frapper la rivière Mantawa presque à angle droit vers l'entrée de la décharge du lac Bourget. Il n'y a qu'une légère déviation vers le Nord, à partir du haut de Doncaster; et toute cette ligne bordée de vastes et magnifiques terrains, de puissants cours d'eau, de grands lacs, a déjà attiré l'attention d'un grand nombre de colons et, nous devons le dire, aussi de quelques colonisateurs. Nous aurons l'honneur de vous nommer, sous peu, trois noms qui demandent avec instance l'ouverture du chemin jusque sur les rives de la Mantawa, afin d'aller commencer là, chacun pour soi, un établissement, une fondation, une œuvre qui durera.

« Suivant notre manière de calculer les chances et les progrès de la Colonisation, il n'y a rien d'aussi efficace pour faire réussir cette œuvre que ces établissements protecteurs répétés de distance en distance par une main puissante, généreuse, bienfaitrice, ou par un cœur véritablement ami de son pays.

“ Nous travaillons à une cause qui vous est chère comme à nous, dans des endroits où le succès n'est pas douteux et où le Gouvernement voit avec raison un bel avenir pour les habitants. C'est ce qui nous encourage à renouveler nos demandes d'allocations en faveur de ces chemins, avec d'autant plus d'assurance de les obtenir qu'après en avoir parcouru la ligne d'un bout à l'autre, vous avez pu vous convaincre de la haute importance de cette artère de Colonisation et de la nécessité pressante d'ouvrir un accès immédiat aux belles terres de la grande Vallée de Mantawa.

“ Aucun ouvrage ne presse autant que celui-ci pour le moment, car enfin qu'avons-nous dans tout le Nord de Montréal, pour fixer l'excédant de la population qui se déplace, à part cette vallée si belle et si riche et les cantons avoisinants le chemin qui y conduit ? Le tout est à notre porte.

“ D'un autre côté, vous le voyez, les colons avancent à mesure que le chemin se défriche, quelquefois ils nous devancent ; dans tous les cas, ils s'y jettent avec empressement, s'y répandent sur toutes les terres, et d'année en année vous entendez partout répéter le cri “ En avant ! En avant ! ”

“ Les chemins défrichés dans la profondeur des bois, au bénéfice de la population qui les demande avec instance, sont donc des vrais chemins de colonisation ; et il nous semble que toute argumentation de localité, quoique bonne en elle-même, n'a pas sa raison d'être au détriment d'un intérêt aussi général et aussi vital.

“ Vous avez, Mr. le Ministre, saisi d'une main ferme et vigoureuse le drapeau de la colonisation qui est aujourd'hui l'étendard le plus puissant et le plus certain du salut de notre nationalité. Vous le portez fièrement à notre tête, vous vous en faites gloire et vous avez raison. Allez, courez le planter sur les rives de la Mantawa ; nous vous suivrons de près, nous irons nous grouper à l'entour, et le succès de nos efforts communs ne sera-t-il pas notre plus belle récompense à chacun ? ”

“ Nous avons l'honneur, &c., &c., ”

“ TH. S. PROVOST. ”

“ EDOUARD MASSON. ”

“ St. Henri de Mascouche, 22 Décembre 1869. ”

COMTÉ DES DEUX-MONTAGNES.

CHEMIN DE ST. COLOMBAN ET GORE-NORD.

Conducteur : W. Hart.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin a une longueur de 1 $\frac{1}{2}$ mille dont il a été ouvert, cette année, 1 mille et 18 arpents. Il reste 10 arpents à finir. Il faudrait la somme de \$400 pour compléter ce chemin dans toute son étendue.

COMTÉ D'ARGENTEUIL.

CHEMIN DE LAKEFIELD ET ST. COLOMBAN.

CHEMIN DE LAKEFIELD ET DE LA RIVIÈRE DU NORD.

CHEMIN DE DALESVILLE ET HARRINGTON A DE SALABERRY.

Conducteur : G. Hamilton.

Montant octroyé \$4000.

Le premier de ces chemins est terminé et le 2e est complété sur une étendue de 3 milles, faisant un total de 7 milles de parachevés dans ces deux chemins; sur une largeur variant de 12 à 20 pieds.

Mr. Hamilton regrette de ne pouvoir dire au juste la longueur du chemin parachevé cette année, vu que ses sous-conducteurs n'ont pas travaillé d'une manière régulière et suivie, ayant été obligés de se transporter de place en place pour améliorer le chemin afin de le rendre propre au roulage. Pour sa part, Mr. Hamilton en a amélioré 4 milles, au prix de \$129 du mille, ce montant comprenant les ponceaux, les fossés et décharges.

Tous ces chemins sont verbalisés.

CHEMIN DE LA RIVIÈRE DU NORD ET WENTWORTH.

Conducteur : W. J. Christie,

Montant octroyé \$1000.

Cette année, une longueur de 4 milles a été parachevée sur 36 pieds de largeur; les fosses sont faits. Deux ponts, mesurant 40 pieds, ont été construits, ainsi qu'un arpent de fascinage. De plus, le chemin a été ouvert sur une étendue de 2 milles. Il reste encore 6 milles à terminer estimés à \$100 du mille.

Ce chemin est verbalisé.

CHEMIN DE GRENVILLE A HARRINGTON.

Conducteur : C. Johnson.

Montant octroyé \$100.

Nous n'avons point de rapport du Conducteur.

COMTÉ D'OTTAWA.

CHEMIN DE LA RIVIÈRE DU DÉSERT.

Conducteur : A Pritchard.

Montant octroyé \$2000.

Cette année, le chemin a été rendu praticable pour les voitures à roues l'espace de 2 milles et $21\frac{1}{2}$ arpents ; le bois a été enlevé sur une largeur de 40 pieds et il a été donné une largeur de 20 pieds entre les fossés. De plus, il a été simplement ouvert l'espace de $17\frac{1}{2}$ arpents dans un marais ; le bois a été enlevé et le chemin essarté, mais cette étendue devra être pontée avant de pouvoir servir au roulage. Le conducteur a construit un pont de 62 pieds.

Tous ces travaux ont coûté la somme de \$1446.10. Ils ont été exécutés dans la partie du nouveau tracé au moyen duquel l'on évite la montagne Hogan, dans le canton d'Aylwin.

Le conducteur dit que la balance qui lui reste en mains suffira pour terminer le chemin dans la partie où le tracé a été changé. Il croit aussi que, l'été prochain, il faudra réparer le chemin dans certaines parties, à cause des dommages qui ont été causés par les grandes pluies de l'automne dernier.

Une somme additionnelle de \$1000 a été octroyée pour rétablir les ponts emportés par les inondations de l'été dernier et par là faire cesser l'interruption des communications. Cette somme a été confiée à Mr. James G. Wright, de Northfield, qui n'a pas encore transmis de rapport.

CHEMIN DE RIPON ET SUFFOLK.

Conducteur : J. Levis.

Montant octroyé, \$1000.

Ce chemin commencé à la rivière Petite Nation, et se termine au 5^{me} rang du canton de Suffolk ; sa longueur, nouvelle partie comprise, est de $8\frac{1}{2}$ milles.

La largeur du chemin, y compris les fossés, est de 25 pieds. Il est carrossable sur toute sa longueur, et les fossés ont été faits où il était nécessaire d'en faire.

La longueur de chemin terminé, cette année, est de $4\frac{1}{2}$ milles. Nombre de ponts ont été faits, et une étendue de 18 arpents a été fascinée.

Pour atteindre la limite du township, il y aura encore environ 14 milles à ouvrir, dont le conducteur estime le coût à \$3000.

Les terrains par où passe ce chemin sont, en général, favorables à la culture. Il en est de même des terrains auxquels il conduit. Le sol se compose de

terre grise, noire et jaune ; les bois sont mêlés, mais le bois franc domine. Les pouvoirs d'eau sont nombreux sur la branche de la rivière Nation appelée, " La Petite Rouge. "

Les progrès de la colonisation sont rapides. Il y a dix ans, Ripon n'avait que 90 à 100 familles, aujourd'hui il en renferme 300 et au-delà. Le township de Hartwell a augmenté dans les mêmes proportions.

Une des principales causes qui retardent la colonisation de ce dernier canton, c'est l'éloignement d'un missionnaire et l'absence d'un Curé résidant.

Toutes les terres qui avoisinent le chemin sont toutes prises et occupées, il en est de même des lots qui bordent le chemin ouvert cet été. La colonisation devance donc ainsi de beaucoup l'ouverture des chemins. Depuis 5 ans, l'augmentation de la population dans ces localités a été de 100 pour 100, c'est-à-dire du double.

Des grains de toutes espèces ont été récoltés en abondance.

Le Conseil municipal s'occupe de faire verbaliser le chemin.

CHEMIN DE EARDLY ET MASHAM.

Conducteur : E. Trempe.

Montant octroyé \$ 400.

Ce chemin a été parachevé sur une distance de 1 mille et 22 arpents, dont 10 arpents ont été fascinés.

Il reste encore 2 milles à faire dans ce chemin, coût probable \$1500.

CHEMIN DE LOCHABER A RIPON.

CHEMIN DE LOCHABER A DERRY EST ET PONT SUR LA RIVIÈRE BLANCHE.

Conducteur : G. W. Cameron.

Montant octroyé \$1400.

Ces chemins sont connus généralement sous le nom de " chemins de la nation ".

Il a été parachevé, cette année, dans ces chemins, 2 milles et 26 arpents, dont 3 arpents ont été fascinés. Les ponts construits mesurent 223 pieds de pontage.

Il a été fait des fossés sur une longueur de 3 milles et 12 arpents de décharges.

De plus, deux branches de chemin, l'une de $3\frac{1}{2}$ milles de longueur, l'autre de 5 milles, ont été réparées et améliorées. Les améliorations consistent en ponts, fossés clôtures, décharges, pontages, etc.

Il reste à finir $1\frac{1}{2}$ mille. Ces travaux coûteront \$250.

Les chemins sont verbalisés.

CHEMIN WAKEFIELD ET PORTLAND.

Conducteur : P. Pélissier.

Montant octroyé : \$800.

Ce chemin, long de 24 milles, a son point de départ à la ligne entre les Cantons de Hull et de Wakefield, au lot No. 17, dans le 1er rang de Wakefield. Il traverse le 1er et 2me rangs, jusqu'au lot No. 25 dans le 3me rang de ce Canton où il coupe un coin de Templeton l'espace de $\frac{1}{2}$ mille. Il continue ensuite dans Wakefield, fait le tour du grand lac et passe dans Portland où il continue jusqu'à la haute chute, sur la Rivière aux Lièvres.

Le chemin a été parachevé cette année sur une étendue de 3 milles, sur une largeur de 18 à 20 pieds. Il est maintenant praticable pour les voitures d'été l'espace de neuf milles, depuis son point de départ. Il est ouvert plus haut, mais il est très-difficile d'y passer.

Les 15 milles encore à compléter pour se rendre à la haute chute pourront coûter environ \$4000.

Ce chemin donnera accès à une grande étendue de terrains propres à la culture et qui ne peuvent être établis faute de chemins. Les terres en profondeur sont de plus haute valeur qu'à son point de départ. En général, le terrain est couvert de bois franc, en partie érable. L'on y trouve de la bonne pierre à chaux et de la plombagine en abondance ; il y a aussi des indices de cuivre, d'argent, de galène, etc., etc. Il s'y trouve de magnifiques pouvoirs d'eau.

Il y a plusieurs chantiers le long du chemin et il reste encore une quantité de bois propre au commerce.

Une trentaine de lots de terre ont été pris cette année, jusqu'à un mille du chemin. Les défrichements ont été de 3 à 15 arpents par lot.

Dans les cinq dernières années, la population a augmenté d'environ cinq pour un, et se compose de Canadiens, Anglais, Irlandais et Allemands. Deux Eglises sont en construction, et plusieurs places d'Eglises ont été marquées.

La partie du chemin travaillée cette année a été verbalisée le 13 Mai dernier.

COMTÉ DE PONTIAC

CHEMIN DE LITCHFIELD, THORNE ET LESLIE.

Conducteur : M. Kennedy.

Montant octroyé, \$1250.

Ce chemin a environ 13 milles de longueur; il commence au lot No 19 du 4me rang de Litchfield, traverse partie de Thorne et se termine à l'église catholique de Leslie. Mr. Kennedy a reçu instruction d'employer le montant de l'allocation comme suit, savoir : du chemin principal à la savane, \$200 ; de la savane au chemin Gatineau, \$600 ; du chemin Gatineau au village Leslie, \$400 ; pour compléter le chemin ouvert en 1868, de Clarendon au chemin principal, sur le lot No 4, \$50.

Le chemin est ouvert sur une largeur de 18 à 20 pieds, et peut être fréquenté par les voitures à roues chargées, à l'exception de $1\frac{1}{2}$ mille. Les fossés sont faits des deux côtés dans presque toute son étendue. Il a été construit environ 25 ponts, pontages et fascinaages, formant une étendue d'un mille, ces travaux ont coûté \$200. Il faudrait une somme de \$200 pour rendre passable le $1\frac{1}{2}$ mille qui reste à terminer. Le chemin passe généralement à travers de bonnes terres dont la plus grande partie sont occupées. Les bois sont l'érable, le merisier, le hêtre, bois blanc, l'orme et le pin. L'on trouve de la pierre à chaux à un endroit du chemin, ainsi que des indices de fer.

L'année dernière, 8 colons canadiens-français se sont établis près du chemin. Un colon, établi à l'extrémité du chemin, a dit au conducteur qu'il avait écrit afin d'engager une cinquantaine de familles de ses amis de Beauharnais à venir s'établir sur le chemin qui était ouvert, et qu'il espérait qu'il serait continué, l'année prochaine, dans Clapham où les terres sont d'une qualité supérieure.

Dans les townships par où passe le chemin, la population a augmenté d'environ 500 pendant les cinq dernières années, elle se compose d'Anglais, d'Irlandais, d'Ecosais, d'Allemands et de Canadiens; de ces derniers à peu près cinquante étaient revenus des Etats-Unis dans le cours de l'année.

L'année dernière, une église catholique a été construite au terminus du chemin, dans Leslie, et cette année, une belle église catholique, en pierre, a été bâtie au commencement du chemin. Une église presbytérienne a aussi été construite au même endroit ces années dernières.

Le chemin dans Litchfield est verbalisé, et le Conseil Municipal de Leslie doit aussi verbaliser la partie qui se trouve dans ce canton.

CHEMIN DE FRONT DU COMTÉ DE PONTIAC.

Conducteur : J. T. Coghlan.

Montant octroyé \$2000.

Ce chemin longe la rivière Ottawa sur tout le front du Comté ; sa longueur est de 70 milles.

Il est propre au roulage dans toute son étendue, mais a besoin d'améliorations. Cette année, l'allocation a été employée sur les ponts et dans les ravins, dans les municipalités qui n'avaient pas les moyens de faire des travaux aussi considérables. Il faudrait encore \$2000 pour faire un bon chemin.

Deux églises ont été parachevées dans le cours de l'année, l'une à Sheen et l'autre au village Quio.

Le chemin est verbalisé dans toute son étendue.

CHEMIN DU LAC A LA TRUITE (*Prolongation*)

Conducteur : M. Meers.

Montant octroyé \$800.

A la date du 1er Décembre, époque à laquelle M. Meers a suspendu ses travaux, le chemin avait été essarté et nivelé depuis le pont, à la tête du lac Downey, jusqu'au 8ème rang du township de Sheen, distance d'à peu près 5 milles.

La partie du chemin à aller jusqu'au 12ème rang, n'a pas été travaillée.

CHEMIN DE CHICHESTER.

Conducteur : J. M. McCool.

Montant octroyé \$200.

Nous n'avons point reçu de rapport du conducteur.

CHEMIN DE MANSFIELD A PONTEFRACT.

Conducteur : J. Cobb.

Montant octroyé \$400.

Le chemin commence aux moulins de l'Hon. G. Bryson, dans Mansfield, et se continue à travers le canton de Pontefract. Il est ouvert de 20 pieds de large et est propre au roulage. Cette année il a été amélioré sur une étendue de 8 milles, et 3 ponts de 30 pieds chaque ont été construits. Il faudrait \$50 du mille pour en faire un bon chemin.

Cette année dernière 25 à 30 familles se sont établies dans les environs du chemin. La population a doublé depuis ces cinq dernières années; elle se compose de diverses nationalités. Plusieurs Canadiens, revenus des Etats-Unis, y ont pris des terres.

Le chemin a été verbalisé au mois de septembre dernier.

PONT DU CHAPEAU.

Conducteur : T. Smith.

Montant octroyé \$600.

Cette somme a été ajoutée à celle de \$500 octroyée l'année précédente, pour aider les autorités municipales à tirer les bois nécessaires à la construction d'un Pont reliant l'Île des Allumettes à la rive Nord de l'Ottawa.

COMTÉ DE BROME.

CHEMIN DE BOLTON.

Conducteur : J. McMannis.

Montant octroyé \$2,500.

Le chemin a été parachevé sur une étendue de $6\frac{1}{2}$ milles. Sa largeur est de 16 à 20 pieds. Ces travaux ont été faits par contrat. Il ne reste plus que quelques mauvaises places à réparer. Les pluies fréquentes ont empêché de le terminer complètement l'automne dernier. L'entrepreneur est intéressé à le finir de bonne heure l'été prochain pour toucher la balance qui lui revient sur le prix de son contrat.

COMTÉ DE STANSTEAD.

CHEMIN ST. HERMÉNÉGILDE.

Conducteur : A. W. Lippé.

Montant octroyé \$1000.

Ce chemin a son point de départ au chemin de Canaan qui passe obliquement à travers Barford et Hereford et se poursuit en allant au nord dans la ligne de division entre les cantons de Barford et Hereford jusqu'au grand chemin entre les 8ème et 9ème rangs, sa longueur est de 3 milles 1 chaîne 30 mailles. Le chemin fait un détour à l'ouest, dans le 6ème rang, d'environ une chaîne dans sa plus grande elongation, sur une distance d'environ 12 chaînes de longueur. Sa largeur commune est de 20 pieds.

Dans la saison sèche le chemin peut être fréquenté par les voitures à roues sur tout son parcours, mais dans le 8ème rang il y a encore un pontage à faire pour rehausser la partie du chemin qui longe une petite rivière, enlever quelques corps d'arbres dans la rivière et finir un bout de chemin, c'est-à-dire mettre de la terre franche sur le milieu. Dans le 7ème rang, il serait aussi nécessaire de mettre de la terre franche sur le milieu du chemin en quelques endroits. Dans le

6ème rang plusieurs endroits demanderaient aussi des améliorations. La saison pluvieuse que nous avons eue a fait que M. Lippé n'a pu faire finir ces travaux d'une manière avantageuse et a préféré attendre à la belle saison prochaine pour les terminer.

Dans le sixième rang, il a été fait un pont de dix pieds de long, coûtant \$7.50, et 140 pieds de fascinage pour le prix de \$12. Il sera nécessaire de poser des garde-corps en cet endroit, les fossées étant trop rapprochées l'un de l'autre. Environ 420 pieds de pontage ont été faits, coûtant \$50. Un autre pont de 12 pieds a été construit dans le 8ème rang, coût \$12. Enfin sur le parcours du chemin des petits ponts et ponceaux ont été faits partout où il était nécessaire.

Je cite ici quelques extraits du rapport de l'arpenteur, M. Lippé: " Ce chemin servira principalement pour faire communiquer les colons à la chapelle qui a été érigée, cet été, au bout Nord du lot No. 1, 7ème rang de Barford, ainsi qu'à des moulins à scie bâtis dans Hereford et Barford, à 12 et 15 arpents du chemin, et dans un desquels, celui de Barford, on se propose de mettre une moulange.....Plus tard si ce chemin est débouché jusqu'à la ligne provinciale, distance d'environ 4 milles, ce sera une ligne directe pour transporter les produits des colons à des chantiers qui se font près de la ligne provinciale, tant au Canada qu'aux Etats-Unis. En outre, l'ouverture du chemin donnerait accès à une très-grande étendue de riches terrains, tant dans Barford que dans Hereford, et que beaucoup de personnes se proposent d'aller occuper, car c'est la place disponible la plus avantageuse des townships de l'Est, vu la grande étendue de bons terrains et la proximité du chemin de fer.

" Avec la présomption que le chemin serait continué, trois ou quatre familles se sont établies à 1 mille dans le bois ; aussi ce sont des terres superbes.

" Je suis d'opinion que cet endroit serait un des préférables pour les opérations d'une société de colonisation. Le sol, dans les rangs situés sur le chemin, dans ceux plus au sud jusqu'à la ligne provinciale et, dans les deux townships, est généralement de riche terre grise et jaune.

" La qualité du bois est de haute futaie, se composant d'érables, merisiers, épinettes, frêne et orme, et dans les tourbières, cèdre, épinette et sapin. Dans ces tourbières la terre noire repose sur une couche de glaise bleue, le tout d'un égoût facile.

" L'on rencontre des pouvoirs d'eau en plusieurs endroits. Sur les lots No. 2 et 3 du 6ème rang de Barford, il y a des gisements de cuivre. Cet été environ 242 arpents de terre neuve ont été ensemencés et environ 222 arpents, à la date du 30 octobre, étaient mis en abattis et, ce, à une distance de 1½ mille chaque côté du chemin.

" Je crois devoir mentionner ici le nom de Jacques Turgeon qui a semé, cette année, 16 arpents de terre neuve à part une pièce de labour, et a fait 12 arpents d'abattis. Ce colon a commencé il y a 7 ou 8 ans sur le lot No. 26 du 6ème rang d'Hereford, au milieu du bois, sans le sou et est parvenu par son travail et sa sobriété à défricher environ 125 arpents de terre ; il vit à présent dans l'aisance.

“ Joseph Dupuis a ensemencé, cette année, 30 arpents de terre neuve, et a fait 20 arpents d'abattis ; il a eu une récolte magnifique. Ce colon est établi depuis 3 ans dans Barford, et a défriché dans l'espace de ces trois ans environ 130 arpents de terre.

“ Henry Judah Ecr., de Montréal, qui encourage la colonisation d'une manière pratique, a commencé dans Hereford l'établissement d'une ferme sur une grande échelle, il a ensemencé cette année sur cette ferme environ 50 arpents de terre neuve.

“ Les colons, dans la partie Est de Barford et Ouest d'Hereford, sont d'origine canadienne-française, et une partie sont des canadiens revenus des Etats-Unis ; d'autres canadiens émigrés aux Etats-Unis sont attendus prochainement.”

COMTÉ DE COMPTON.

CHEMIN DE PAQUETTEVILLE.

Conducteur : F. Paquette.

Montant octroyé, \$500.

La longueur de ce chemin est de 22 milles. Cette année, il a été terminée sur une distance de 2 milles. Il est propre au roulage sur tout son parcours, cependant 2½ milles auraient encore besoin d'être travaillés. \$250 suffiraient pour cela.

CHEMIN VERCHÈRES.

Conducteur : N. Collette .

Montant octroyé \$1000.

Ce chemin commence au centre des cantons de Newport et Auckland, sur le 11e rang d'Auckland, à un chemin fait par la municipalité de Newport. Ce chemin aura 25 milles de longueur. Il a été donné au chemin une largeur de 22 pieds et à plusieurs endroits 24 pieds, suivant les circonstances. La longueur faite, cette année, est de 2 milles et 4 arpents. Il y a eu beaucoup de fascinaiges à faire sur le dernier mille qui a absorbé la plus grande partie de l'argent. Les ponts nécessaires ont été faits solidement. Les fossés sont faits.

M. Collette, dit : “ Le terrain est haut et boisé en partie de bois franc, tel qu'érable, hêtre, plaine et merisier rouge. Le sol est de terre jaune et sable noir ; le minerai est aurifère. L'on trouve des cours d'eau considérables pour moulins de tout genre. Les colons auront l'avantage de se trouver à proximité de grands centres, tels que Sawyerville, Eaton, Cookshire, où l'on construit actuellement un chemin de fer qui donnera de l'écoulement aux produits du colon. Il a été pris,

cette année, dans Emberton, 51 lots, par des personnes de Verchères et de St Antoine qui attendent après la confection du chemin pour y faire des établissements."

CHEMIN DE DITTON ET CHESHAM.

Conducteur : C. A. Bailey.

Montant octroyé : \$1,500.

Le Chemin commence à la ligne de Newport, sur la ligne des 4ème et 5ème rangs, traverse Ditton, Chesham et se termine à la Rivière Arnold, dans Clinton.

Il est maintenant ouvert jusqu'au lot No. 59 de Ditton, et complété jusqu'au lot No. 49 de ce canton.

Le chemin a été fait et complété, cette année, à travers 15 lots, formant, je crois, une étendue de 75 arpents, y compris les fossés, ponceaux et un pont de 30 pieds de longueur. De plus, le chemin a été défriché et le bois arraché à travers 10 autres lots, (50 arpents).

La longueur du chemin, y compris la première partie, à partir du chemin Victoria dans Bury, est de 35 milles dont 18 milles sont parachevés. Il reste donc 17 milles à faire qui coûteront à peu près \$400 du mille. Il y aura plusieurs petits cours d'eau à traverser sur lesquels il se trouve bon nombre de pouvoirs d'eau. Les terres sont généralement bonnes. L'année dernière plusieurs familles Norvégiennes se sont établies dans Ditton, et cette année plusieurs familles canadiennes. "Les mines d'or," dit M. Bailey, "dans la partie sud de Ditton ont bien produit cette année, le propriétaire, J. H. Pope, Ecuier, M. P., a employé de 10 à 15 hommes pendant la saison. Ce monsieur m'a montré un lingot valant \$135. Le chemin fait cette année à travers Newport, par M. Planche, facilitera beaucoup les colons qui iront s'établir dans Ditton. Les terres, chaque côté de la rivière au Saumon, sont basses et couvertes d'eau en certaines saisons. J'ai réparé cette partie du chemin ainsi que le Pont. Je recommanderais qu'une somme de \$200 fût employée dans les bas-fonds sur une étendue d'un mille. Le fossé n'est fait que sur un côté du chemin, et il est rempli en des endroits. Il faudrait qu'il fût nettoyé, et un second fossé fait sur l'autre côté du chemin."

Une certaine étendue du chemin est verbalisée.

VIEUX CHEMIN VICTORIA.

Conducteur : J. B. McDonald.

Montant octroyé \$500.

Deux milles de cet ancien chemin ont été complétés cette année, et un pont de 100 pieds a été construit pour la somme de \$97.

Il reste encore 8 milles à terminer, évalués par le conducteur à \$4000

Ce chemin a été verbalisé l'hiver dernier.

CHEMIN DE NEWPORT ET DITTON.

Conducteur : W. G. Planche.

Montant octroyé \$300.

La longueur de ce chemin est de 10 milles. Il a été complété l'espace de 1 mille et 21 arpents. Il a de plus été amélioré en plusieurs autres places. Il reste 6 milles à améliorer, le conducteur estime le coût de ces travaux à \$1000. Il y aura de plus un pont à construire qui coûtera \$200.

La municipalité de Newport a fourni \$300 pour les travaux.

CHEMIN DE CLIFTON EST.

Conducteur : J. Taylor

Montant octroyé \$200.

Ce chemin a $6\frac{1}{4}$ milles de longueur ; il part du chemin de Eaton et se termine à Martinville.

Le conducteur a ouvert le chemin sur une largeur de 14 pieds entre les fossés, sur une longueur de 11 arpents, au prix de \$580 du mille ; mais la plus mauvaise partie du chemin est terminée et ce qui reste à faire, 3 milles, ne coûteront pas plus de \$300 du mille. Les fossés et décharges nécessaires à l'égout du chemin sont faits. Les décharges ont coûté \$40.

Le chemin est établi par procès-verbal.

CHEMIN DE WESTBURY ET EATON.

Conducteur : P. Bates.

Montant octroyé \$300.

Ce chemin est long de 13 milles. Il est propre au roulage l'espace de 10 milles, sur une largeur de 20 pieds ; les autres 3 milles, dans Ascot, sont impassables.

Cette année le conducteur a fait un mille en neuf et en a réparé 3 milles. Ces travaux ont coûté \$600. Des petits ponts ont été construits pour le prix de \$30. Il a été fait du fascinage et une décharge d'environ 10 perches de longueur.

Il y a encore 4 milles qui ont besoin de grandes améliorations ; ces travaux coûteront \$600.

Ce chemin va ouvrir à la colonisation une étendue assez considérable de terres appartenant au Domaine Public. Ce chemin est verbalisé.

CHEMIN DE LINGWICK.

Conducteur: Alex. Ross.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin avait été ouvert par la municipalité, mais d'une manière bien imparfaite, et il a fallu recommencer ces travaux et les couvrir d'une couche de gravier, sur une étendue de près d'un mille. Un fossé a été fait, et un pont de 12 pieds a été construit, ainsi que cinq ponceaux. Ces travaux seront d'une grande utilité pour les colons qui pourront parcourir la plus grande partie du chemin avec des voitures à roues.

Les terres à travers lesquelles passe le chemin sont de qualité excellente, et lorsqu'il sera terminé, jusqu'à la ligne de Hampden, il sera d'un grand avantage pour les colons de ce dernier township qui éviteront par là un parcours de 10 milles pour se rendre au moulin et au marché.

CHEMIN DE MARSTON.

Conducteur: C. Noble.

Montant octroyé \$1,000.

Ce chemin a été complété sur une étendue de 3 milles et $5\frac{1}{2}$ arpents; dans cette étendue il a été fait 13 ponceaux.

Il reste à terminer 2 milles qui coûteront environ \$600. Les terres qui bordent ce chemin sont d'excellente qualité et en général tout le canton de Marston.

CHEMIN NORD-EST DE WHITTON.

Conducteur: T. Léonard.

Montant octroyé, \$500.

Le chemin part du chemin Mégantic, entre les lots Nos. 6 et 7 du 2e rang, et son terminus projeté est près du lot No. 7 du 5ème rang de Whitton; il aura une longueur d'à peu près 5 milles. Sa largeur est de 14 pieds, avec un bon fossé d'un côté. Il peut être parcouru par les voitures à roues. Il a été complété sur une étendue de $1\frac{1}{2}$ mille où se trouvait un pont de 10 pieds à construire et un arpent de pontage à faire.

Il reste encore à faire $3\frac{1}{2}$ milles, dont le coût est estimé à \$1,480.

Le chemin traverse une étendue de bonne terre, presque exempte de roches ; deux pouvoirs d'eau se trouvent sur le chemin. Il est verbalisé.

CHEMIN DE WINSLOW ET WHITTON.

Conducteur : F. X. Vanasse.

Montant octroyé \$1200.

Ce chemin commence près de l'église de St. Romain, au 2ème rang Nord-Ouest de Winslow, traverse ce canton ainsi que celui de Whitton, et devra se terminer à la Rivière Chaudière ; sa longueur sera de 20 milles, dont un mille a été parachevé l'année dernière, dans une savane, sur une largeur de 26 pieds y compris les fossés.

Cette année, M. Vanasse a parachevé 34 arpents et une perche, de plus 71 arpents ont été ouverts en beau chemin d'hiver, sur toute sa largeur. Un pont a été construit dont le coût a été d'à peu près \$40.

Je dois remarquer que les colons ont fourni, en ouvrage, une somme de \$52. Cependant le conducteur n'a pu mettre ses nouveaux colons hors des difficultés pénibles qu'ils éprouvent pour sortir de la grande forêt de Whitton, il lui reste encore 38 arpents à ouvrir pour toucher la ligne de ce dernier Township.

Sur tout le parcours du tracé du chemin, les terres sont de première qualité, les bois sont superbes, et plusieurs terres sont occupées jusqu'à 3 et 4 milles en avant du chemin ouvert. Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE WOLFE.

CHEMIN DE WEEDON ET LINGWICK.

Conducteur : Chs. Tanguay.

Montant octroyé \$100.

Le chemin était déjà ouvert depuis quelques années, mais la partie située au Sud de la rivière St. François n'avait pas été parachevée, et la somme de \$100 a été allouée à la municipalité pour l'aider à le compléter.

Cette section du chemin, longue de 3 milles, traverse les 3ème, 2ème et 1er rangs de Weedon, entre les lots Nos. 8 et 9, et se rend à la ligne de division entre Weedon et Lingwick où il se joint à un chemin ouvert il y a quelques années par la compagnie des Terres de l'Amérique Britannique.

Cette année, le chemin a été rendu praticable sur une étendue d'un mille, sur une largeur de 20 pieds, avec un fossé d'un côté. Trois petits ponts ont été construits ainsi que 8 arpents de fascinaux.

Il reste encore 2 milles à terminer, et le coût pour parachever le chemin est estimé à \$800.

La confection de ce chemin sera d'un très-grand avantage pour la colonisation de ces townships.

CHEMIN DE STRATFORD ET WEEDON.

Conducteur : F. X. Vanasse.

Montant octroyé \$500.

Il était resté, dans les mains du conducteur, une ancienne balance de \$36.45; cette balance a été employée, cette année, avec le montant de l'allocation. Avec cette somme, il a été fait et parachevé une étendue de 30 arpents de chemin. Les travaux ont été bien faits et d'une manière durable.

CHEMIN DE GARTHEY ET WEEDON.

Conducteur : Ed. Grenier.

Montant octroyé \$200.

L'octroi de cette année a suffi pour terminer 14 arpents de chemin qui ont été fascinés et recouverts de terre, sur une épaisseur de 12 à 15 pouces. Plusieurs ponceaux ont aussi été reconstruits et une décharge de 200 pieds a été nettoyée. Il a été fait aussi un découvert de 18 pieds de large et aujourd'hui l'on peut franchir cette distance, qui était devenue impassable, avec des charges assez considérables.

L'ancien chemin a de plus été amélioré sur une distance de $2\frac{1}{2}$ milles avec un découvert de 18 pieds sur une longueur de 21 arpents. Des ponceaux ont été faits ainsi qu'une décharge afin de pouvoir assécher le chemin.

Un octroi ultérieur devrait être accordé pour terminer ce chemin qui passe en grande partie à travers les terres de la couronne.

CHEMIN DE ST. CAMILLE ET STOKE.

(Section de Stoke).

Conducteur : T. Dufoe.

Montant octroyé \$250.

Ce chemin a une longueur de 14 à 15 milles, les deux sections comprises.

Il a été complété cette année, dans cette section, une étendue de 1 mille et $\frac{1}{2}$

arpents sur une largeur de 20 pieds ; dans cette étendue 7 ponts peu considérables ont été construits.

Il reste $1\frac{1}{2}$ mille à faire dans cette section, ainsi qu'un pont de 25 pieds. Pour exécuter ces travaux sur une demi-largeur, telle que la partie déjà faite, le conducteur dit qu'il faudrait \$500.

Dans le canton de Stoke, où les terres sont bonnes, la population a doublé depuis cinq ans. Les colons sont, en plus forte partie, des canadiens-français dont plusieurs sont revenus des Etats-Unis.

Les colons ont fait l'acquisition d'un lopin de terre, dans un beau site, pour y construire une Eglise.

Le chemin est verbalisé.

Section de St. Camille.

Conducteur : A. Biron.

Montant octroyé \$250.

Le conducteur ne nous a point encore transmis de rapport.

CHEMIN DE ST. CAMILLE A DUDSWELL.

Conducteur : J. Z. C. Miquelon.

Montant octroyé \$500.

Ce chemin, long d'à peu près 7 milles, était complété sur une distance de 3 milles, sur une largeur commune de 18 pieds. Cette année, il a été fait $1\frac{1}{2}$ mille ; dans cette étendue, il ne se trouve qu'un demi-arpent de fascinage. Il a été construit 21 ponceaux, formant ensemble 160 pieds de pontages et coûtant environ \$70.

Il reste encore, pour compléter cette voie, une étendue de $2\frac{1}{2}$ milles dont le coût est estimé à \$700.

Ce chemin aura l'avantage de faire établir les 11^{me}, 10^{me}, 9^{me} et 8^{me} rangs de Dudswell, et fournira aux colons de Windsor, Wotton et St. Camille, les moyens pour se procurer de la chaux qui est si abondante dans Dudswell. La colonisation progresse dans ces localités et des défrichements considérables ont été faits, cette année. Une église a été construite au commencement du chemin, l'automne dernier, et depuis le 29 Septembre dernier un Curé y réside.

Depuis 5 ans, la valeur de la propriété a presque doublé.

Le chemin est verbalisé.

CHEMIN DE HAM ET WEEDON.

Conducteur : E. S. Darche.

Montant octroyé \$500.

Il a été terminé, cette année, un peu plus d'un mille et demi de chemin, dans un endroit où il était, pour ainsi dire, impossible de faire un bon chemin en suivant le vieux tracé qui se trouvait à passer sur un rocher élevé. Le conducteur a dû faire une déviation en le faisant passer à quelques perches plus en côté, afin d'éviter ce rocher.

Les 5 milles de chemin qui sont encore à compléter coûteront \$300 du mille.

Ce chemin sera très-utile en autant qu'il donnera la facilité aux colons de Ham de communiquer au chemin à lisses de Sherbrooke et Weedon.

Bon nombre de colons sont venus cette année pour prendre des terres sur le parcours du chemin, mais en ont été empêchés par l'impossibilité où ils ont été de pouvoir discerner les lignes des lots, qui ont été tirées il y a bien des années mais qui, aujourd'hui, sont imperceptibles.

Plusieurs familles sont revenues des Etats-Unis avec quelques épargnes et se sont établies dans Ham.

Les colons de Ham-Sud, quoique peu nombreux ont construit, l'été dernier, une jolie église en bois, près de l'entrée du chemin.

CHEMIN DE WOTTON ET WOLFESTOWN.

1re Section.

Conducteur : J. T. LeBel.

Montant octroyé \$800.

Le chemin a été ouvert, cette année, sur une demi-largeur de 13 à 18 pieds, avec un seul fossé, sur une étendue de 4 milles et 21 arpents dont 5 arpents ont été fascinés avec fossé de chaque côté et recouverts de terre.

Il serait nécessaire que les 26 arpents de pontage en bois rond, fait en 1866 et 1868, fussent recouverts de fascines et de terre. Le montant de l'octroi de cette année n'a pas permis au conducteur de faire ces travaux, car il avait été décidé d'ouvrir le chemin, s'il était possible, jusqu'à la route du chemin des Chênes qui passe entre les lots Nos. 15 et 16 du 5ème rang de Ham, afin d'ouvrir une communication entre Wotton et le grand chemin St. Philippe. Malgré tous ses efforts M. LeBel n'a pu rendre son chemin qu'au lot No. 14, mais le terrain n'étant pas mauvais, les voitures à roues peuvent franchir cette petite distance avec des charges. Dans cette section de chemin, 12 pontceaux ont été construits.

Une balance de \$6.20 est restée dans les mains du conducteur.

CHEMIN DE WOTTON ET WOLFESTOWN.

2e Section.

Conducteur : L. N. Francœur.

Montant octroyé \$600.

Cette année, le chemin a été terminé sur une distance de 1 mille et 18 arpents; de plus, 10 arpents ont été ouverts en chemin d'hiver et des ponts, mesurant 100 pieds de pontage, ont été construits.

Pour terminer cette section de chemin, il faudrait une somme de 15 à \$1800

CHEMIN GOSFORD, DANS HAM-SUD.

Conducteur : G. Goodenough.

Montant octroyé \$50.

Cette somme a été employée à améliorer et réparer le chemin sur une étendue de 7 milles.

CHEMIN GOSFORD, DANS WOLFESTOWN.

Conducteur : U. Bonneville.

Montant octroyé \$50.

Sur l'octroi, la somme de \$46.70 a été employée dans cette partie du chemin Gosford qui traverse les 7ème, 8ème et 9ème rangs de Wolfestown. Dans cet endroit, le chemin passe sur le roc nu. Les places les plus dangereuses ont été recouvertes de terre, et des fossés ont été faits où il était possible, afin d'empêcher l'eau de courir sur le chemin et emporter le peu de terre qui s'y trouve. Ce rapport m'est parvenu trop tard pour en faire mention dans le tableau.

COMTÉ DE RICHMOND.

CHEMIN DE BROMPTON.

Conducteur : E. R. Webb.

Montant octroyé \$400.

Il a été complété un mille de ce chemin, ainsi qu'un pont de 25 pieds. Ce chemin a 3½ milles de longueur. Le conducteur dit qu'il faudrait \$2,000 pour le terminer. Il est verbalisé.

CHEMIN DE LA 4^{ème} CONCESSION DE ST. GEORGES.

Conducteur : Elie Benoit.

Montant octroyé \$50.

Le conducteur n'a pas encore transmis de rapport.

CHEMIN DE MELBOURNE A ELY.

Conducteur : T. Dohan.

Montant octroyé \$100.

Ce chemin est long de 4 milles. Cette année, l'allocation a suffi pour rendre le chemin praticable l'espace de 1 mille. Il reste un demi mille à faire qui pourrait coûter \$200 et un pont évalué à \$100.

Ce chemin est verbalisé.

CHEMIN DE MONTRÉAL.

Conducteur : J. Eames.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin part du village de Melbourne et se termine au Village de Shefford; sa longueur est de 40 milles. Cette année, il a été parachevé sur une étendue de 2 milles. Quatre petits ponts ont été construits mesurant 28 pieds.

Pour compléter ce chemin il reste encore 4 milles dans lesquels il faudrait des travaux d'améliorations qui pourront coûter \$100 du mille. Ces 4 milles se trouvent dans la profondeur de Melbourne. Ce chemin est verbalisé depuis plusieurs années

 COMTÉ DE SHERBROOKE.

CHEMIN D'ORFORD.

Conducteur : W. M. Doherty.

Montant octroyé \$400.

Ce chemin, long de 3½ milles, a son point de départ au chemin dit de "Montréal" et se termine aux établissements de *Sherry River*, situés au coin sud-ouest du canton d'Orford.

Il a été ouvert et le bois arraché dans toute son étendue, sur une largeur de 20 pieds, mais il n'est pas parachevé. Quatre ponts ont été construits, mesurant ensemble 98 pieds de pontage.

Suivant le conducteur il faudrait une somme de \$2,100 pour terminer ce chemin. Il raccourcira de 6 milles la distance pour aller à Sherbrooke.

COMTÉS DE DRUMMOND ET ARTHABASKA.

CHEMIN DE WICKHAM ET GRANTHAM.

Conducteur : W. Brack.

Montant octroyé \$500.

Le chemin, lorsqu'il sera complété, aura une longueur de 10 milles. Il commence au grand chemin de Drummondville, à la ligne entre Wickham et Grantham, et court entre ces deux townships jusqu'à la ligne entre Wickham et Acton.

Cette année, il a été complété sur une étendue de 5 milles, pour le coût de \$90 du mille. Un pont de 50 pieds a été construit. Il reste encore 3 milles à faire, dont le coût est estimé à \$300.

L'ouverture de ce chemin facilitera beaucoup l'établissement de cette partie du comté par où il passe, et procurera une voie courte pour communiquer de Drummondville au chemin de fer du Grand-Tronc, à Acton.

Le sol est bon et couvert de bon bois. La pierre à chaux et le minerai de fer, abondent.

Un site pour une nouvelle église a été fixé dans Wickham.

CHEMIN DE WICKHAM ET L'AVENIR.

Conducteur : J. Patrick.

Montant octroyé \$500.

Ce chemin a été ouvert et le bois arraché sur tout son parcours ; il est terminé à l'exception de deux ponts et des fossés. M. Patrick croit que le montant approprié cette année suffira pour faire ces travaux.

A la date du 18 Décembre dernier, le conducteur était sur le point de commencer la construction de ces ponts.

La longueur du chemin livré à la circulation est de deux milles.

CHEMIN DE LA LONGUE POINTE DE WICKHAM.

Conducteur : John McCaig.

Montant octroyé \$300.

Cette route, longue d'environ 3 milles, conduit du "chemin de la Rivière" à la maison de Louis Allard, et de là, par la traverse de la rivière St. François, au Township de Simpson.

La partie du chemin complétée a 24 pieds de large, y compris les fossés qui ont généralement 2 pieds, excepté dans un endroit marécageux où ils ont 8 pieds de largeur. Le chemin est maintenant passable pour les voitures à roues, vu que les plus mauvaises places sont fossoyées des deux côtés, et le reste, où des fossés sont nécessaires, sur un côté. Les travaux de l'année ont été faits sur 1½ mille, mais beaucoup d'ouvrage avait été exécuté précédemment par le Conseil Municipal. Deux pontages ont été construits, l'un de 120 pieds de long et l'autre de 69 pieds, pour le prix d'à peu près \$50, mais ils devront être couverts de terre, ce qui coûtera \$10.

Il ne reste plus qu'à élargir le chemin en quelques endroits, et Mr. McCaig croit que la balance qu'il a en mains, avec les travaux que la municipalité fera l'année prochaine, seront suffisants pour le terminer.

"La Longue Pointe, à travers laquelle passe ce chemin," dit Mr. McCaig, "est une dépression dans le sol d'environ 2000 acres en superficie, entre la formation calcaire des townships de Durham et de Kingsey et le schiste argileux qui se montre à la surface dans le 1er rang de Wickham." Cette étendue est recouverte d'un sol d'alluvion très-riche, reposant presque partout sur une couche de sable. Environ les trois quarts de la Longue Pointe sont couverts de bois de toutes sortes."

L'ouverture de ce chemin aura l'effet d'ouvrir à la colonisation les bonnes terres qui se trouvent sur son parcours. Il sera aussi d'un grand avantage pour les colons de la partie basse de Kingsey, en leur donnant une sortie pour transporter leurs produits à Acton ou à Drummondville. Il est aussi probable que lorsque le chemin à rails de Sorel à Durham sera construit, le commerce d'écorce de pruche prendra beaucoup d'extension dans Simpson et Kingsey. Ce chemin est verbalisé depuis 1864.

CHEMIN DE WICKHAM ET DURHAM-SUD.

Conducteur : J. C. Armstrong.

Montant octroyé \$500.

Ce chemin long de 3 milles et 2 chaînes, a été ouvert dans toute son étendue, sur une largeur de 14 pieds. Il a été essarté, les buttes aplanies, les pierres et les racines ont été enlevées, et un fossé a été creusé du côté Sud-Ouest dans presque toute l'étendue du chemin. Des fascines ont été posées dans les endroits bas, et recouvertes avec la terre des fossés.

Au 1^{er} Décembre, plusieurs des hommes étaient employés à essarter le chemin sur toute sa largeur, et d'autres étaient à tirer le bois nécessaire pour un pont de 80 pieds. Depuis cette date, j'apprends que le pont est terminé et a coûté \$168.

Ces 3 milles de chemin ne sont pas terminés, et le conducteur estime leur parachèvement à \$1200. Une balance de \$10.82 est restée dans les mains du conducteur.

CHEMIN DUNKIN.

Conducteur : P. Whitney.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin, long de 5 milles, est ouvert sur une étendue de 2 milles qui sont dans un état avancé mais non terminé. Sa largeur est de 18 à 20 pieds. Il a été construit deux pontages sur terre.

Ce chemin est verbalisé.

ROUTE DU 5^{ÈME} AU 10^{ÈME} RANG DE WARWICK.

Conducteur : F. R. Héroux.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin a été amélioré un peu partout. L'étendue ainsi travaillée peut former à peu près une longueur de 4 milles.

Il faudrait \$600 pour le terminer.

CHEMIN DE LA STATION DE BULSTRODE.

Conducteur : S. Piché.

Montant octroyé \$300.

Ce chemin commence au front du 10^e rang de Bulstrode, passe entre les lots Nos. 22 et 23, et se rend à la Station du chemin de fer. Sa longueur est de $4\frac{1}{2}$ milles.

Le chemin est propre au roulage l'espace de $2\frac{1}{2}$ milles; les deux milles restant sont faits en chemin d'hiver. Il a été fasciné 6 arpents qui ont coûté \$60, et le chemin a été ouvert et le bois arraché, sur une demi-largeur, sur une étendue de deux milles. Les fossés ont été faits sur un côté du chemin l'espace d'un mille, et il a été creusé deux cours d'eau de 6 arpents.

Il reste encore deux milles à terminer et un mille de fossé dans le chemin travaillé ; l'on estime ces travaux à \$800. Le conducteur dit que si le Gouvernement octroyait \$300, les colons fourniraient la balance.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE NICOLET.

CHEMIN DE BELLEVILLE.

Conducteur : C. Marquis.

Montant octroyé \$300.

Ce chemin a une longueur de 11 milles, dont 6 milles sont encore en bois de bout.

Les deux fossés sont faits dans les 2 premiers milles, et il est praticable pour les voitures à roues l'espace de 4 milles, quoique dans les deux derniers milles il n'y ait qu'un fossé de fait. Cette année, le chemin a été terminé sur une demi-largeur l'espace de 22½ arpents.

Les 6 milles qui restent à faire coûteront \$400 du mille.

Vu la saison avancée Mr. Marquis n'a dépensé que la somme de \$29.25 sur le montant de l'octroi.

CHEMIN DE LA GRANDE LIGNE D'ASTON.

Conducteur : C. Marquis.

Montant octroyé \$600.

D'après l'autorisation qu'il en avait reçue, M. Marquis a donné à faire à l'entreprise les travaux de cette année à M. Alexis Desfossés, un des premiers colons de l'endroit.

Le chemin de la Grande Ligne était ouvert aux voitures d'été dans toute son étendue, mais ayant été décidé de faire un changement dans le chemin, la somme de \$600 a été allouée pour faire ces travaux. Ce nouveau chemin aura à peu près 4 milles et 19 arpents.

Les travaux ont été exécutés sur les 12me, 13me et 14me rangs de l'augmentation d'Aston, dans la paroisse de Ste. Eulalie et sur une partie du 15me rang du même canton, dans la paroisse de St. Samuel, et comprend une étendue de 3 milles et 10 arpents environ.

Il a été terminé 2 milles, dont un mille était déjà déboisé mais rempli de souches, l'autre mille était en bois debout. Environ 38 arpents ont été ouverts en chemin d'hiver. Les fossés sont faits ainsi que les décharges. Les pontages ont été faits en bois rond recouvert de fascines et de terre.

Il reste encore à terminer $1\frac{1}{2}$ mille qui est ouvert en chemin d'hiver seulement. Une somme de \$400 serait nécessaire pour terminer ce nouveau chemin.

CHEMIN DE BULSTRODE ET ASTON.

Conducteur : C. Marquis.

Montant octroyé \$300.

Ce chemin a une étendue d'environ 7 milles. Il a été terminé, cette année, sur une longueur de $15\frac{1}{2}$ arpents sur une largeur de 20 pieds. Il s'y trouve 4 arpents de fascinages qui ont coûté \$15 l'arpent. De plus, il a été fait une décharge de 5 arpents et un arpent de pontage sur terre. En sus des travaux ci-dessus mentionnés, il a été donné 13 journées d'hommes employées au déboisement.

Il reste environ $6\frac{1}{2}$ milles de chemin à faire dont le prix sera à peu près de \$300 du mille.

Sur la somme octroyée il n'a été dépensé que celle de \$179.95.

CHEMINS DES 12ÈME ET 14ÈME RANGS DE MADDINGTON.

Conducteur : P. de Villers.

Montant octroyé \$200.

Le chemin du 12me rang du canton de Maddington est la continuation du chemin de front de la concession St. Louis, dans la paroisse de Ste. Gertrude ; il doit se prolonger jusqu'au 10me rang du même canton, formant une longueur de six milles.

La longueur du chemin parachevé est de 4 milles et 6 arpents.

Cette année la somme de \$100 a été dépensée pour ouvrir 6 arpents, faire des cours d'eau et améliorer une étendue de 2 milles qui était devenue presque impraticable.

Il reste encore 50 arpents à faire pour terminer ce chemin dans toute son étendue. Dans ce parcours se trouve une savane de près de 23 arpents de longueur qui devra être pontée et dont le coût sera d'environ \$400. M. de Villers est d'opinion qu'on y gagnerait beaucoup si les bois nécessaires à ces travaux étaient placés sur les lieux en hiver.

" A l'exception de cette Savane," dit M. de Villers, " le sol sur ce chemin paraît propre à la culture quoique généralement sablonneux. Sur les terres hautes, le merisier, l'érable et le sapin dominant. "

Puis il ajoute : " La preuve des avantages que ce chemin a déjà offerts à la colonisation est le fait que toutes les terres qui le bordent sont prises par les colons qui, en différents endroits, ont commencé des établissements considérables. Ce qui va contribuer beaucoup à stimuler le zèle des nouveaux colons à travailler sur leurs terres, est la perspective de voir un jour se bâtir une église sur ce chemin. La place en a été marquée, en Octobre dernier. Le site de cette église sera des plus agréables, vu que le lieu en est élevé et qu'il se trouve en face du chemin de front du 7^{me} et du 8^{me} rangs de ce canton. Ce chemin est nécessaire pour faire établir six rangs de Maddington, dont les chemins de front partent de cette route. Ces rangs comptent déjà plusieurs colons résidants et plusieurs autres travaillent pour s'y établir au plus tôt. "

Le chemin du 14^{me} rang à son point de départ au chemin du 13^{me} rang et doit se prolonger jusqu'au canton de Blandford, distance de 4 milles.

Le montant de \$100 a été employé, cette année, à parachever près de vingt arpents de ce chemin qui est maintenant ouvert dans toute sa longueur. Une somme de \$60 suffirait pour en faire un bon chemin pour les voitures d'été.

Ce chemin est nécessaire pour faire établir les 15^{me}, 16^{me} et 17^{me} rangs de Maddington ; et, pour le rendre encore plus avantageux à la colonisation, l'on suggère de le prolonger jusqu'au chemin de front des 1^{er} et 2^{me} rangs du canton de Blandford, distance de 2½ milles.

Voici ce que dit Mr. de Villers dans son rapport : " La partie nord du Canton de Blandford, appelée vulgairement le Domaine de Gentilly, va être prochainement unie à une partie de Gentilly et de Maddington pour former une nouvelle paroisse.

" Dans le mois d'Octobre dernier, j'ai fixé, par ordre de Monseigneur Laflèche, administrateur du diocèse des Trois-Rivières, la place où devra se bâtir, l'année prochaine, une chapelle qui servira pour les offices religieux des colons de cette nouvelle paroisse.

" Le canton de Maddington est arrosé par plusieurs rivières dont les plus considérables sont celles de Bécancour et de Gentilly ; ces rivières offrent plusieurs beaux pouvoirs d'eau dont le plus considérable se trouve sur la Rivière Bécancour et appartient à Monsieur St. Germain ; il pourrait servir à faire marcher en même temps plusieurs moulins. "

CHEMIN DE STE. GERTRUDE.

Conducteur : C. Marquis.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin a été complété sur une étendue de $10\frac{1}{2}$ arpents, et deux arpents de fascinage ont été faits. Dans la côte de la rivière Bécancour, il a été fait un pontage qui a coûté \$100.

10. CHEMIN DE WENDOVER,	OCTROI \$300
20. do DE LA STATION D'ASTON	" \$200
30. do DU DIXIÈME RANG D'ASTON	" \$400

Conducteur : C. Marquis.

10.—*Le chemin de Wendover* a une longueur de 6 milles et il s'ouvre sur une largeur de 26 pieds.

Dans une longueur de 14 arpents les fossés sont faits des deux côtés du chemin, et dans une autre partie de 48 arpents il n'y a qu'un fossé. Cette année, 7 arpents de chemin ont été terminés ainsi que deux pontages sur terre considérables, l'un a 195 pieds de long sur une épaisseur moyenne de 6 à 7 pieds ; l'autre a 75 pieds en longueur sur 4 à 5 pieds d'épaisseur ; ce dernier est fasciné et terrassé, l'autre n'est pas entièrement fini. Le 1er pontage a coûté \$80 et le 2e, \$50. Il a été fait aussi une côte considérable, et un pont de 15 pieds d'arche a été élevé de 6 pieds.

Il reste 3 milles à faire en entier et autant à parachever. Les 3 premiers milles coûteront \$1800, à raison des ponts et des côtes qui s'y trouvent. Les trois autres milles coûteront moitié moins. Le Conducteur a dépensé \$189.50 sur les \$300 octroyées.

20.—*Le chemin de la Station d'Aston* a une longueur de $8\frac{1}{2}$ milles.

Ce chemin est propre au roulage sur une étendue de 7 milles. Six arpents ont été terminés cette année. Le reste de l'argent dépensé a été employé à creuser un cours d'eau considérable d'environ 22 arpents de longueur et à arracher des racines et des souches dans une partie déjà déboisée. Il a été fait un pontage de 18 pieds. Reste $1\frac{1}{2}$ mille à faire qui coûtera \$400. Les propriétaires ont dépensé déjà au-delà de \$2,000 dans ce chemin.

Somme dépensée : \$115.10, sur l'octroi de \$200.

30.—*Le chemin du 10ème rang d'Aston* a 9 milles de long. Il peut être fréquenté par les voitures à roues, l'espace de $5\frac{1}{2}$ milles. Les fossés sont faits des deux

côtés du chemin sur une longueur de $1\frac{1}{2}$ mille et d'un seul côté l'espace de 4 milles. Le chemin, cette année, a été terminé l'espace de $10\frac{1}{2}$ arpents, et, sur une demi-largeur, l'espace de 20 arpents. Il a été fait une côte de $\frac{1}{2}$ arpent où il a fallu miner un rocher. On y a amoncelé des bûches à une hauteur de 8 pieds, ce pontage a été recouvert de terre. Les travaux ont coûté \$50.

Il reste $7\frac{1}{2}$ milles à terminer au prix de \$150 du mille.

Ce chemin est verbalisé.

Montant dépensé \$174.09, sur \$400.

COMTÉ DE MÉGANTIC.

CHEMIN D'ADSTOCK.

Conducteur : W. Ward.

Montant octroyé \$1000.

Ce chemin commence à "Bullock Brook" à l'endroit où il est traversé par le chemin Craig, dans le township d'Ireland ; il traverse le 10^e rang et se rend à Thetford, passe par la partie sud de ce township et se termine au township d'Adstock, formant une distance de près de 20 milles.

La largeur du chemin est de 30 pieds, et il peut maintenant être parcouru par les voitures d'été l'espace de 4 milles. Les fossés sont faits l'espace de $1\frac{1}{2}$ mille à partir du chemin Craig.

Cette année, il a été parachevé $1\frac{1}{2}$ mille, et 7 milles en tout ont été essartés. Les colons avaient précédemment essarté et fossoyé en partie le chemin l'espace de 2 milles.

Il a été fait 3 ponts mesurant 100 pieds de pavé, pour la somme de \$60, et 3 arpents de fascinage et pontage. Il reste encore à ouvrir 10 milles à travers le bois franc.

Par ce nouveau chemin, les colons du Comté de Beauce auront de 25 à 30 milles de moins à parcourir pour venir à Québec.

Dix lots de terre ont été pris par de nouveaux colons et bon nombre de familles, dont un certain nombre revient des Etats-Unis, se proposent de se fixer le long de ce chemin.

Plusieurs sites d'église ont été marqués.

Deux à trois milles du chemin sont verbalisés.

EMBRANCHEMENT DU CHEMIN GLENLOYD.

Conducteur : E. O'Donnell.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin aura 4 milles de longueur ; sa largeur est de 20 pieds. Il est propre au roulage l'espace d'un mille, ce mille est fossoyé des deux côtés. Une décharge a été faite qui a coûté \$60. Trois milles restent à terminer, estimés à \$400, sans compter les ponts qui coûteront à peu près \$350.

Il se trouve le long de ce chemin une belle carrière de pierre à chaux et des traces de mines de cuivre.

CHEMIN DE IRELAND ET WOLFESTOWN.

Conducteur : C. Bennett.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin commence près de la ligne de concession, entre les 2^{me} et 3^{me} rangs d'Ireland, sur le lot No. 16 du 2^{me} rang. Il se termine à la grand ligne de Wolfestown où il rencontre un ancien chemin qui conduit au village de Wolfestown. Sa longueur sera d'à peu près 3 milles. Il est ouvert sur une largeur de 25 pieds dont 18 pieds entre les fossés.

A peu près $\frac{1}{2}$ de mille ont été parachevés cette année, avec fossés de chaque côté du chemin lorsque c'était nécessaire. Le coût est d'environ \$250 du mille. Un pont de 15 pieds a été construit pour le prix de \$15. A peu près 7 arpents de chemin avaient été ouverts précédemment, de sorte que le chemin est propre au roulage l'espace d'un mille.

Il y a encore 2 milles à compléter, et un pont de 50 pieds de pontage à faire. Le conducteur estime le coût de ce pont à \$400, et dit qu'il faudra de plus \$500 pour terminer le chemin ainsi qu'un autre pont d'environ 20 pieds.

L'on a trouvé du minerai de cuivre dans les environs de ce chemin.

La colonisation a beaucoup progressé dans Wolfestown ces dernières années ; quantité de lots ont été pris. Les colons sont généralement canadiens-français, dont un grand nombre sont revenus des Etats-Unis.

CHEMIN THETFORD, (Section Nord.)

Conducteur : John Campbell.

Montant octroyé \$500.

Ce chemin était déjà ouvert ; cette année, il a été parachevé sur une étendue

de 20 acres, avec fossés des deux côtés. Dix acres ont été fasciné et recouverts d'un pied de terre. Ce chemin passe dans des endroits bas et marécageux ; il a été nécessaire de faire une décharge de plus d'un mille de longueur pour l'égoutter.

CHEMIN THETFORD (Partie Sud).

Conducteur : W. Morrison.

Montant octroyé \$800.

Le chemin commence à la Station du Grand Tronc à Bécancour, passe à travers Leeds, Inverness et Thetford. Lorsqu'il sera prolongé jusqu'à Adstock, sa longueur sera de 35 milles.

La partie du chemin travaillée a une largeur de 20 pieds, et est propre au roulage depuis le chemin de fer jusqu'au 5ème rang de Thetford, formant une longueur d'environ 29 milles. Les fossés ne sont faits que sur un des côtés du chemin.

Les travaux ont été exécutés, cette année, sur une étendue de $4\frac{1}{2}$ milles et ont coûté environ \$180 du mille, y compris les ponts, pontages et décharges.

Il reste encore 5 ou 6 milles à faire à travers Thetford, ce qui coûtera à peu près mille à onze cents piastres.

Un site d'église a été fixé dans le canton de Thetford.

L'on prend, en ce moment, des mesures pour ériger légalement la partie du chemin ouvert cette année.

DÉVIATION DU CHEMIN GOSFORD, DANS NELSON.

Conducteur : J. Sturgeon.

Montant octroyé \$500.

Cette déviation dans le chemin Gosford nécessite l'ouverture de $1\frac{1}{2}$ mille de chemin nouveau. Ce changement a été décidé afin d'éviter de reconstruire un pont considérable qui, autrefois, a coûté \$3,000 au Gouvernement.

Cette année, le chemin a été essarté et nivelé sur une largeur de 20 pieds, l'espace de 16 à 18 acres, mais cette section de chemin n'est pas encore complétée. Une étendue de 80 verges a aussi été pontée. Un pont de 26 pieds a été construit pour le prix de \$26.

Le Conducteur estime qu'il faudra encore \$400 pour compléter ce chemin, y compris plusieurs petits ponts.

Il est resté dans les mains du conducteur une balance de \$51.80.

CHEMIN D'INVERNESS-OUEST.

Conducteur : J. McKenzie.

Montant octroyé \$300.

Il commence à la ligne d'Inverness et se termine au chemin Gosford. Il passe par les 1er et 2e rangs de ce canton.

Cette année, le chemin a été essarté et nivelé sur une étendue de $3\frac{1}{2}$ milles. Deux ponts, formant 22 pieds de pontage, ont été construits.

Il reste encore $1\frac{1}{2}$ mille à ouvrir. Il faudra probablement une somme de \$1200 pour compléter tout le chemin.

CHEMIN LISTER, DANS NELSON.

Conducteur : J. Matthew.

Montant octroyé \$450.

Ce chemin part de la station de Lyster, sur le Grand-Tronc, et se termine au village de Leeds ; sa longueur, lorsqu'il sera complété, sera de 16 milles.

Il est ouvert sur une largeur de 20 pieds entre les fossés et est propre au roulage. L'octroi a été employé à améliorer le chemin dans les endroits où c'était le plus nécessaire. L'étendue ainsi améliorée est de 8 milles, dont 22 arpents ont été facinés. Des petits ponts formant 77 pieds de pontage ont été construits.

Il faudrait une somme de \$30 du mille pour compléter tout le chemin. Il faudra aussi 3 ponts estimés à \$270.

Chemin verbalisé.

CHEMIN LISTER, (Glenloyd.)

Conducteur : Thos. Scallon.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin commence à la station du Grand-Tronc, dans Nelson, passe dans Inverness, Leeds, jusqu'au chemin des 11 et 12me rangs de ce dernier township. Toute cette partie du chemin est bien passable et entretenue par les intéressés.

Les travaux ont été commencés, cette année, à la jonction des 11 et 12me rangs et continués jusqu'à la concession entre les 13 et 14me rangs, distance de plus de deux milles. Dans cette étendue, le chemin a été ouvert de 20 pieds de largeur, tantôt à travers le bois, tantôt dans la terre faite. Dans les endroits de savenne, des fossés ont été ouverts des deux côtés du chemin.

Deux ponts, dont un de 18 pieds de longueur et le second de 20 pieds, ont été construits sur des ruisseaux, ainsi que plusieurs ponceaux. Le chemin a été nettoyé et arrondi, et les voitures peuvent y passer en toute sûreté.

Il reste encore deux milles à faire pour se rendre à la concession entre les 15^{me} et 16^{me} rangs, à quelques arpents de l'église catholique et du chemin des mines de Harvey-Hill. Le 1^{er} mille passe à travers le bois et le 2^e dans des terrains défrichés et unis.

Une nouvelle allocation de \$400 à \$500 permettrait de compléter le chemin, depuis la Station de Lyster jusqu'aux townships de Broughton et Thetford, et donnerait un débouché court et facile, aux paroisses canadiennes-françaises des environs, pour se rendre au chemin de fer.

CHEMIN D'HALIFAX A LA STATION DE SOMERSET

Conducteur : C. P. de Champlain.

Montant octroyé \$200.

Dans ce chemin trois côtes ont été diminuées et le chemin a été amélioré sur une étendue de 15 milles,

CHEMIN DE ST. NORBERT AU 3^{ème} RANG D'HALIFAX.

Conducteur : Antoine Gagnon.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin est le même que celui entré sous le titre de "Chemin d'Halifax," dans mon rapport de l'année dernière sur les travaux de 1868.

Il restait 2 milles de chemin à compléter ; cette année, il a été parachevé sur une étendue de 25 arpents et d'une largeur de 24 pieds. Le fossé du côté Sud est fait sur toute sa longueur, celui du côté Nord est terminé sur une longueur de 15 arpents. Il a été construit 10 ponts qui ont coûté environ \$40. Le chemin a aussi été fasciné l'espace de 3 arpents.

Il reste encore 31 arpents à terminer ; cet ouvrage est évalué à \$200.

CHEMIN FLAGG.

Conducteur : Jas. Thom.

Montant octroyé \$600

Ce chemin, lorsqu'il sera complété, aura une longueur de 5 milles et 9 arpents.

Il commence au lot No. 11 du 5ème rang du canton d'Ireland et se terminera au 10ème rang.

Il est ouvert sur une largeur de 27 pieds dans le bois, et la partie faite mesure 20 pieds entre les fossés. Le chemin a été complété sur une étendue de un mille et, de plus, il a été ouvert l'espace de deux milles dans le bois debout. Il a été labouré, nivelé et arrondi d'un fossé à l'autre, de manière que les voitures à roues peuvent facilement le parcourir. La partie complétée coûte \$365.81 du mille, et celle simplement ouverte \$132.90.

Deux ponts ont été construits, un de 30 pieds de pontage, l'autre de 12 pieds. Ces deux ponts ont coûté \$38. Six ponceaux ont coûté \$30.

Il reste à compléter 4 milles et 9 arpents. Ces travaux sont estimés à \$1480.

L'ouverture de ce chemin donnera accès à dix mille acres de terre de bonne qualité encore inoccupés.

L'on a trouvé du cuivre et de l'or dans les environs du chemin.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE LÉVIS.

CHEMIN DE ST. ROMUALD A ST. ISIDORE.

Conducteurs : F. A. Oliva et P. Lagueux.

Montant octroyé \$1000.

Je transcris ici le rapport de M. Oliva, sur les travaux qu'il a exécutés dans ce chemin :

"En vous présentant, ce jour, le rapport des ouvrages faits dans le chemin dont je suis le conducteur, je me permettrai d'y joindre quelques réflexions pour mieux faire connaître le but proposé dans le parachèvement de ce chemin.

"Ce chemin peut être considéré sous deux points de vue : d'abord, traversant la Seigneurie de Lauzon dans toute son étendue du Nord au Sud, ce chemin contribuera beaucoup à augmenter la valeur de ce vaste Domaine qui appartient au Gouvernement Provincial ; ensuite, cette voie de communication permettra au surplus de la population des paroisses de St. Lambert, St. Jean-Chrysostôme et St. Etienne, d'aller s'établir dans les cantons nouveaux du Comté de Dorchester. Il peut donc être considéré comme chemin de colonisation.

"Le Gouvernement fait les efforts les plus grands et les plus louables pour faciliter la colonisation, et dans ce but il s'impose de continuels sacrifices d'argent pour

ouvrir des chemins et des routes, afin de donner aux colons les moyens de prendre et de défricher des terres jusqu'à ce moment incultes.

"Toutefois, en ouvrant ainsi des voies de prospérité aux colons du Canada, le Gouvernement ne doit pas et ne peut pas oublier la population des villes et des grands centres qui ne vivent que de commerce et d'industrie, et il doit étendre sa sollicitude pour leur bien-être, en favorisant de tout son pouvoir le commerce et l'industrie ; c'est aussi dans ce but qu'un octroi d'argent a été accordé, cette année, pour parachever le chemin qui conduit de St. Romuald à St. Isidore et qui se continuera, j'ose l'espérer, jusqu'à Ste. Maguerite. Ce chemin va ouvrir une communication directe et facile entre les paroisses de St. Lambert, de St. Isidore, de St. Giles, de St. Bernard et la paroisse de St. Romuald qui va devenir, par ce moyen, un centre de commerce assez considérable.

"Puis, on ne peut disconvenir que la population de St. Romuald, disséminée le long des chantiers qui bordent la rive sud du fleuve jusqu'à la Ville de Lévis, et vivant de sa propre industrie, a besoin de voir arriver à sa porte l'abondance de toutes choses, surtout le prix peu élevé des denrées et les moyens d'exercer son industrie.

"Or, voilà l'avantage que va retirer de l'ouverture de ce chemin cette population qui mérite sous tous les rapports la sollicitude du Gouvernement.

"Je ne dois pas oublier de mentionner le nom de M. Pierre Lagueux, propriétaire, de St. Romuald, qui depuis longtemps s'occupe de ce chemin dans l'intérêt de sa localité, et qui voit aujourd'hui ses efforts couronnés de succès.

"Le chemin dont je suis le conducteur a une longueur de soixante arpents et une largeur de vingt pieds.

"Il coupe à peu près à angles droits, du Nord au Sud, un terrain de savane qui a une inclinaison assez forte vers le Nord-Est.

"Ce chemin a été ouvert, il y a treize ans, au moyen d'une souscription et d'un octroi du Gouvernement, mais par malheur il n'a jamais été mis en voie de communications faciles. On s'était contenté de déblayer le terrain, d'indiquer la largeur de la route, de tracer la place des fossés, et de jeter un peu de pontage dans les endroits les plus difficiles à passer.

"Depuis ce temps, le chemin n'a fait que se détériorer et une partie servait à égoutter la savane qui souffrait du manque de fossés et de décharges. Cette année, il est devenu si mauvais qu'il était plus qu'imprudent d'y passer avec des voitures à roues.

"C'est sous ces circonstances que je fus nommé conducteur des travaux que le Gouvernement voulait faire afin d'améliorer ce chemin, et après l'inspection faite des lieux, je vis qu'il y avait de grands obstacles à vaincre pour parvenir au but désiré.

"Il nous fallait en effet effectuer tout d'abord de fortes décharges et de bons fossés et faire sortir, pour ainsi dire, de l'eau, une partie de ce chemin servant

d'égout à la savane. La saison était avancée et déjà rigoureuse pour passer les semaines entières à travailler dans l'eau. Toutefois, aidé de deux sous-conducteurs intelligents, MM. Pierre Dumont et Cha. Primeau, et secondé par de bons hommes de ma paroisse, je crus pouvoir me mettre à l'œuvre et aujourd'hui je vous présente le résultat de six semaines de travail, formant en tout 495 journées d'hommes et 142 journées de voitures.

" Je n'ai pas le plaisir d'ajouter que l'ouvrage est terminé, je ne puis que dire qu'il est plus qu'à moitié terminé.

" Le montant approprié est de..... \$696.36

" Le montant payé est de..... 550.80

" Balance restant..... \$145.56

" Avec le montant dépensé il a été fait :

" 1o Une grande décharge de 10 arpents de longueur, $4\frac{1}{2}$ pieds de largeur et 3 pieds de profondeur ; coût..... £8 0 0

" 2o. Une seconde décharge de 3 arpents de longueur, 3 pieds de largeur et $2\frac{1}{2}$ pieds de profondeur ; coût..... £1 10 0

" 3o. Une troisième décharge de 6 arpents de longueur, $3\frac{1}{2}$ pieds de largeur, et $2\frac{1}{2}$ pieds de profondeur ; coût..... £3 0 0

" 4o. Un pont mesurant 24 pieds de pontage, avec un quai de chaque côté de huit pieds de hauteur ; ce pont, après estimation faite, devait coûter cinquante piastres ; coût..... £8 0 0

" 5o. Un exhaussement de chemin de chaque côté de ce pont, 4 pieds sur 60 pieds d'un côté et 3 pieds sur 30 pieds de longueur ; largeur du chemin 20 pieds ; coût..... £3 10 0

" 6o. Quatre petits ponts boisés, mesurant en tout la largeur de 22 pieds,

" 7o. Quatre-vingt deux arpents de fossés, tantôt terrain de savane, tantôt terrain rocailleux ; coût..... £17 10 0

" 8o. $4\frac{1}{2}$ arpents de chemin élevé au-dessus du niveau de la savane au moyen d'un fascinage, d'une couche de pierre de douze pouces environ, et d'une couche de terre, le tout sur une largeur de 18 pieds ; 525 voyages de pierre ont été charroyés ; coût..... £12 10 0

" 9o. 30 arpents de chemin à peu près terminés et que l'on peut appeler parachevés ; coût..... £62 10 0

" Le reste du chemin a été travaillé de manière à le rendre praticable pour les voitures à roues.

" Il nous faudra employer les fascinages, la pierre et la terre sur dix arpents de chemin qu'il nous reste à terminer, afin de le mettre au niveau au moins de la savane. Il va entrer dans cet ouvrage au-dessus de

mille voyages de pierre que nous irons chercher à une distance de 20 à 25 arpents et même plus du chemin. Le coût approximatif pour terminer cette distance de chemin est de..... £35 0 0

“ Le reste du chemin repose sur un assez bon fonds et ne sera pas d'un coût bien élevé. Toutefois, je pense qu'il nous faudra mettre une couche de terre sur une longueur de 8 arpents.

“ Les fossés devront être visités au printemps et une longueur de dix arpents environ devra être terminée.

“ J'aime à vous dire, Honorable Monsieur, que les ouvrages ont été poussés avec vigueur et économie ; et j'ose espérer que le Gouvernement sera content de ce qui a été fait.

“ Si vous me demandez, maintenant, le coût approximatif du reste de l'ouvrage à terminer, je prendrai la liberté de vous dire que, dans mon opinion, il vous faudra de 300 à 400 piastres, en comptant la balance qui reste, pour parachever ce chemin

“ La municipalité de St. Lambert sera chargée de l'entretien de ce chemin.”

Le tout humblement soumis.

Croyez-moi,

Honorable Monsieur,

Votre très-humble serviteur,

F. A. OLIVA, Ptre.

Mr. Lagueux, avec la somme de \$312 qui lui a été mise en mains pour exécuter des travaux dans une autre section du même chemin, a essarté, enlevé les broussailles et fait les fossés sur une longueur de 3 milles et 6 arpents, comprenant la concession St. Patrice sud de St. Lambert et la concession de la grande ligne de St. Isidore, dans le Comté de Dorchester. Il a été charroyé de la pierre sur 5½ arpents de la première concession. Il a fait mettre de la terre dans tous les bas-fonds qui se trouvent dans la deuxième concession.

Pour terminer cette section de chemin, le conducteur dit qu'il faudrait une somme de \$450.

CHEMIN DE ST. LAMBERT A ST. GILES, (Iberville.)

Conducteur : R. Valière.

Montant octroyé \$600.

Ce chemin part de la 3me concession de la paroisse de St. Lambert et se rend à la 4me concession nommée “ Iberville. ”

Le chemin a 35 arpents de longueur sur 20 de largeur. Des fascinaiges ont été faits qui ont coûté \$100. Les fossés sont terminés à l'exception d'une décharge.

Le chemin est complètement terminé.

Cette année, il y a eu beaucoup de terre de défrichée, et plusieurs Canadiens sont revenus des Etats-Unis et ont repris possession de leurs terres.

PONT SUR LA RIVIÈRE DES LONGUES POINTES.

Conducteur : O. Hallé.

Montant octroyé \$300.

Ce pont a été donné à faire par contrat. Il est terminé et a été reçu. Sa longueur est de 160 pieds.

COMTÉ DE BEAUCE.

CHEMIN DE GUAYHURST.

Conducteur : R. Dallaire.

Montant octroyé \$500.

Le chemin a été complété, cette année, sur une distance de 1 mille, dont 4 arpents ont été fascinés. Des ponts, formant 100 pieds de pontage, ont été construits.

Il reste encore 4 milles à faire pour rendre le chemin à la rivière Chaudière. Il faudrait \$2000 pour faire ces 4 milles.

CHEMIN DANS PRICE.

Conducteur : Charles Gagnon.

Montant octroyé \$600.

Ce chemin part du grand chemin St. François, dans Winslow, entre dans le township de Price, à un mille de son point de départ, et suit la rive ouest du lac St-François jusqu'à sa décharge.

Ces années dernières, le chemin a été ouvert sur une distance de 3 milles environ, jusqu'à la rivière Sauvage ; dans cette partie du chemin à peu près 25 colons sont établis. La seconde partie du chemin commence à la rivière Sauvage, sur laquelle un pont de 405 pieds de longueur a été érigé l'an dernier ; il devra se continuer jusqu'à la décharge du lac, distance de $11\frac{1}{2}$ milles. Dans cette partie du chemin, 19 arpents ont aussi été complétés l'année dernière et un mille a été ébauché. Le pont est bien fait et construit solidement, mais n'a pas assez de hauteur, car si, comme j'ai été informé, la Compagnie Clark élève sa chaussée à la décharge du lac, le pont sera en grand danger d'être emporté par les eaux.

Cette année, le chemin a été parachevé sur une étendue de $1\frac{1}{2}$ mille dont 20 arpents ont été fascinés. Sa largeur est de 20 pieds. Les fossés sont faits des deux côtés du chemin. Il est maintenant praticable pour les voitures d'été l'espace de $2\frac{1}{2}$ milles en bas du pont.

Deux petits ponts ont été construits lesquels, avec le fascinage, ont coûté \$80.

De plus, le chemin a été ouvert et les arbres arrachés sur une étendue de 22 arpents.

Il reste encore neuf milles à faire pour terminer ce chemin qui est verbalisé; le conducteur en estime le coût à \$4000, y compris les ponts.

Les terrains à travers lesquels passe le chemin sont boisés en bois francs pour les trois quarts et le reste en sapin, cèdre, merisier et pruche. Le sol est généralement bon. Il y a de magnifiques pouvoirs d'eau à la décharge du Lac et sur le ruisseau No. 1.

Le nombre des lots pris cette année le long du chemin est de onze, et il s'est fait beaucoup de défrichements.

C'est par erreur que j'annonçais dans mon rapport de l'année dernière qu'une église avait été érigée dans Price.

CHEMIN DU PETIT LAC.

Conducteur : P. Cadieux.

Montant octroyé \$400.

Ce chemin commence au rang A de Lambton, sur lequel il descend entre les lots Nos. 16 et 17, traverse obliquement le 5ème rang et se continue jusqu'aux Petit Lac, entre les rangs 5ème et 6ème. Sa longueur est d'un peu plus de $3\frac{1}{2}$ milles.

La largeur du chemin, sur le rang A, est de 28 pieds, ailleurs il n'a que 25 pieds. Les fossés ne sont pas faits et il n'est praticable que pour les voitures d'hiver. Cette année, le bois ainsi que les racines ont été arrachés sur toute la longueur du chemin, à l'exception de 12 ou 15 souches.

Un pont assez considérable a été construit dans un endroit très-marécageux. Le pontage n'a que 12 pieds de longueur, mais les culées en ont 213; les terrasses ont été remplies de gros bois sur lequel il faudra mettre des fascines et couvrir de terre. Cet ouvrage a coûté \$60.

Il faudrait huit à neuf cents piastres pour compléter ce chemin.

Ce chemin sera d'un grand avantage aux colons déjà établis dans cet endroit et assurera l'établissement des lots appartenant au Gouvernement. Les terrains sont d'assez bonne qualité, composés en partie de terre noire et d'argile, et boisés en bois mêlé.

Le chemin est verbalisé depuis deux ans.

ROUTE DU 8ÈME RANG D'AYLMER, ET PONT SUR LA RIVIÈRE AUX BLUETS

Conducteur : Charles Gagnon.

Montant octroyé \$600.

Ce chemin part du grand chemin Lambton et se termine au 8ème rang d'Aylmer, à la ligne de division entre les lots Nos. 10 et 11. Il passe d'abord sur la longueur du rang B du canton de Lambton, puis traverse les dix premiers lots du canton d'Aylmer. Sa longueur est de 2 $\frac{1}{4}$ milles.

Il a été parachevé 1 mille de chemin et de plus le bois a été arraché l'espace de 7 arpents.

Le pont sur la rivière aux Bluets a été construit; il a 200 pieds de pavé. Le coût en a été de \$302.

Il reste encore 1 $\frac{1}{4}$ mille à faire pour terminer le chemin qui est verbalisé.

Le chemin, et le pont surtout, seront d'un grand avantage pour les colons établis du côté sud de la rivière aux Bluets, en ce qu'ils pourront venir plus facilement aux moulins à farine et à scie construits sur le côté nord de la rivière.

Les terrains au commencement du chemin, sur l'étendue d'un mille, sont de mauvaise qualité, mais le reste est de beau terrain bien boisé en bois franc.

CHEMIN ADSTOCK.

Conducteur : H. Desruisseaux.

Montant octroyé \$800.

Ce chemin commence au grand chemin Lambton, à $\frac{1}{4}$ de mille plus bas que l'Eglise de St. Evariste de Forsyth, vulgairement appelé "Les Bois neufs," et se dirige vers Adstock qu'il devra traverser. Il a été ouvert l'année dernière sur une étendue de 36 arpents.

Cette année, il a été fait et parachevé 2 milles et 12 arpents avec un bon fossé de chaque côté. Il a été construit 14 ponts de la valeur d'environ \$80. Le minage a coûté \$16. Il a aussi été fait 3 arpents de pontage qui ont été recouverts de terre. Il a fallu détourner un petit lac, large de 15 arpents, autour duquel le chemin était très-difficile à faire.

Les terres dans Adstock sont généralement très-bonnes, et se prennent à mesure que le chemin avance. Dans la partie d'Adstock, où devra passer le chemin, une trentaine de colons résident sur leurs lots et n'ont pas de sortie, ils ne s'y sont fixés qu'à cause de l'excellence des terres. Cette année une étendue de 150 arpents a été défrichée.

Il reste encore trois lieues de chemin à faire pour le rendre au chemin Glendoyd.

CHEMIN DES 2^{ME} ET 3^{ME} RANGS DE FORSYTH.

Conducteur : H. Desruisseaux.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin, long de 3 milles, commence au grand chemin Lambton, au *Pont Brûlé*, et se termine à la ligne de Dorset.

Vu le temps défavorable pour faire les travaux, la somme de \$176 seulement a été dépensée.

Mr. Desruisseaux a commencé ses travaux sur le lot No. 1 qui se trouve au bout de la route, et a parachevé une étendue de 16 arpents dont 3 $\frac{1}{2}$ arpents ont été fascinés. Des fossés ont été pratiqués de chaque côté du chemin et de plus une décharge de 3 arpents a été faite. Il a été aussi construit un petit pont.

L'abondance des roches, plus ou moins grosses, a nécessité beaucoup de travaux pour faire un bon chemin.

Sur le lot No 8, il se trouve un pouvoir d'eau suffisant pour faire marcher un moulin à scie.

Les terres, sur le parcours du chemin sont généralement bonnes et les 9 lots qui se trouvent près de la ligne de Dorset sont de première qualité. Ils sont boisés presque exclusivement en bois franc, sur chacun de ces lots il y a de très-belles sucreries.

Dix-sept lots, quoique d'une qualité inférieure aux premiers, feront de bons établissements. Ils sont boisés en bois mêlé.

Ces lots sont tous pris et les colons se proposent de commencer à les défricher aussitôt qu'ils auront un chemin.

Mr. Desruisseaux dans son rapport des travaux dit ce qui suit : " Je recommande la confection d'un chemin entre les 4^{ème} et 5^{ème} rangs de Forsyth, qui aura 4 milles de longueur. Les terres, sur ces deux rangs, sont très-propres à la culture. Déjà, des jeunes gens, dans l'espérance que je leur ai donnée que le Gouvernement leur ouvrirait un chemin, ont commencé cette année à défricher des terres et trois d'entre eux se proposent d'aller y résider l'année prochaine. Toutes les terres de ces deux rangs se coloniseront très-certainement aussitôt qu'il y aura un chemin.

Il reste encore 68 arpents de chemin à faire pour le rendre à la ligne du canton de Dorset. Dans cette partie, il y aura à construire un pont qui coûtera environ \$60.

L'on estime à \$600 la somme nécessaire pour terminer le chemin.

CHEMIN DES 6ÈME ET 7ÈME RANGS DE FORSYTH.

Conducteur : H. Desruisseaux.

Montant octroyé \$200.

Avec cette somme, le conducteur a fait faire 14 arpents de chemin et un pont qui a coûté \$34.

La longueur du pont est de 18 pieds ; il a été nécessaire de faire des quais assez considérables de chaque côté. Les travaux du chemin ont aussi entraîné des dépenses assez considérables, le terrain étant bas et rocheux.

Il reste encore 52 arpents de chemin à faire pour le rendre à la ligne de Dorset. Mais cette partie sera moins coûteuse, et Mr. Desruisseaux est convaincu qu'avec la somme de \$400 il pourra le parachever.

Il dit qu'en visitant cette année toutes les terres du 6ème et du 7ème rangs, il a été grandement surpris de trouver partout des terres de première qualité pour la culture, quoique rocheuses en plusieurs endroits. Il a trouvé aussi de belles récoltes de blé, orge et avoine.

CHEMIN SHENLEY.

Conducteur : F. Beaudoin.

Montant octroyé \$400.

Les travaux ont été exécutés, cette année, sur une étendue de 8 acres, mais 7 acres seulement sont complétés, sur une largeur de 20 pieds. Une savane de 3½ acres a été pontée. Le conducteur a commencé la construction d'un pont qui aura 100 pieds de longueur.

Il reste encore 3½ milles à faire qui pourront coûter \$1,000.

Ce chemin est verbalisé.

CHEMIN DE TRING A BROUGHTON.

Conducteur : P. H. Beaudet.

Montant octroyé \$800.

Ce chemin suit le front du 9me rang de Tring et de Broughton. Il commence à 3½ milles de la ligne de division entre ces deux townships et devra se terminer aux premières habitations de Broughton. Sa longueur est de 8 milles.

Le chemin a été parachevé, cette année, sur une étendue de 80 arpents, et sept arpents ont été ouverts en chemin d'hiver.

Un fossé a été fait sur toute la longueur du chemin, et cinq arpents ont été pontés et recouverts de terre. De plus, six ponts ont été construits formant en tout 36 pieds de pontage. Il reste quatre gros cailloux à miner. Les terres par où passe ce chemin sont bonnes et le bois franc y domine.

Dans la partie ouverte cette année, il se rencontre deux rivières assez considérables pour faire marcher plusieurs moulins. Mr. Beaudet rapporte qu'un individu a été dernièrement visiter ces pouvoirs d'eau avec l'intention d'y construire des moulins à scie et à farine.

Le conducteur a été autorisé par le Département à faire des ponts sur ces deux rivières, et à employer la somme de \$160 pour ces constructions.

L'on estime qu'il faudrait une allocation de \$1200 pour terminer ce chemin qui fera communiquer le chemin Lambton avec le chemin de fer du Grand Tronc.

Le conducteur dit dans son rapport : "Ce chemin est d'une grande utilité pour la colonisation de la partie nord de la paroisse de St Ephrem, qui renferme une étendue de terres assez considérable pour fournir des établissements à 150 cultivateurs ; jusqu'à ce jour cette partie n'a pas été habitée parce qu'il n'y avait pas de communication facile et parce que les colons n'espéraient pas en avoir promptement, vu qu'il y avait deux ponts assez considérables à construire. Aussitôt que les travaux ont été terminés sur ce chemin, trois terres ont été prises par des personnes de ma paroisse. Ces colons se sont mis à l'œuvre immédiatement et ont commencé à semer, chacun, six arpents le printemps prochain."

CHEMIN DE TRING A ADSTOCK.

Conducteur : P. H. Beaudet.

Montant octroyé \$400.

Ce chemin a son point de départ au 9ème rang de Tring et doit se prolonger jusqu'au 8ème rang d'Adstock, pour rencontrer le chemin d'Adstock dont Mr. Desruisseaux est le conducteur.

Cette année, le montant de l'allocation a été employé à améliorer la route qui traverse les 10ème et 11ème rangs de Tring, pour donner aux colons de la partie nord d'Adstock une communication facile avec la paroisse St. Ephrem dont ils font partie.

"Cette route," dit Mr. Beaudet, "n'était ouverte à bien dire qu'en chemin d'hiver et encore elle était très-étroite. Grâce à l'énergie qu'ont déployée le sous-conducteur Louis Bisson et les travailleurs, presque tous colons d'Adstock, qui ont consenti à travailler au-delà de treize heures par jour et à fournir *gratis* les animaux nécessaires pour labourer le chemin et pour charroyer le bois des pavés et des ponts, on a pu améliorer et parachever, avec moins de \$400, cent-deux arpents de chemin, depuis le front du 9ème rang de Tring jusqu'à la ligne d'Adstock."

Les fossés ont été faits de chaque côté du chemin sur une longueur de 50 arpents. Il a été construit 14 ponts, formant environ 70 pieds de pontage ; de plus, une étendue de 6 arpents a été pavée et recouverte de terre.

Vu l'importance de ce chemin, il serait à propos qu'il fût continué depuis la grande ligne jusqu'au 8me rang d'Adstock.

La partie des 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 15mes rangs d'Adstock, comprise entre la grande ligne de Thetford et les 11mes lots de chacun de ces rangs, renferme de belles et bonnes terres, très-propres à la colonisation. Le conducteur dit que, dans un avenir peu éloigné, cette partie pourra former une excellente paroisse, si le chemin s'ouvre promptement.

Il estime à \$2,000 le coût probable de la partie du chemin encore à faire et je pense que dans l'intérêt de la colonisation de ce canton à peine ouvert, le département devrait ordonner le parachèvement de ce chemin.

Je vois ce qui suit dans le rapport du conducteur : " La partie nord du canton d'Adstock a été établie il y a sept ans par des colons qui partaient de St. Joseph de la Beauce. Ces courageux pionniers, pour se fixer sur de bonnes terres, n'ont pas craint de s'enfoncer au milieu de la forêt, à plus d'une lieue des premières habitations, n'ayant jusqu'à ce jour pour communication qu'une route difficile et très-dangereuse, cependant il y a 25 familles résidentes.

" Ce qui, avec le défaut de communication, a encore retardé la colonisation dans Adstock et dans tous les autres cantons voisins, c'est que les plus belles terres sont prises par des personnes de paroisses étrangères *uniquement pour des sucreries*. Ces personnes occupent ces terres depuis plusieurs années, sans remplir les obligations voulues par le Gouvernement.

" Dans mon humble opinion, pour le progrès de la colonisation dans les cantons de la Beauce, le gouvernement devrait forcer ces individus qui ont pris des terres à remplir les obligations voulues ; et si elles ne les remplissent pas, ces terres devraient de nouveau être mises en vente. S'il en était ainsi, la colonisation marcherait rapidement dans nos cantons et l'on verrait se fixer sur ces terres un grand nombre de nos compatriotes qui prennent la route des Etats-Unis pour n'en plus revenir."

Il reste une balance de \$6.55 au crédit de ce chemin.

COMTÉ DE DORCHESTER.

CHEMIN DE WATFORD.

Conducteur : J. Rancour.

Montant octroyé \$1000.

Ce chemin a son point de départ à la profondeur de la seigneurie de Ste. Barbe, traverse Watford et devra se terminer au chemin Langevin.

Cette année il a été fait au-dessus de 3 milles de chemin propre au roulage, sur une largeur de 18 à 20 pieds. Les fossés sont faits. Ensuite le chemin a été essarté et déblayé sur une longueur de 22 acres, mais non terminé. Un pont de 60 pieds a été construit au prix de \$54.

Il reste encore à faire, pour rendre ce chemin au chemin Langevin, environ 12 milles, dont le coût est estimé à \$4000, y compris trois ponts assez considérables.

Les terres de Watford sont généralement bonnes ; le chemin donnera un débouché à la population surabondante des anciennes paroisses des bords de la rivière Chaudière. Les pouvoirs d'eau sont nombreux et magnifiques. Il a été pris 12 lots, cette année, et des défrichements ont été faits.

CHEMIN DE FRAMPTON A ST. JOSEPH.

Conducteur : Hugh Kelly.

Montant octroyé \$300.

Ce chemin a son point de départ au grand chemin de Frampton, dans la paroisse de St. Edouard, traverse les 3^{me}, 2^{me} et 1^{er} rangs de Frampton, entre les lots Nos 26 et 27, et se termine à la ligne qui divise Frampton de St. Joseph de la Beauce, où il rencontre un chemin ouvert jusqu'à la rivière Chaudière.

Le chemin a été parachevé, cette année, sur une étendue de 2 milles et 2 arpents, sur une largeur de 20 pieds avec les fossés nécessaires. Il a été construit 4 petits ponts sur le 3^{ème} rang et 2 sur le second.

La longueur du chemin qui reste à faire dépend de l'endroit qui sera choisi pour son terminus ; d'un côté il faudra encore un mille et de l'autre près de deux milles. Il y aura un pont à faire qui nécessitera une dépense de \$50 à \$60.

Dans le troisième rang la terre est sèche et rocheuse, dans les autres rangs il y a des endroits de savane. Dans le 2^{ème} rang il ne reste plus que 6 lots non occupés appartenant au Gouvernement. Ce chemin aura l'avantage de donner une communication avec St. Joseph, chef-lieu du district.

Il est verbalisé.

CHEMINS DANS CRANBOURNE.

1 ^o Chemin des 7 ^{me} et 8 ^{me} rangs de Cranbourne.....	Octroi	\$570.
2 ^o Branche nord-ouest du chemin central.....	do	400.
3 ^o Chemin Etchemin.....	do	120.

Conducteur : P. Cassidy.

Chemin des 7^{me} et 8^{me} Rangs.

Ce chemin commence à la grande ligne entre la Seigneurie de St. François et Cranbourne et se termine à la ligne de séparation entre Ware et Cranbourne.

La longueur de chemin propre au roulage, fait cette année, est de près de trois milles sur une largeur de 20 pieds entre les fossés. Les fossés ont une longueur de 96 perches anglaises, (16½ pieds la perche.)

Il a été construit plusieurs ponts formant en tout 151 pieds de pontage. Le plus considérable de ces ponts a 108 pieds de long sur 10 de haut, et a coûté \$196.55. Le prix des autres ponts est de \$75.

De plus, des réparations considérables ont été faites dans l'ancien chemin.

Il reste encore ½ mille de chemin à faire, mais comme ça se trouve sur un terrain égoutté, on peut le franchir sans obstacle.

Quoique le chemin soit praticable dans toute son étendue, il ne faut pas comprendre qu'il est parachevé, vu que la plus grande partie n'est fossoyée que d'un côté, et un seul fossé n'est pas suffisant pour en faire un bon chemin pour les voitures à roues.

Comme il est la grande voie de communication entre les townships voisins et les seigneuries, il devrait être complété l'été prochain.

Une somme de \$400 suffirait.

Branche N. O. du Chemin Central

Ce chemin commence à l'église catholique de Cranbourne, traverse les lots Nos 14 jusqu'au No 4 inclusivement, sur le 4^{me} rang, dans une direction Nord-Ouest, ensuite entre les lots Nos 3 et 4 du même rang sur une distance d'environ 9 acres jusqu'à la ligne de séparation entre les 3^{me} et 4^{me} rangs ; de là, le long de cette dite ligne de séparation sur une distance de 18 acres, ensuite le long de la grande ligne sur une distance d'à peu près 72 acres, jusqu'à l'angle Nord-

Ouest de Cranbourne où il joint un chemin qui conduit au chef-lieu du district St Joseph.

La longueur de chemin propre aux voitures d'été, travaillé cette année, est de 19 acres et de la même largeur que le chemin précédent.

Un pont de 84 pieds de long sur 10 pieds de hauteur a été construit pour la somme de \$168.

Il a été fait 232 perches de fossés et 215 perches de fascinage recouvert de terre.

Ce chemin passe par un marais profond qu'il a fallu fasciner, et il a été nécessaire de charroyer la terre d'une certaine distance ; de plus, le bon bois de charpente pour le pont étant rare, il a fallu aller le chercher à une distance d'un mille.

Un mille de chemin est encore à compléter et dans cette étendue $\frac{1}{2}$ mille est très-rocheux et difficile à faire ; ainsi il faudrait encore au moins \$350 pour le rendre propre aux voitures d'été.

Chemin Etchemin.

Ce chemin a son point de départ à l'angle N. E. du township de Cranbourne, se dirige dans une direction S. O. jusqu'à la rivière Etchemin, ensuite passe entre les lots Nos 33 et 34 jusqu'à la "Décharge du lac Etchemin," de là suit la rive Est de la décharge jusqu'au chemin des 7^{me} et 8^{me} rangs.

Il est projeté d'ouvrir ce chemin jusqu'au chemin Kennebec.

Cette année, le chemin a été *essouché* et aplani sur une étendue de $14\frac{1}{2}$ acres. Il a été fait $11\frac{1}{2}$ acres de fossés, et des dommages causés par l'inondation ont été réparés sur un espace de 8 acres.

Comme ce chemin requiert 3 ponts considérables et qu'il reste encore quelques autres travaux à faire pour le compléter, le conducteur demande un nouvel octroi de \$150.

"Les avantages pour la Colonisation," dit Mr. Cassidy, "sont que ces chemins donnent accès à des bonnes terres pour le surplus de la population des seigneuries voisines. Les colons connaissent et savent apprécier l'avantage que procurent les chemins de colonisation. Ils se sont construits des demeures confortables et fait des établissements prospères le long de ces artères de communication, établissements qui ne seraient pas apparus dans la forêt d'ici à un siècle sans l'ouverture de chemins de colonisation."

Les terres, le long de ces chemins, sont presque toutes propres à la culture. Les bois sont d'une pousse très-vigoureuse et de toutes les essences. L'on trouve des pouvoirs d'eau sur presque toutes les rivières et ruisseaux.

Il y a eu 17 lots de pris dans les environs de ces chemins et sur lesquels des défrichements sont commencés.

Depuis les cinq dernières années, la population dans Ware s'est augmentée d'en

viron mille âmes, et Cranbourne a plus que doublé sa population. Les colons sont principalement des canadiens-français venus des paroisses voisines.

Le chemin des 7ème et 8ème rangs et le chemin Etchemin sont verbalisés.

CHEMIN DES 4ÈME ET 5ÈME RANGS DE WARE.

Conducteur : B. Lapierre.

Montant octroyé \$300.

Ce chemin part du lot No. 20 et se termine au lot No. 3. Il a été ouvert, cette année, sur une étendue de 24 arpents, dans le bois debout, et terminé sur une longueur de 2 milles et 13 arpents ; cette dernière partie était déjà défrichée. Il est déblayé sur une largeur de 30 pieds.

Ce chemin devra être parachevé par les colons.

Depuis l'ouverture de ce chemin, toutes les terres dans les environs, ayant quelque valeur, ont été prises ; c'est surtout dans ces deux rangs de Ware que les travaux de défrichement ont été poursuivis avec le plus de vigueur et la population a augmenté de 500 âmes ces dernières années.

C'est dans le canton de Ware que se trouve le beau lac Etchemin, long de 4 milles et sur les bords pittoresques duquel est située la jolie église de la nouvelle paroisse de Sté. Germaine.

CHEMIN DU LAC ETCHEMIN.

Conducteur : B. Lapierre.

Montant octroyé \$600.

L'an dernier, ce chemin avait été amélioré sur une étendue de 2 milles et il restait encore 3 milles très-difficiles à passer. Cette année, il a été parachevé sur un espace de 50 arpents, à commencer au nord de "la rivière à la fleur," et les travaux se sont terminés au sud de "la Côte à l'Orignal." Les travaux de la "Côte de la rivière à la Fleur" ont coûté \$160, et ceux de la "Côte à l'Orignal" \$130.

Ce chemin traverse une forêt de deux lieues d'étendue, à travers des montagnes entrecoupées de gorges profondes et parsemées de précipices affreux. Les travaux de cette année sont aussi parfaits que possible. Les deux énormes côtes dont je viens de parler rendaient le chemin extrêmement pénible, surtout pour le transport des charges. Elles peuvent maintenant être franchies sans trop de difficulté.

La largeur du chemin est de 20 pieds. Les fossés ont été faits avec soin et ont occasionné beaucoup de travail à cause de la quantité de grosses pierres qu'il a fallu enlever. Il reste encore un mille à terminer pour se rendre à la rivière Etchemin, ce qui devra coûter environ \$400.

Ce chemin est la seule sortie de plus de 150 colons établis dans les cantons de Ware et de Langevin.

CONTINUATION DU CHEMIN DU LAC ETCHEMIN.

Conducteur : B. Lapierre.

Montant octroyé, \$300.

Cette section de chemin commence au pied du lac où il traverse la décharge, et passe ensuite sur la rive sud, dans la ligne entre les cantons de Ware et de Cranbourne et se termine à la ligne de division entre les 9me et 10me rangs de Cranbourne, distance de 16 à 18 arpents. La seule objection que rencontrait l'ouverture de ce chemin était la nécessité de le passer sur les lots de grands propriétaires qui demandent de hauts prix pour leurs terres ; mais, comme cette distance de 16 à 18 arpents est peu considérable, il a été décidé qu'il valait mieux ouvrir ce bout de chemin, afin d'assurer de suite l'établissement des belles terres des 9me et 10me rangs de Cranbourne, qui appartiennent au Domaine Public.

Ce chemin a été ouvert et parachevé, cette année, sur une longueur de 9 arpents sur une largeur de 20 pieds, avec fossés ouverts où il était nécessaire. Une partie basse que les eaux du lac recouvraient le printemps, d'une longueur de 1½ arpent, a été exhaussée avec des fascines recouvertes d'une bonne couche de gravier. Un pont d'une seule arche a été construit sur la Décharge. Il a 92 pieds de pontage et a coûté \$160. Il est bâti solidement et assez élevé pour permettre le passage des bois de commerce qui se font sur le Lac.

Les terres au sud du Lac sont généralement de première qualité, malheureusement grand nombre de lots ont été vendus comme terrains miniers, ce qui entrave beaucoup la colonisation ; toutefois les colons s'y établissent dans l'espérance que le gouvernement finira par reprendre possession de ces terres. Le terrain est généralement boisé en érable et merisier.

Tous les lots sur les 9me et 10me rangs de Cranbourne, où se terminera le chemin, sont pris et une quinzaine de colons ont commencé des défrichements.

Il est important que cette section du chemin soit terminée l'année prochaine. Si ce chemin était continué dans la même direction, l'espace de 100 arpents, il atteindrait le canton de Watford dont les belles terres sont convoitées par grand nombre de colons.

CHEMIN LANGEVIN.

Conducteur : Révérend frère François-Xavier.

Montant octroyé \$1100.

Ce chemin a son point de départ à l'église Ste. Germaine située sur le Lac Etchemin, dans le township de Ware, et se poursuit jusqu'au monastère des Trappistes, dans le canton Langevin, distance d'à peu près 4½ lieues.

Les trois premiers milles du chemin, depuis l'église en montant, étaient dans un état affreux, avec des côtes considérables à franchir et des ponts à faire. Il a été décidé d'abandonner ces 3 milles de chemin et de le passer sur les bords mêmes du lac. Par ce nouveau tracé, pas de roches, pas de côtes et plus court d'un mille. Il aura aussi l'avantage d'être chemin de front. Ces deux milles de chemin ont été parachevés sur une largeur de 20 pieds avec un fossé de chaque côté et une dizaine d'égouts pour l'écoulement des eaux, avec environ 60 pieds de pontage. Il y a 20 pieds de découvert de chaque côté du chemin.

L'autre partie du chemin déjà ouverte n'était qu'ébauchée de 14 à 15 pieds de largeur et horriblement gâtée, tel que, suivant l'expression du Révérend Frère, "*il semblait plutôt rivière que chemin.*" Il a été ébauché sur une largeur de 40 pieds environ, en donnant au chemin même 20 pieds de large, avec de bons fossés des deux côtés. Un pont de 25 pieds de long a été construit ainsi que 100 pieds de pontage. Ces travaux ont été opérés en partie sur terre franche, en partie sur terre molle, et il a été parachevé de cette manière 1½ mille.

Ces travaux vont donner un nouvel élan à la colonisation du canton Langevin, où les terres sont généralement de première qualité, bien arrosées et couvertes de beaux bois.

COMTÉ DE BELLECHASSE.

CHEMIN MAILLOUX.

Conducteur : Elie Audet.

Montant octroyé \$2,000.

Le Révd M. Pouliot, curé de St. Gervais, par une lettre du 30 Septembre dernier, informe le Département du décès de M. Audet survenu le 21 du même mois.

En même temps M. Pouliot transmet les comptes du conducteur.

Voici la somme de travail exécuté dans les trois premières quinzaines : Chemin complété, 26 arpents sur une largeur de 20 pieds avec fossés de chaque côté ; 2 arpents de pontage sur lambourdes ; des ponts formant 53 pieds de pontage ; le minage de 37 grosses pierres.

CHEMIN D'ARMAGH.

Conducteur : J. B. Boulanger.

Montant octroyé \$600.

Le chemin a été complété, cette année, sur une étendue de 1 mille et 26 arpents.

Il a été fait 14 ponts pour le prix de \$42, et $\frac{1}{2}$ d'arpent de pontage en bois équarri, qui ont coûté \$50. Les fossés sont faits.

Il reste encore à parachever environ 4 milles qui pourraient coûter \$1,200.

ROUTE ST. JEAN-BAPTISTE, DANS ARMAGH.

Conducteur : J. Boulé.

Montant octroyé \$200.

Cette route, longue de 30 arpents, a son point de départ au pont du Gouvernement et se termine à la ligne seigneuriale. Elle a 20 pieds de large, sans fossés, et peut être fréquentée par les voitures à roues, mais difficilement. Un petit pont a été construit ainsi que 10 arpents de fascinage.

Les fossés sont à faire et il faudra arrondir le chemin.

Il faudrait \$100 pour compléter cette route.

CHEMIN TACHÉ, SECTION DE MONTMAGNY.

Conducteur : H. Boilard.

Montant octroyé \$4,000.

Les travaux exécutés cette année l'ont été sur une longueur de 9 milles, comme suit : 1 mille de chemin réparé ; 1 mille terminé sur sa dernière demi-largeur ; 3 milles défrichés sur toute la largeur, parachevés sur une demi-largeur avec fossés d'un côté seulement ; 4 milles défrichés sur toute la largeur. Il y a ainsi 5 milles de chemin fait cette année, propre au roulage.

Il a été fait 12 arpents et 5 perches de fascinages, sur toute la largeur du chemin, qui ont coûté \$320, et 6 arpents et 2 perches sur une demi-largeur qui ont coûté \$120. Il a été construit 24 ponts, formant 94 $\frac{1}{2}$ pieds de pavage, dont le coût s'est monté à \$57.20, et de plus un pont de 60 pieds qui coûte \$140. Il faudra encore \$14 pour le parachever. Il a été fait 9 arpents, et 9 perches de décharges.

Il reste encore 7 $\frac{1}{2}$ milles à défricher complètement pour se rendre vis-à-vis de l'Islet, et le conducteur pense qu'il faudra encore 11 à \$12000, tant pour terminer la partie commencée que pour ouvrir le chemin complètement.

Le sol, dans la partie qui a été travaillée cette année et dans celle qui reste à faire, est généralement très-bon pour la colonisation ; l'on y trouve des bois de toutes espèces.

Les travaux ont été exécutés partie dans Montminy et partie dans Patton. Tous les lots, sur le chemin, sont pris dans ce dernier township.

CHEMIN STROIS.

Conducteur : A. Talbot.

Montant octroyé \$2000.

Il a été parachevé, cette année, une étendue de 10 arpents dont $6\frac{1}{2}$ arpents ont été fascinés. Ensuite le chemin a été réparé et amélioré sur un espace de 3 milles et 8 arpents.

Il reste encore 8 milles à parachever pour rendre le chemin jusqu'au chemin Taché. Le conducteur ne peut dire combien coûteraient ces travaux.

CHEMIN BRAUBIEN.

Conducteur : E. Coté.

Montant octroyé \$1600.

Cette année, M. Coté a terminé 27 arpents de chemin sur la moitié de sa largeur et 37 arpents dans toute la largeur. Il s'y trouve 4 petits ponts. Il a aussi été fait des pontages sur une longueur de 5 arpents et 3 perches. De plus, le pontage au lac Nicolas a été recouvert de terre ainsi que celui de la décharge du lac. Ces ponts et pontages ont coûté \$211.30.

Il reste encore 11 à 12 milles à parachever pour se rendre au chemin Taché; mais vu l'inégalité et la difficulté du terrain, le conducteur ne peut dire combien les travaux coûteront.

CHEMIN DE L'ANSE A GILES.

Conducteur : H. Fréjeau.

Montant octroyé \$2,400.

A la date du 27 septembre, M. Fréjeau avait exécuté les travaux qui suivent : 2 milles et $22\frac{1}{2}$ arpents de chemin complété; 3 milles et 10 arpents de chemin simplement ouvert; 1 mille de fascinages et pontages; 5 petits ponts formant 20 pieds de pontage, et un pont plus considérable, longueur non-mentionnée. De plus, il a été fait du minage et des fossés et cours d'eau considérables dans du terrain difficile à travailler.

A la date mentionnée plus haut, il ne restait plus que 13 arpents à ouvrir pour rendre le chemin au chemin Taché.

Nous n'avons pas encore reçu les derniers rapports du conducteur.

COMTÉ DE L'ISLET.

CHEMIN TACHÉ (A L'OUEST DU CHEMIN ELGIN).

Conducteur : T. Breen.

Montant octroyé \$800.

Cette année, cette section de chemin a été ouverte sur une étendue de 3 milles dont $18\frac{1}{4}$ arpents complétés et bien parachevés, sur une largeur de 20 pieds entre les fossés. Le reste est en bon chemin d'hiver et déblayé sur une largeur de 30 pieds.

Il a fallu charroyer 100 voyages de terre et sable pour exhausser le chemin et couvrir $\frac{3}{4}$ d'arpent de fascinages. Il a été fait aussi 5 petits ponts et 4 arpents de décharge.

Il reste encore 9 milles de chemin à ouvrir et à parachever dans le Comté de l'Islet; le coût approximatif, y compris plusieurs ponts assez considérables, peut être estimé à \$600 par mille. Voici ce que dit M. Breen dans son rapport :

“ Passant dans la meilleure partie du canton Arago, ce chemin fera de suite coloniser les deux rangs qui le bordent, puis attirera la colonisation sur les rangs supérieurs dont le sol est bien propre à la culture.

“ La partie du township Garneau traversée par le chemin est, à peu d'exceptions près, aussi bien propre à la colonisation, les nombreux et considérables défrichements que l'on y voit jusqu'au 8me mille en sont la meilleure preuve.

“ La colonisation a fait de bien rapides progrès depuis cinq ans dans les cantons Ashford, Fournier, Lafontaine, Garneau, Dionne, Casgrain, que traverse le chemin Elgin; tous les lots susceptibles de culture, le long de ce chemin, sont en voie de défrichement; les bâtisses nouvelles qui s'élèvent rapidement à la place des *log-houses* du pauvre colon attestent suffisamment une condition meilleure et une aisance croissante chaque année.

“ Il y a de bons établissements sur le chemin Taché, au Nord-Est, jusqu'au 5me mille. Je connais là et du côté sud-ouest des colons qui n'auraient pas donné leur propriété et leur récolte de cette année pour \$800. Le chemin Elgin est plus riche encore; des personnes montées aux townships Casgrain et Dionne il y a 10 ans, avec quelques livres de farine et de lard et des dettes, ne doivent rien aujourd'hui et possèdent des propriétés valant \$1,200 à \$1,800.

“ Les cantons Garneau et Lafontaine, érigés en paroisse sous l'invocation de Ste. Perpétue, possèdent un Curé résidant depuis le mois de Septembre dernier. Une autre Eglise est aussi en voie d'érection dans la paroisse de St. Pamphile qui comprend les cantons Casgrain et Dionne.

“ Une somme de \$125 devrait être employée pour parachever le 8e mille, en faisant des fossés, des petits ponts et minant de grosses pierres.

“ Le chemin Elgin est aussi dans un mauvais état et devrait être amélioré

pour prévenir les accidents; il en est de même de certaines parties du chemin Taché, dans la section Nord-Est, où les arbres ont été coupés à fleur de terre au lieu d'être arrachés, dans le canton Lafontaine surtout."

CHEMIN ARAGO.

Conducteur : Edmond Pelletier.

Montant octroyé \$2000.

Cette année, le chemin a été travaillé, arrondi et bien fini sur un espace de 2 milles et 5 arpents avec fossés des deux côtés du chemin. Dans ce parcours 5 ponts ont été construits en cèdre, formant une longueur totale de 30 pieds, pour le prix de \$20. Des décharges ont aussi été faites pour permettre aux eaux de s'écouler librement loin du chemin. Il a été nécessaire de fasciner 7 arpents de terrains bas qui ont été recouverts de $2\frac{1}{2}$ pieds de terre. De plus, 15 arpents de chemin ont été arrachés de la largeur de 24 pieds et préparés de manière à en faire un bon chemin d'hiver, il peut même servir au roulage; un pont de 30 pieds a été construit dans cette partie du chemin, coût \$30.

Il reste encore environ $6\frac{1}{2}$ milles du chemin à compléter pour le rendre au chemin Taché. Le conducteur croit qu'il faudra une somme de \$4,000 pour le terminer.

Les terres dans la première partie de ce chemin sont rocheuses et peu propres à une culture continue, il s'en trouve par endroits de très-bonnes, mais elles n'ont pas de suite. Mais vers le haut du chemin et sur le chemin Taché elles sont de qualité supérieure et feront par la suite des établissements florissants. Un grand nombre de lots ont été pris le long du chemin Taché, des semences y ont été faites cette année, la récolte a été très-bonne et les patates exemptes de la maladie.

Il s'y fait aussi grande quantité de sucre et, cette année, dans Arago et Leverrier, il y avait pas moins de cent cinquante sucreries en opération, qui ont rapporté 80,000 livres de beau sucre formant un revenu de \$8,000. Les bois sont l'érable, le merisier, le cèdre, l'épinette et quelques beaux pins. Le sol dans les terrains bas se compose de terre grise, et le sable domine dans les endroits élevés. L'on y trouve aussi plusieurs bons pouvoirs d'eau.

Sur l'autorisation de ce Département, M. Pelletier a employé une somme de \$200 à réparer et améliorer la route sur la 2me concession de St. Cyrille de Lessard qui fait suite au chemin Arago et qui avait été ouverte d'une manière bien imparfaite il y a plusieurs années, elle était presque impassable à cause du grand nombre de roches dont elle était parsemée. Maintenant ce chemin est bien passable d'un bout à l'autre et bien égoutté. Un pont de 40 pieds a aussi été relevé et les terrasses d'un autre pont ont été exhausées de deux pieds. Dans la partie du chemin ouverte ces années dernières, une étendue de 27 arpents a été recouverte de pierre cassée et ensuite de 8 à 10 pouces de terre. Une savane de trois arpents a été pavée sur lambourdes, sur une largeur de 16 pieds, un pied d'épaisseur de fascines a été placé sur ce pontage et ensuite recouvert de terre. Les fossés ont été agrandis et plusieurs arpents de décharge ont été faits

DEUX ROUTES ABOUTISSANT AU CHERMIN ELGIN.

Conducteur : C. F. Fournier.

Montant octroyé \$600.

La première de ces routes passe dans la ligne entre les lots Nos 3 et 4 du rang A du Canton Dionne, conduisant du chemin Elgin au fronteau entre les 3ème et 4ème rangs du dit canton. Elle a été donnée à faire à l'entreprise à Pierre Charais, pour la somme de \$191.

La seconde route se trouve entre les Nos 6ème et 7ème du 6ème rang du canton Casgrain, conduisant au 7ème rang où déjà des colons résident mais n'ont pas de sortie, encore défrichée pour les voitures d'été. Elle a été adjugée à Damase Vaillancourt pour le prix et somme de \$199.

Il a été entendu que les entrepreneurs profiteraient de l'ouvrage que les colons donneraient comme aide.

Un grand pont sur une rivière traversant la route de Dionne a été donné à l'entreprise à Gaspard Legros, pour le prix de \$53.50. Il a été jugé plus tard, à la suite d'une crue des eaux, qu'il devait être exhaussé de deux pieds en sus de la hauteur fixée par le marché. Ce pont comprend d'abord une terrasse au Sud-Ouest, de 36 pieds de longueur, une passe de 20 pieds, une autre terrasse et cage de 30 pieds, une passe de 8 pieds, et enfin, à l'extrémité Nord-Est, une terrasse de 27 pieds, formant en tout une longueur de 121 pieds. Ces travaux démontrent que le coût de l'entreprise est loin d'être élevé.

Comme le montant de l'octroi n'était pas absorbé, à la demande des colons et du Député du comté, M. Fournier s'est décidé à employer la balance dans la route du rang A du canton Casgrain, ouverte l'année précédente mais restée inachevée à cause du manque de fonds. Ce qui restait de fossés à faire, de chaque côté de la route, a été terminé, et de plus il a été creusé, sur une longueur de 4 arpents, un cours d'eau traversant la route. Ces travaux ont été entrepris par Michel Blanchet pour la somme de \$43.50. Depuis, cette route a été verbalisée.

Vu l'état avancé de la saison et le temps défavorable que nous avons eu cet automne, aucune de ces entreprises n'est terminée, à l'exception du pont qui probablement est maintenant parachevé.

La route dans Dionne a été complètement défrichée et le bois enlevé ; plus de la moitié de l'ouvrage est fait.

La route dans Casgrain a été défrichée sur une longueur de 14 arpents.

Sur la route ouverte l'année précédente il n'y a eu que quelques journées de travail de données.

COMTÉ DE KAMOURASKA

CHEMIN CHAPAIS.

Conducteur : Joseph Dionne.

Montant octroyé \$500.

Ce chemin, long de 13 milles, a son point de départ à la rivière appelée *Le Bras*, dans la paroisse de St. Onésime, canton d'Irworth, et se termine au chemin Taché. Il est tracé de là à la frontière.

En 1864 ce chemin avait été ouvert sur une étendue de 6 milles et 4 arpents jusqu'au chemin Taché et pouvait servir aux voitures d'été, mais très-difficilement vu qu'il n'était pas complété. Cette année ce chemin a été parachevé sur une longueur de 2 milles et 16 arpents, sur une largeur variant de 22 à 24 pieds. De plus, une étendue de deux milles de l'ancien chemin a été réparée et améliorée. Cinq ponts ont été construits et 5 arpents de fascinaages ont été faits. Ces fascinaages ont coûté \$20 de l'arpent.

A peu près un tiers des terres le long du chemin sont de bonne qualité, mais en arrivant au chemin Taché elles sont excellentes et couvertes de bois mêlé.

CHEMIN DE WOODBRIDGE.

Conducteur : J. Dionne.

Montant octroyé \$600.

La longueur du chemin fait, cette année, est de 2 milles et 8 arpents et 6 perches. Dix petits ponts ont été construits. Une longueur de 6 arpents et 6 perches a été pontée et fascinée pour le prix de \$100.

Pour rendre le chemin au chemin Taché, il reste à ouvrir une étendue de 7 milles, estimée à \$2800.

Cinq milles du chemin sont verbalisés.

CHEMIN POHÉNÉGAMOUCK.

Conducteur : Edmond Lévêque.

Montant octroyé \$3000.

Ce chemin, long de 18 milles, a été complété ces années dernières sur une distance de 9 milles.

Je donne ici un extrait du rapport de Mr. Lévêque qui fera connaître l'étendue des travaux qu'il a fait exécuter: "Une étendue de 5 milles et 8 arpents de chemin a été commencée et parachevée cette année, sa largeur générale est de 20 pieds avec un bombement de 18 pouces au centre. Dans les cédrières et la savane, ter-

rains bas et humides, formant une longueur de deux milles, le lit du chemin a été fasciné avec des branches de sapin et d'épinette, qui ont ensuite été recouvertes d'une couche d'environ 18 pouces de terre ou de gravier au centre.

" Il a été fait 80 arpents de fossés ayant une largeur et une profondeur suffisantes pour l'écoulement de l'eau. Il a été construit 43 ponceaux (*culverts*) en cèdre ainsi que des décharges de 2 à 2½ perches de longueur, avec des dimensions qui m'ont paru propres à assurer le drainage du chemin. Cinq ponts en cèdre ont été construits, celui sur la rivière Noire a 24 pieds, celui sur la rivière à La Truite a 23 pieds, un autre en a 9 et les deux derniers 5½. Les culées des cinq ponts sont en terre.

" Attendu la nature du sol qui est rocheux, il a été nécessaire de miner sur presque tout le parcours du chemin.

" Les terres sises chaque côté du chemin sont bonnes mais rocheuses.

" Il reste encore environ 4 milles de chemin à faire pour se rendre au Lac Pohénégamouck, et pour faire ces 4 milles j'estime qu'il faudrait approximativement une somme de \$2500. Il importe beaucoup que ce chemin soit terminé l'été prochain. Il serait même à propos qu'il fût continué jusqu'à la rivière Bleue, afin de donner accès aux excellentes terres qui se trouvent dans le canton Estcourt et qui s'étendent sur une profondeur d'au-delà de neuf milles."

Mr. Lévesque dit : " quoique sans chemin pour se rendre au lac auquel conduira le chemin, une douzaine de colons ont pris des lots, y résident et en poursuivent activement le défrichement. Plusieurs d'entre eux ont déjà de 10 à 30 arpents de défrichés. Deux pouvoirs d'eau, dont un d'une puissance exceptionnelle, se trouvent dans le voisinage immédiat de ce petit noyau de colonisation; sur l'un d'eux a été construit un moulin à scie, et sur l'autre un moulin à farine sera terminé prochainement. L'année dernière plus de 40 lots ont été pris dans le seul canton de Pohénégamouck; et depuis que la Société de colonisation No. 1 du Comté de Kamouraska a fait application à l'Honorable Commissaire des Terres pour que certains cantons lui fussent réservés pour y fixer ses colons, de nombreuses demandes de lots ont été adressées à son conseil d'administration par des colons dont la plupart ont commencé de suite le défrichement des lots qui leur ont été accordés."

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

CHEMIN DE ST. MODESTE.

Conducteur : N. Miville.

Montant octroyée \$600.

Ce chemin part du 3ème rang de Whitworth, vis-à-vis l'église de St. Modeste, sur le lot No. 13, et court Sud-Est; il devra se terminer au chemin Témiscouata.

Ces années dernières, le chemin avait été ouvert jusqu'au 9ème rang du canton, mais il restait une certaine étendue à terminer. Cette année, il a été parachevé 18 ou 19 arpents de chemin et il reste encore au-delà d'un mille à compléter qui pourra coûter à peu près \$300. Il a été fait 3 arpents de fossés ; un pont de 70 pieds de pontage a été renouvelé et un autre pont a été réparé. L'on ne pourra connaître la longueur qu'il y aura à faire pour se rendre au chemin du Lac ou au chemin Taché que lorsque le chemin Taché sera fixé d'après l'exploration de M. l'Arpenteur St. Pierre. Le conducteur estime que cette partie du chemin devra coûter \$550 à \$650 par mille, sans les ponts. Presque tous lots des 4ème, 5ème, 6ème, 7ème, 8ème et 9ème rangs de Whitworth sont pris ; ces grands progrès de la colonisation sont dus à l'ouverture du chemin de St. Modeste. Les premiers rangs du canton sont rocheux, mais le sol en est bon, les rangs supérieurs sont excellents et couverts de beaux bois francs. Un site d'église a été fixé, en Novembre, sur le Lac Témiscouata, au-dessus de la mission de St. Honoré, un autre a dû être fixé le 2 Décembre au-delà du 4ème rang de Viger.

CHEMIN DENONVILLE.

Conducteur : C. Côté.

Montant octroyé \$500.

Cette année, le chemin a été ouvert sur une étendue de 4 milles dont un arpent a été fasciné. Le bois a été arraché sur une largeur de 24 pieds. Six ponts ont été construits, mesurant ensemble 394 pieds de pontage.

CHEMIN DANS LA RESERVE DES SAUVAGES.

Conducteur : Edouard Lafrance.

Montant octroyé \$200.

Ce chemin est situé dans la partie Nord-Est de Viger. Cette route avait été ouverte il y a un certain nombre d'années, mais d'une manière bien imparfaite et était devenue impassable.

Cette année, les travaux ont été commencés au fronteau de la réserve des sauvages, en descendant. Le chemin a 20 pieds entre les fossés et est arrondi. Des fossés ont été faits partout où il était nécessaire d'en faire. Plusieurs grosses roches ont été minées et des ruisseaux ont été nettoyés, afin de prévenir les crues d'eau qui auraient pu endommager les ponts. Il a été fait plusieurs arpents de décharge en divers endroits ainsi que des pontages et fascinages, qui ont été recouverts de sable.

Six ponts, mesurant ensemble 74 pieds de pontage, ont été construits, et 4 ponts formant une longueur de 424 pieds ont été réparés.

La route ainsi faite est de 1 mille 20 arpents et 2 perches, elle est propre au roulage.

Il reste encore un mille de chemin à faire dans la Réserve pour atteindre la

Seigneurie de l'Isle Verte et ensuite six milles dans la Seigneurie, plus deux ponts à faire en neuf et plusieurs autres à réparer. Ces travaux sont estimés à \$600 ou \$700

Le terrain est en grande partie de bonne terre sablonneuse. La route pour se rendre aux 9me et 10me rangs n'est pas faite. Cependant ces rangs sont presque tous habités et les colons sont obligés d'attendre à l'hiver pour descendre leurs grains.

Le bois franc domine partout.

Depuis 5 ans, il a été pris au moins 130 lots de terre sur la route Viger et 25 familles revenues des Etats-Unis résident maintenant dans Viger.

Les colons sont en voie de faire marquer une place d'église sur le 2me ou 3me rang de Viger, une seconde au 7me ou 8me rang et une troisième dans Denonville.

Ce chemin sera verbalisé aussitôt qu'il sera parachevé.

CHEMIN ST. ELOI

Conducteur : Charles Thériault.

Montant octroyé \$500.

Cette année, Mr. Thériault a parachevé 30 arpents de chemin de la largeur de 20 pieds et 18 arpents de fascinage, dont seulement 12 arpents ont été arrondis; il a fait aussi 13 arpents de fossés et 6 ponts dont deux ont 8 pieds de longueur. Les ponts ont coûté \$30 et le fascinage \$300.

Pour rendre le chemin au chemin Taché, il reste encore à faire 2 milles et 23 arpents, dans ces 23 arpents le bois a été arraché; il reste encore à arrondir le chemin et faire les fossés. Ces travaux sont estimés à \$1000.

Pour la qualité du sol, voir mon rapport de l'année dernière.

Il existe une carrière de pierre à chaux sur la rive nord de la rivière Mariaquée. Sur cette rivière, un moulin à scie a été construit. Il se trouve aussi un pouvoir d'eau sur la rivière Sénescoupe.

Une douzaine de lots ont été pris cette année dans les environs du chemin, sur lesquels une quarantaine d'arpents d'abattis ont été faits. Sept ou huit des colons sont revenus des Etats-Unis.

La partie du chemin qui se trouve dans Denonville est verbalisée.

PONT SUR LA RIVIÈRE SÉNESCOUPE.

RÉPARATIONS AU CHEMIN VIGER.

Conducteur : Geo. Cimon.

Montant octroyé \$175.

Ce pont, qui se trouve dans la chemin Viger, a été terminé en Novembre

dernier, à la grande satisfaction des colons. Sa longueur, y compris les deux cages est d'à peu près 100 pieds; il est élevé de 8 pieds au-dessus des hautes eaux.

De plus, il a été fait 60 pieds de pontage dans le chemin, dans un endroit bas et sourceux, avec un arpent et demi de fossé à l'endroit de ce pontage, ainsi qu'une décharge pour l'écoulement des eaux. Dans un autre endroit difficile à passer un arpent et demi de chemin a été réparé, pavé et recouvert de sable, avec un bon fossé de chaque côté.

CHEMIN DE LA RIVIÈRE BLEUE.

Conducteur : G. Talbot.

Montant octroyé \$2,000.

Une étendue de 8 milles avait été parachevée l'année dernière, sur une demi largeur; cette année, ces 8 milles de chemin ont été complétés sur toute la largeur. Ensuite 4 milles ont été ouverts, le bois arraché, et complétés sur une demi-largeur. Il a été construit 15 petits ponts mesurant ensemble 150 pieds, et 21 arpents de jacinage. Les fossés sont faits ainsi que les décharges nécessaires à l'égout du chemin.

Le chemin est maintenant rendu au 13ème mille, à l'endroit où il rencontre l'ancien chemin de chantier dont il est fait mention dans mes rapports précédents. Il reste encore 7 à 8 milles pour le rendre aux habitations. Cette étendue sera peu dispendieuse à faire.

Grand nombre de lots ont été pris le long du chemin et M. Talbot dit que la société de colonisation de St. Alexandre se propose d'établir les Cantons de Estcourt et de Botsford.

CHEMIN DU DETOUR DU LAC.

Conducteur : Pierre Cloutier.

Montant octroyé \$1200.

Ce chemin commence au grand chemin Témiscouata, près de l'église du Détour du Lac, et devra se prolonger jusqu'à l'embouchure de la Rivière Bleue, longueur de 19 milles.

En 1866 ce chemin était propre au roulage l'espace de deux milles 9 arpents et 6 perches sur une largeur variant de 15 à 20 pieds; mais la première partie a besoin d'amélioration, vu qu'elle n'a pas entièrement été parachevée et qu'elle a besoin de fossés. Une somme de \$100 suffirait pour ces travaux.

Cette année, le chemin a été ouvert et parachevé sur une longueur de 2 milles et 18 arpens, de 20 pieds de largeur, avec fossés de chaque côté; cette étendue est bien arrondie et donne un bon passage aux voitures à roues.

Un pont a été construit sur un ruisseau pour le prix de \$29. Des terrassements ont aussi été faits en différentes places pour \$20.

Le conducteur a fait un changement au tracé pour éviter des côteaux rocheux. Le chemin passe maintenant à travers de belles érablières et coûtera moins cher. Il sera nécessaire de faire encore quelques autres changements qui seront aussi bien avantageux.

Les progrès de la colonisation ont été très-rapides dans ces endroits, la population a augmenté de plus d'un tiers ces années dernières et des colons ont pris des terres au-delà du chemin ouvert. Il se forme actuellement de beaux établissements dans les 3e et 4e rangs qui promettent beaucoup à cause de la fertilité du sol. Malgré l'absence de chemins, les défrichements se font comme par enchantement, la forêt fait place à de belles moissons de toutes espèces de grains, sans excepter le blé d'automne qui a été magnifique cette année.

Le 17 Novembre, l'autorité ecclésiastique a fixé une place d'église, laquelle sera construite l'été prochain. C'est un démembrement de la paroisse du Détour du Lac. Le chemin n'est pas verbalisé et le conducteur dit que c'est un malheur, car il se détériore, surtout dans la première partie ouverte les années dernières.

CHEMIN BÉGON.

Conducteur : T. P. Pelletier.

Montant octroyé \$400.

Une étendue de 10 arpents de nouveau chemin a été défrichée ; puis M. Pelletier a été autorisé à réparer et élargir certaines parties de la route déjà faite, et 2½ milles de chemin ont subi ces améliorations. Dans cette distance, 2 nouveaux cours d'eau de 3 arpents de longueur ont été pratiqués, 4 autres de quatre arpents ont été creusés de nouveau. Deux ponts, l'un de 25 pieds de longueur et l'autre de 15 pieds, ont été refaits en neuf. Six autres petits ponts ont été réparés. Les endroits bas ont été recouverts de fascines et de sable.

Il reste 2 milles à parachever dont le coût sera de \$400.

Il y a à peu près une dizaine d'années, lorsque le chemin a été commencé, le canton de Bégon ne comptait que deux familles logées dans des huttes. Aujourd'hui il s'y trouve plusieurs centaines d'âmes ; une paroisse a été formée et une Eglise bâtie. Les lots se prennent à mesure que le chemin s'ouvre, et plusieurs des colons établis cette année revenaient des Etats-Unis.

DEUX CHEMINS DANS BÉGON.

Conducteur : Napoléon Rioux.

Montant octroyé \$600.

Le premier de ces chemins part du chemin Bégon, situé entre les rangs A et B, et monte au Nord-Est dans la ligne entre les lots Nos 29 et 30, et continue entre les 3me et 4me rangs.

Une étendue de 18 arpents sur vingt pieds de largeur a été parachevée, de plus le chemin a été débarrassé du bois sur une longueur de 17 arpents et 26 pieds de large.

Le second chemin commence aussi au chemin Bégon, du côté Nord-Est, monte dans la ligne entre les lots Nos. 66 et 67 et ensuite coupe le 7^{me} rang vers le milieu.

Sur ce chemin, il a été ouvert 49 arpents de 26 pieds de large, dont $4\frac{1}{2}$ arpents ont été fascinés et parachevés, le reste est simplement débarrassé du bois. Il a été fait 10 arpents de fossés ainsi que 3 petits ponts dans les deux chemins.

Il reste encore à peu près 5 milles de chemin exploré à faire dans les deux routes.

Les terres dans les environs de ces chemins sont d'assez bonne qualité, le bois y est mêlé, mais le bois dominant est l'érable. L'on trouve aussi plusieurs bons pouvoirs d'eau, surtout sur la rivière *Bois-bons-cache*.

Il a été pris 25 à 30 lots cette année et plus de 100 arpents ont été défrichés.

COMTÉ DE RIMOUSKI.

CHEMIN DE ST. SIMON.

Conducteur : B. Hudon.

Montant octroyé \$800.

Ce chemin a été terminé sur une distance de 20 arpents et ouvert en chemin d'hiver l'espace de 4 arpents. Des fascinages ont été faits sur une longueur de 14 arpents et un pont de 20 pieds a été construit.

Ces travaux ont coûté \$693.28.

CHEMIN MACPÈS.

Conducteur : Ed. Pouliot.

Montant octroyé \$1,000.

Les travaux ont été commencés, cette année, à $3\frac{1}{2}$ arpents sur le 4^{ème} rang du canton Macpès, et ont été continués jusqu'au chemin Taché, distance de 3 milles et 16 arpents.

La balance de l'octroi a été employée en améliorations sur le chemin du 3^{ème} rang, où 8 arpents et 6 perches ont été nivelés, 3 arpents ont été pontés et recouverts de terre, et 5 toises de pierre ont été employées à élever le chemin.

Ce chemin est maintenant ouvert depuis la profondeur de la Seigneurie de Rimouski jusqu'au chemin Taché qui passe sur le 6ème rang du Township Macpès.

CHEMIN NEIGETTE.

Conducteur : J. B. Lepage.

Montant octroyé, \$500.

Voici ce que dit Mr. Lepage sur les travaux exécutés dans cette route, dans une lettre du 4 Octobre dernier adressée à ce bureau :

“La dite route est maintenant ouverte jusqu'au chemin Taché, longueur d'environ 7 milles, sur une largeur moyenne de 14 pieds dans les terrains secs, les arbres coupés à la racine, débités et rejetés sur un seul bord : et de 24 pieds dans les terrains mouilleux. Sur plus des trois quarts de la distance, les racines ont été extraites et autres obstacles enlevés. Au moyen de cette simple ouverture, nous avons une voie facile de communication durant l'hiver entre les établissements du premier rang du township et le chemin Taché, ce qui encore, pour le présent, est beaucoup plus en rapport avec les besoins des Colons qui désirent prendre des terres le long du chemin.”

ROUTE FLEURIAU.

Conducteur : J. B. Lepage

Montant octroyé \$200

Nous n'avons pas reçu le rapport du conducteur.

CHEMIN TACHÉ.

(Section de Rimouski.)

Conducteur : J. B. Lepage.

Montant octroyé \$4000.

Cette année, le chemin a été simplement ouvert l'espace de 9 milles et 5 arpents et parachevé sur une étendue de 5 milles et 8 arpents, faisant à peu près \$380 par mille de chemin terminé.

Mr. Lepage dit que “dans cette espace, le sol est bien propre à la colonisation et suffisamment arrosé et boisé de toutes espèces de bois, principalement en merisier et érable. Les bois propres aux constructions sont en grande quantité. Dans les deux premiers milles, le terrain est excellent, les trois-quarts des lots ont été pris l'an dernier. On y compte au-delà de 160 arpents d'abattis.

Montant dépensé, \$2951.

CHEMIN DE SANDY BAY

Conducteur : Z. Lanouette.

Montant octroyé \$1000.

D'après le nouveau tracé adopté cette année, afin de tourner la chaîne des Monts Shickshock, les travaux du chemin ont été commencés au Pont de la Rivière Tartigou.

Le bois a été arraché, sans cependant extraire les racines qui se trouvent encore en grand nombre dans la terre, sur une longueur de 7 milles sur 26 pieds de largeur en terrain sec, et de 30 pieds dans les cèdrières et frênières où il y aura besoin de fossés. Ensuite 1½ mille a été défriché en laissant la plus grande partie des gros arbres debout ; puis enfin 1½ mille a été ouvert sur une demi-largeur seulement, afin de se rendre au tracé du chemin de fer Intercolonial qui passe vers le fronteau du 12ème rang de McNider, formant en tout une longueur de 10 milles, depuis la Rivière Tartigou au chemin de fer.

La distance du fleuve au Pont Tartigou, est de 3 milles :

Du chemin de fer, le chemin de Sandy-Bay devra être continué encore 18 à 20 arpents, pour le rendre au grand chemin Matapédiac.

Sur la demande des colons, Monsieur Lanouette n'a pas complété son chemin mais l'a simplement ouvert, afin de pouvoir le rendre au chemin de fer et, par là, favoriser les colons qui désirent y aller travailler, au printemps prochain.

Il y aura quatre ponts à faire dans le chemin, dont trois assez considérables du coût de \$60 à \$80 chaque, et le 4me de \$12 à \$15.

Il faudra aussi fasciner une quinzaine d'arpents.

" J'ai le plaisir de vous dire," dit Mr. Lanouette, " qu'il ne se rencontre dans tout le parcours du chemin que des montées faciles. Nous ressentons déjà l'avantage que nous procure cette simple ouverture du chemin, plusieurs de nos colons établis sur les 4ème et 5ème rangs vendent leurs terres, pour s'établir dans l'intérieur où les terres sont admirablement avantageuses pour la colonisation.

" Je pense que le printemps prochain, il vaudra mieux d'abord fasciner les bas-fonds, faire les ponts et rendre le chemin un peu praticable pour les voitures à roues et attendre que les racines poussent avant de le finir

" Je dois vous mentionner qu'il se rencontre un grand obstacle à la prise de ces belles terres dans le haut du Township, c'est que la division des lots n'a été faite que jusqu'au 7ème rang. Il faudra de toute nécessité que le Gouvernement la fasse faire, on attend cela pour prendre les permis d'occupation.

" Un grand nombre de mes hommes auraient, dès cet été, pris des permis, s'ils avaient été assurés des lots qu'ils auraient choisis. J'espère donc que vous ferez faire ces ouvrages au plus vite, dans l'intérêt du Gouvernement et de la colonisation."

Du chemin de fer, il y aura de 20 à 25 arpents à ouvrir pour se rendre au chemin Matapédiac. Cette ouverture coûtera probablement \$300.

COMTÉ DE GASPE

CHEMIN DE CAP-CHAT.

Conducteur : John Perrée.

Montant octroyé \$300.

Les travaux ont été commencés au chemin de front du 2ème rang du Canton de Cap-Chat, et ont été continués jusqu'au 3ème rang, afin de donner une sortie aux colons établis sur ce rang.

La première partie du chemin, sur une longueur de 11 arpents et 2 perches, était défrichée à la souche, dans un terrain mouillé et parsemé de grosses roches. La seconde partie, jusqu'au 3ème rang, avait été ouverte l'été précédent en un chemin de traîne, à même la farine envoyée pour le soulagement des incendiés nécessiteux de 1867. L'ancien conducteur de ces travaux ayant fait raser les arbres à fleur de terre au lieu de les faire arracher, ça été la cause d'une grande nuisance et de frais considérables pour l'extirpation de ces souches encore vertes, sans tronc pour servir de levier.

Cette route a été ouverte de 20 pieds de largeur en dedans des fossés et arrondie. La longueur des travaux exécutés est de 25 arpents et une perche. Dans cette étendue, il a été fait 9 arpents et 6 perches de fossé, 2 arpents et 8 perches de décharge, 4 ponceaux, 17½ arpents de fascinages et pontages, et 8½ perches de quais le long des côtes. Plusieurs côtes ont aussi été diminuées.

Voici une suggestion de M. Perrée qu'il considère comme une amélioration notable au tracé du chemin : " La partie de cette route qui se trouve dans le petit rang, en arrière, dans la ligne entre Louis et Nicolas Parant, escalade quatre côtes successifs, et traverse ensuite une cèdrière sinon très-longue, du moins très-mauvaise. Cette ligne se trouve à environ une quinzaine d'arpents à l'Est de la route, dans le 2ème rang ; tandis qu'une autre ligne, dans le même Petit rang, arc-boutant presque la route, n'a pour ainsi dire ni côte ni cèdrière ; la construction du chemin, dans cette ligne qui se trouve entre les nommés Bruno Lizotte et Frédéric Lévêque, coûterait conséquemment beaucoup moins cher que dans le tracé actuel et le chemin serait préférable."

ROUTE DE STE. ANNE DES MONTS.

Conducteur : La. Sasseville.

Montant octroyé \$300.

Cette route part du fleuve et monte en profondeur. Elle a été ouverte sur une longueur de 13 arpents et 5 perches, à travers un sol spongieux et marécageux. Cette section de chemin est la plus difficile et la plus coûteuse qu'il y aura à faire jusqu'au 4me rang. Il a fallu construire 4 ponceaux afin d'effectuer plus efficacement l'égout du chemin.

Le chemin est ouvert sur une largeur de 20 pieds entre les fossés, lesquels ont 4 pieds de largeur sur une profondeur variant de 2 à 5 pieds. Le bois a été coupé sur une largeur de 28 pieds. Les souches et les racines sont toutes arrachées et le chemin bien nivelé, avec 7 à 8 pouces plus haut sur le milieu que sur les bords.

Cette partie de chemin devra être fascinée et recouverte de terre.

De plus, il a été fait 4 décharges de 4 arpents et 3 perches de longueur. A cette distance du grand chemin, se trouve la première côte d'à peu près $1\frac{1}{2}$ arpents de longueur, dans laquelle le tiers des travaux nécessaires a été fait.

Voici ce que dit M. Sasseville dans son rapport : " Le grand nombre de gens occupant des lots dans l'intérieur, sont très-heureux de voir en perspective, par le moyen de cette route, une voie de communication sûre et commode. Car, dans cette partie du comté, comme ailleurs, la colonisation a beaucoup été retardée par le manque de chemins conduisant à la grande étendue de terrain qui se trouve dans l'intérieur et qui, généralement, est la meilleure partie propre à la culture.

" Pour que les colons, qui occupent déjà les 2me, 3me, 4me et 5me rangs, éprouvent un changement immédiat dans la position critique où ils se trouvent par le manque de communications, il faudrait nécessairement que le Gouvernement ferait ouvrir cette route jusqu'au 3me rang, d'ici à deux ans, et pour cela, il faudrait qu'il accordât, chaque année, un octroi de 7 à \$800; car une fois rendus au 3me rang, nous atteindrions le défrichement qu'a fait, l'an dernier, C. F. Roy, Ecr., M. P. P., c'est-à-dire que cette partie de la route conduisant du 3me au 4me rang, déjà défrichée, pourra permettre aux colons des rangs supérieurs de voyager en voitures à roues quand la partie inférieure de cette route sera faite.

" Une fois cette voie de communication ouverte, nous verrons, avant peu d'années, beaucoup de colons s'empresser de s'établir sur ces terres qu'ils n'ont pu coloniser jusqu'à présent, faute de chemin.

" Aussi, espérons-nous que le gouvernement, qui fait tant d'efforts pour l'avancement de la colonisation, daignera octroyer à cette partie peu avancée du pays, une certaine somme qui permettra de faire ici comme ailleurs, avant peu d'années, de rapides progrès. "

CHEMIN DE LA PETITE TOURELLE A LA RIVIÈRE A LA MARTRE.

Conducteur : M. Leclerc.

Montant octroyé \$300.

Les travaux ont été commencés là où se termine le chemin du Golfe, à la Petite Tourelle, et ont été continués en allant vers l'Est. Le portage a été ouvert de 8 pieds de largeur sur le terrain plan et de 10 pieds dans les côtes, conformément aux instructions du Département. Les arbres ont été arrachés et le terrain nivelé à la pioche. Les côtes, qui sont assez fréquentes, ont été réduites à une inclinaison facile, la plus raide étant de moins d'un pied dans dix. La longueur du portage, ainsi ouvert, est d'environ 70 arpents depuis la Petite Tourelle jusqu'à 4 arpents

du pied de la Côte des Sautaux. Cinq ponts ont été construits, formant ensemble une longueur de 158 pieds, ainsi que six ponceaux. Il a été pratiqué des *rencontres* de distance en distance, afin de permettre aux voitures de se rencontrer. Le portage est maintenant praticable en tout temps pour la voiture roulante, et déjà bon nombre de voyageurs ont pu se rendre avec leurs voitures jusqu'à la Côte des Sautaux. Un débouché conduisant de l'extrémité du Portage au rivage, d'environ 4 arpents, a été ouvert afin de permettre l'usage immédiat du portage. L'ouverture de cette partie du chemin du Golfe donne une communication avec Ste. Anne des Monts.

CHEMIN DE LA RIVIERE A LA MARTRE AUX ROCHERS PENCHÉS.

Conducteur : P. Hendley.

Montant octroyé \$350.

Les travaux de cette partie du chemin du Golfe ont été dirigés sur la ligne Sud du tracé de M. l'Arpenteur Baillargé, entre les 1er et 2d rangs, comme étant la plus favorable.

M. Hendley a commencé les travaux du chemin sur une largeur de 20 pieds, tel que prescrit par les instructions générales de ce Bureau. Cependant des instructions spéciales lui avaient été adressées lui enjoignant de ne donner que 8 pieds de largeur à ce chemin, mais ces instructions ne lui sont parvenues que deux jours avant la clôture de ses travaux.

Il reste de 30 à 40 arpents à ouvrir pour rejoindre les terres défrichées de la Rivière à la Martre, ainsi qu'un Pont à construire sur la Rivière au Marsouin.

Le conducteur suggère de donner à l'entreprise ce qui reste de chemin à faire ainsi que le pont, pour la balance restant de l'octroi de \$350. Ce pont nécessitera deux culées de 18 à 20 pieds chacune, et aura de 20 à 22 pieds de travée.

Le conducteur dit que le chemin coûtera ainsi meilleur marché et demande l'autorisation de passer le contrat.

PORTAGE DU GROS MALE

Conducteur : F. X. Thibault.

Montant octroyé \$100.

Cet automne, 4 milles de chemin ont été ouverts, dans les portages du gros Male. Le chemin passe sur un terrain sec dans tout son parcours.

M. Thibault a dû faire une exploration pour améliorer le tracé de M. Baillargé, partant de Mont Louis à l'Anse Pleureuse. Il doit faire rapport à ce départemen

CHEMIN DE LA RIVIÈRE AU RENARD A L'ANSE AU VALLON.

Conducteur: N. Bernier.

Montant octroyé \$1,400.

Les travaux de ce chemin ont été commencés au pont de la Grande Rivière, en suivant la rive Ouest. Il s'y trouvait une forte mollière qu'il a fallu élever sur une étendue de $\frac{1}{2}$ d'arpent, en plaçant des pièces de bois sur 4 pieds de hauteur qui ont été fixées à la culée du pont. L'intérieur de la chaussée a ensuite été remplie de fascines recouvertes de terre franche. Un fossé déchargeant à la rivière a aussi été fait pour assainir le terrain. Une côte de $3\frac{1}{2}$ arpents a été considérablement diminuée.

Pendant qu'un certain nombre d'hommes étaient employés à ces travaux, un plus grand nombre l'étaient à défricher le chemin sur la terre des Messieurs Frang, vers l'Anse au Vallon. Des baissières ont été égouttées par des fossés et des décharges; le chemin a été pioché. A quelque distance de la Petite Rivière le chemin a été continué dans le tracé de M. Baillargé jusqu'au lot No. 28, et ensuite jusqu'au lot No. 21, du 1er rang, appartenant à John Bond.

Il y aura 4 ponts à faire entre la Grande Rivière et le lot No. 21, sans compter celui qu'il y aura à faire sur la Petite Rivière au Renard.

Celui-ci sera coûteux, mais les 4 autres ne coûteront pas au-delà de \$100 chaque.

Les travaux ont été arrêtés sur le lot No. 24. Il a été défriché $4\frac{1}{2}$ milles, et il en reste encore $3\frac{1}{2}$ pour se rendre à l'Anse au Vallon.

Les différents ponts dont il est question plus haut sont situés comme suit: un, entre la Grande et la Petite Rivière au Renard; un autre, entre la Petite Rivière et le Petit Cap, un sur le Ruisseau du Petit Cap, et le quatrième sur un ruisseau qui se trouve sur le lot No. 25.

CHEMIN DE LA GRANDE GRAVE ET DU CAP ROSIER.

Conducteur: J. Smith.

Montant octroyé \$400.

Ce chemin, long de 6 milles, a été amélioré dans les parties où il était le plus nécessaire.

La grande côte n'est pas encore finie et la partie depuis le pont du Cap Rosier à aller au Phare devrait être faite à neuf, vu que l'ancien chemin est impraticable.

La pierre à chaux est commune dans les environs du chemin, et l'on trouve, aussi, du minerai de plomb.

Ce chemin est verbalisé.

CHEMIN DE GASPÉ NORD A SYDENHAM SUD.

Conducteur : D. Philips.

Montant octroyé \$400.

Ce chemin aura 10 milles de longueur. Il a été complété, cette année, sur une distance de $26\frac{1}{2}$ arpents. Sa largeur est de 24 pieds, et il est fossoyé des deux côtés.

Il reste encore 9 milles à terminer, le conducteur ne peut en dire le coût.

Ce chemin est verbalisé.

CHEMIN DE LA RIVE OUEST DE LA RIVIÈRE YORK.

Conducteur : B. Coffin.

Montant octroyé \$250.

Ce chemin a 2 milles de longueur. Il a été ouvert sur une largeur de 15 pieds, pour le présent, afin de pouvoir le rendre propre au roulage jusqu'à la Pointe Naveau.

Les fossés sont faits sur un côté du chemin seulement. Aucune partie du chemin n'est terminée.

Il y aura deux ponts à faire et 25 décharges, dans ces deux milles de chemin. Un pont a été construit par la municipalité au prix de \$170. Sa longueur est de 90 pieds.

Pour parachever ces deux milles de chemin, il faudrait une somme de \$200.

Ce chemin a été verbalisé.

TROIS CHEMINS DANS DOUGLASSTOWN.

Conducteur : C. Robson.

Montant octroyé \$300.

Le township de Douglass possède trois chemins de colonisation : le chemin de l'Ouest, le chemin de l'Est, et celui de front du 3ème rang. Les deux premiers commencent au grand chemin, sur les bords de la mer, et courent en profondeur jusqu'au chemin de front du 3ème rang. C'est dans ce dernier chemin que les travaux ont été faits. Ces chemins réunis auront une longueur de 8 milles, lorsqu'ils seront complétés. Le chemin de front qui unit les deux autres est long de 4 milles. Il a été complété, cette année, sur une distance de 2 milles et sur une largeur de 20 pieds, avec fossés de chaque côté. Un pont a été construit par les colons pour le prix de \$100. Il reste donc à faire 2 milles dans le chemin de front, et $5\frac{1}{2}$ milles dans les trois chemins, qui coûteront \$1200.

Comme le chemin de front du 3ème rang ouvrira à la colonisation une étendue de 3000 acres de terre, M. Robson croit qu'il suffira pour le présent; les deux autres routes pourront être travaillées plus tard.

Ces trois chemins sont verbalisés.

CHEMIN DE BELLE ANSE A L'ANSE "BRILLANT."

Conducteur : G. Prével.

Montant octroyé \$1000.

Ce chemin part de la Pointe Ste. Pierre et se termine à l'Anse Brillant; sa longueur sera à peu près de 9 milles. De cette étendue $4\frac{1}{2}$ milles avaient été faits ces années dernières, mais non parachevés en certains endroits.

Cette année, le chemin a été ouvert et défriché sur une étendue de $1\frac{1}{2}$ mille, prête à être labourée. Ces travaux ont coûté, en moyenne, \$174 par demi-mille. Il y aura 8 petits ponts à faire qui coûteront de \$30 à \$40 chaque. Une largeur de 20 pieds a été donnée au chemin; les fossés ne sont pas faits.

Il reste encore à peu près $3\frac{1}{2}$ milles à ouvrir et la partie ouverte cette année à compléter. Le conducteur croit qu'il faudrait un octroi de \$1500 pour terminer le chemin dans toute son étendue.

Il y a sur ce chemin plusieurs cours d'eau assez considérables pour y construire des moulins, et d'excellents lots de terre à coloniser.

CHEMIN DU BARACHOIS DE LA MALBAIE.

Conducteur : C. H. Burman.

Montant octroyé \$150.

Ce chemin, lorsque complété, aura une longueur de 3 milles.

Il a été complété cette année sur une étendue d'un mille, ayant 27 pieds de largeur. Il se rencontre dans cette étendue un marais de 300 verges de longueur dont les souches et les racines ont été enlevées, mais qu'il faudra fasciner et couvrir de terre, à l'exception de 40 verges qui sont terminées, le reste n'ayant pu l'être faute de fonds. Il faudrait de \$300 à \$400 pour faire un bon chemin à travers ce marais, vu qu'il sera nécessaire d'y transporter environ 2,000 voyages de terre qu'il faudra prendre à une certaine distance. Deux ponts devront être construits, l'un de 30 pieds de longueur, et l'autre de 18 pieds. Les matériaux pour ces deux ponts seront fournis dans le cours de l'hiver par les intéressés. Le coût de ces ponts est évalué à \$40.

Il reste 2 milles à compléter qui coûteront \$250 du mille.

Andessus de 36 familles possèdent des lots sur les 2e et 3e rangs, mais ces lots n'ont pu être occupés à cause du manque de chemin. Ces terres sont excellentes, mais n'ont été utilisées jusqu'à présent que comme terres à bois.

Ce chemin est verbalisé.

ROUTE DU CAP ROUGE.

Conducteur, J. O. Boucher.

Montant octroyé \$450.

Cette route du 1er rang du Cap Rouge a été ouverte entre les terres de Michel Bilodeau et Ers. Dunn. Elle aura 26 arpents de longueur, dont 4 arpents passent dans la terre faite et 22 arpents dans le bois défriché l'an dernier.

Il a fallu arracher les souches et enlever le bois. Il s'y trouvait aussi 5 arpents en terrain marécageux qu'il a fallu recouvrir de deux rangs de fascines et de terre. Sept ponceaux ont été faits.

Ensuite le conducteur a commencé la route du 2me rang, entre les lots No 10 et 11. Les souches ont été arrachées et le bois enlevé sur une étendue de 10 $\frac{1}{2}$ arpents.

Il faudra dans cette route trois petits ponts de 4 pieds de hauteur.

CHEMIN DE L'ANSE DU CAP.

Conducteur : C. Baker.

Montant octroyé \$500.

Ce chemin part du grand chemin de front et conduit aux concessions en arrière.

Cette année, il a été complété sur une étendue de 40 acres, sur une largeur de 26 pieds, avec fossés de chaque côté.

Ce chemin devrait être continué en profondeur où le sol est propre à la culture ; les terres se colonisent à mesure que les chemins s'ouvrent.

Ce chemin est verbalisé.

CHEMIN DE L'ANSE A BEAUFILS.

Conducteur : J. Couture.

Montant octroyé \$500.

Ce chemin a été complété sur un parcours de 32 acres, dont 12 à travers un terrain marécageux qu'il a fallu fasciner et recouvrir de glaise. Il a, de plus, été fait 20 ponceaux. La largeur du chemin est de 16 pieds avec des fossés de 3 pieds de chaque côté.

Nu l'état du terrain où les travaux ont été exécutés, le montant de l'octroi a été employé avec beaucoup d'économie et beaucoup de soin.

Cette partie de chemin est maintenant dans un ordre parfait.

CHEMIN DE LA SEIGNEURIE DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Conducteur : A. Lebreux

Montant octroyé \$600.

Cette année, 37 arpents de ce chemin ont été arrondis sur une largeur de 17 pieds de roulage. Sur le parcours de ces 37 arpents, il a été construit deux ponts dont l'un a 55 pieds de longueur sur 8 pieds de hauteur, et l'autre 60 pieds de longueur sur une hauteur d'environ 5 pieds.

Il a aussi été pratiqué trois cours d'eau, pour assécher des terrains un peu marécageux.

De plus, il a été défriché 11 arpents sur 27 pieds 9 pouces de largeur, dans le tracé actuel.

ROUTE DU PETIT PABOS.

Conducteur : W. Sutton.

Montant octroyé \$200.

Les travaux ont été commencés au grand chemin. La route a été défrichée et nivelée sur une étendue de 37 acres et sur une largeur de 24 pieds. De plus, le reste du chemin pour se rendre au 2ème rang, formant 3 acres, a été ouvert sur une largeur de 12 pieds, afin de donner passage, cet hiver, aux colons du 2ème rang. A 27 acres du grand chemin, il s'est rencontré une côte qui a été abattue et nivelée de manière à livrer un bon passage aux voitures.

Les ouvrages à faire l'an prochain consistent dans la confection de 10 petits ponts de 3 pieds sur 14 pouces de profondeur, et les 3 acres plus haut mentionnés auxquels il faudra donner la même largeur qu'au reste du chemin.

Les terres sur la 2ème concession sont bien bonnes ; on n'y voit pas de roches, et elles sont bien boisées en merisiers et sapins.

CHEMIN DE LA BATE DU GRAND PABOS.

Conducteur : J. McIsaac.

Montant octroyé \$1400.

Ce chemin a une longueur d'environ 6½ milles. Il traverse tous les établissements sur le côté Nord de la Baie. Les colons ne sont pas encore établis sur les terres du côté Ouest, bien qu'un certain nombre de colons y aient acheté des lots.

Le chemin est défriché sur une largeur de 27 pieds et arrondi sur 16 pieds. Il est propre au roulage, mais sera de peu d'utilité tant que les ponts ne seront pas construits.

Les fossés ne sont pas faits.

Cette année, il a été ouvert 5 milles de chemin qui ne sont pas complétés ; le coût en a été de \$280 par mille. Il a aussi été construit deux ponts, un de 48 pieds de longueur, au prix de \$80, et l'autre de 32 pieds, au prix de \$50. Il a été fait un arpent de pontage. Il n'y a pas de pont sur les trois principales rivières.

Pour parachever cette étendue de chemin, il faudrait \$300 par mille. Cette estimation ne comprend pas les principaux ponts.

Ce chemin a été verbalisé l'été dernier.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Instruction avait été donnée à M. Riopel, Notaire à New Carlisle, de faire la visite des chemins de colonisation dans le comté de Bonaventure ; mais son rapport ayant été reçu bien tard cet automne, les travaux ont nécessairement été remis à l'été prochain, à l'exception du chemin des Acadiens dont le rapport suit :

CHEMIN DES ACADIENS.

Conducteur : M. de Blaquiére.

Montant octroyé \$500.

Ce chemin est maintenant ouvert sur une étendue de $8\frac{1}{2}$ milles et praticable pour les voitures à roues sur un parcours de 7 milles. Sa largeur est de 20 pieds et les fossés sont faits.

Cette année, il a été terminé $1\frac{1}{2}$ mille de ce chemin. Un tiers de cette longueur se trouve sur le bord d'une coulée, et il a fallu creuser le chemin d'un côté sur une profondeur de 4 pieds.

Il a été construit un pont de 175 pieds de long sur 24 de hauteur, qui a coûté \$169, et trois autres ponts mesurant ensemble 225 pieds de longueur. Ces trois derniers ponts ont coûté \$154.

Il reste encore à terminer $1\frac{1}{2}$ mille de chemin, simplement ouvert, qui coûtera \$100 du mille.

Ce chemin devrait encore être continué sur un parcours de 4 milles dans la profondeur des terres, afin de donner une sortie à plusieurs colons établis dans ces endroits.

Le sol sur ce chemin est très-riche et attire de nombreux colons ; et plus l'on pénètre dans l'intérieur, plus il paraît favorable à la colonisation.

BOUCHER DE LABRUERE,

Inspecteur des Agences.

CHÉMINs DE 1ère CLASSE
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Contrés.	Noms des CHEMINS ET PONTS.	Montant dépense.		Noms DES CONDUCTEURS.		Simplement ouverts.		Propres au roulage.		Pontages et Fascinaiges.		Chemins répa- rés.		Ponts.	REMARQUES.
		\$	c.			M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Chicoutimi et Saguenay.....	Kinogami, 1ère Section.....	6228	52	J. F. Langlais.....				4	4		44			P.	Ce sont les endroits bas et marécageux qui ont été travaillés. Outre les fossés ordinaires, il a été fait 106 arpents de grandes décharges. Il a aussi fallu miner beaucoup dans le roc vif. Chaque mille coûte environ \$1500. La terre rapportée pour les terrassements forme 40381 verges cubes. Il y a aussi 3347 pieds de quais en pierre.
"	Do 3ème do	1200		Job Bilodeau.....		1	20	2			2			271	
"	Do 4ème do	2000		J. B. Parent.....		4		2						140	
"	Alma.....	2000		N. Rossignol.....		3	16	1	20					55	
"	Quatre ponts sur do	764	88	D. Boulanger.....										763	
"	Des Bergeronnes...	5397	12	J. E. Barry.....				8						510	Encore un pont à construire, coût probable \$800. Chemin terminé. Il ouvre une communication de 24 milles entre Tadoussac et Bergeronnes.
Charlevoix et Chicoutimi.....	St. Urbain.....	6563	91	O. Gauthier.....				36		3		24		1000	Il a 63 milles de longueur, amélioré sur tout son parcours. Le conducteur croit que la balise restant de l'ancien suffira pour terminer le chemin.

Charlevoix.....	Pied des Monts.....	400	Ed. Gobell.....	.....	3	14	.....	14	.....	150	Long d'à peu près 6 M. Reste 24 M. à faire pour le compléter, coût probable \$300.
"	Callières.....	583 48	G. Tremblay.....	.....	1	1	.....	.....	80		
Montmorency.....	Cauchon, Section Est.....	750	Eu. Gauthier.....	.....	4	3 1/2	.....	25	20	Il reste 6 1/2 M. à parachever pour terminer les deux sections, coût probable \$1000.	
"	Do Sect. Ouest	750	P. Cauchon.....	.....	4	7	.....	.....	.....
Québec, Montmorency et Chicoutimi	Du Lac St. Jean.	16000	P. G. Tremblay.....	22	12	.....	8	.....	.....	Chemin d'hiver rendu au Lac Jacques Cartier. Deux camps bâtis sur le parcours, un au Lac à l'Epaule et l'autre près du Lac Jacques Cartier, pour loger les voyageurs et chevaux, ainsi que les provisions pour la prochaine saison.	
Portneuf.....	Montauban..... (Remis \$128.74.)	1000	N. Bellenger.....	.....	6	.....	1	.....	208	Le chemin de la rive droite de la rivière Batiscan devrait être continué jusqu'à 5 lieues plus haut, pour communiquer à un immense territoire qui peut former 9 à 10 paroisses. Les terres sont magnifiques.	
St. Maurice.....	St. Maurice.....	1700	J. V. Genest.....	.....	3	7 1/2	.....	8 1/2	176	11 milles propres au roulage, reste encore 7 milles à faire.	
Champlain.....	St. Narcisse.....	700	F. Trudel.....	.....	2	13	.....	21	40	Reste encore 10 milles à faire pour se rendre au St. Maurice. Coût probable \$350 par mille.	
"	De la côte St. Paul.	300	C. Toussignant.....	.....	1	4	.....	.....	20	Chemin terminé ; coût \$275.	
"	Ste. Flora (2 routes.)	600	J. B. Chrétien.....	26	1	12	.....	.....	30	\$200 sont nécessaires pour parachever les 26 arpents. Il faut aussi \$1000 pour continuer la route des 32 1/2 arpents avec un pont considérable estimé à \$700. Territoire superbe pour former une paroisse.	

CHEMINS DE 1^{ère} CLASSE.—(Suite.)
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Contrés.	Noms des CHEMINS et PONTS.	Montant dépensé. \$	Noms des CONDUCTEURS.	Simplement ouverts.		Propres au roulage.		Pontages et Rasclimages.		Chemins répa- rés.		Ponts.	REMARQUES.
				M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
ChAMPLAIN	Des Grandes Piles.....	400 ...	Ls. Arcand.....	1	6	.....	15	.....	15	.....	.....	.....	Avec l'octroi de l'an dernier, \$250, ce chemin avait été ouvert sur une demi largeur. Cette année il a été complété.
"	St. Tite et la côte St. Paul.....	300 ...	F. Lehaie.....	.....	.....	2	1	.....	.....	.....	.....	.....
"	De la Madeleine.....	550 ...	D. G. Labarre.....	.....	.....	3	.....	.....	3	.....	.....	.....
St. MAURICE.....	Hunterstown à St. Etienne.....	800 ...	C. Gélina.....	.....	.....	1	7	.....	7	.....	.....	.....	Reste 6 milles à faire qui pour- ront coûter \$1800.
"	5 ^{ème} rang de She- winigan.....	1215 ...	A. Rousseau.....	.....	5	2	7	.....	10½	.....	.....	177	Reste encore 8 milles à faire qui coûteront \$500 du mille.
"	Magnan	600 ...	C. Magnan.....	1	14	1	14	.....	.....	.....	.....	.....	Maintenant complété l'espace de 10½ milles. Il reste encore 8 milles à faire, coût probable \$400 du M., y compris les ponts à faire sur les rivières Shawi- nigan et des Souris.

Maskinongé.....	St. Paulin.....	1000.....	F. X. A. Rivard.....	.....	3	20	.....	.....	.....	453
"	St. Didace.....	1000.....	R. Barette.....	3	10½	1	9	.....	1½	178
"	Ste. Ursule.....	1000.....	T. Grenier.....	3	14	6	.....	1	1	649
Berthier.....	St. Damien.....	1500.....	J. J. Desautels.....	14	19	3	5	.....	.....	.....
Berthier et Joliette	Mantawa	7000.....	Th. L. Brassard.....	8	14	12	.....	.....	13	252
Joliette.....	De la rivière l'As- sompion.....	2000.....	J. H. St. Jacques.....	2	14	7	14	.....	16	100
"	Pont do do	500.....	P. Beaudry.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	190
Montcalm	Coutu	2000.....	U. Perreault.....	.....	.....	4	18	1	8	441

Balance en mains \$187.40, re-
tenu pour construction d'un
pont dans le cours de l'hiver,
sur la décharge du Lac à l'Eau
Claire; bois rendu sur place.

Il faudrait encore \$1000 pour pro-
longer le chemin à travers une
grande étendue de belles ter-
res, suffisante pour former une
paroisse.

C'est un embranchement du che-
min Mantawa, sa longueur se-
ra de 17 milles et 24 arpentis.

Les 8½ milles de chemin simple-
ment ouvert sont une déviation
du tracé original, ordonné
par l'Hon. Commissaire lors de
sa visite. Le nouveau tracé di-
minue de 1½ mille la distance
à parcourir et évite les côtes du
Crêpe à Lazare, du Lac Mar-
chet et du Chentier du mi-
lieu. Ces travaux ont coûté
\$2379. Ces 8½ milles font un
excellent chemin d'hiver. Sur
les 12 milles parachevés il y en
a 3 qui ont coûté \$1500 par
mille.

Reste 2½ milles à faire estimés à
\$800, et un pont à l'Eglise de
St. Côme coûtera \$500.

Long de 25 milles. 21 ponts ont
coûté \$344. Il reste encore 17
milles à faire à \$350 ou \$400
du mille.

CHEMINS DE 1^{ère} CLASSE, (Suite.)
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

176

Noms des Contés.	Noms des Chemins et Ponts.	Montant dépensé.	Noms des Conducteurs.	Simplement ouverts.		Propres au roulage.		Pontages et Passadins.		Chemins réparés.		Ponts.	REMARQUES.
				M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Terrebonne.....	Masson	\$ 7000 ...	Th. S. Provost.....	.....	.....	15	.....	3	22	.....	.....	400	Sur les 15 milles propres au roulage, 5 milles sont parachevés, fossés faits, les 10 autres milles sont défrichés sur toute la largeur et nivelés.
"	do Extrémité Sud	1000 ...	Hon. E. Masson.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Reste 8 milles à terminer; coût probable \$3000.
Argenteuil.....	Lakefield	1000 ...	G. Hamilton .....	.....	.....	7	.....	.....	1½	.....	.....	82	Longueur 12 milles. Amélioré en plusieurs endroits.
"	Dalesville et de Salaberry.....	1180 ...	Do	.....	.....	4	.....	.....	2½	.....	.....	144	Ces 4 milles exigeront encore \$200 du mille. Une certaine étendue de chemin a aussi été faite par les sous-conducteurs, mais impossible de la préciser.
"	Rivière du Nord et Wentworth.....	550 ...	W. J. Christie.....	2	.....	4	.....	.....	1	.....	.....	40	Encore 6 milles à faire estimés à \$100 du mille.
"	A l'est de la rivière Rouge	100 ...	C. Johnson.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Deux-Montagnes	St. Colomban et Gore nord.....	200 ...	W. Hart .....	.....	.....	1	18	.....	5	.....	.....	.....	Long de 1½ mille, reste 10 arpents à terminer. Il faudrait \$400 pour le parachèver.

CHEMINS DE 1^{ère} CLASSE, (Suite.)
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869

Noms des Comtés.	Noms des Chemins et Ponts.	Montant dépende.	Noms des Conduc- teurs.	Simplement ou verts.		Propres au rou- lage.		Pontages et las- cinages.		Chemins répa- rés.		Ponts.	REMARQUES.
				M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Pontiac.....	De la Savane au ch. Gatineau.....	600 ..		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Du chemin Gatineau au village Leslie	400 ..		.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....
"	Pour compléter le chemin de Claren- don au chemin principal.....	50 ..		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	De la Rivière Noire .....	.....	J. Landon .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Du lac à la Truite...	550 ..	M. Meeks .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Mansfield et Ponte- fract.....	375 ..	J. Cobb .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	.....	90	Les améliorations ont coûté \$50 du mille; la reste coûtera le même prix. Longueur de 20 à 25 milles.
"	Chichester	200 ..	J. McCool .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Du front du comté (County road.)	1500 ..	J. T. Coghlan .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	.....	.....	Long de 70 milles; amélioré dans toute son étendue. Il faudrait \$2000 pour en faire un bon che- min.

[illegible]

CHEMINS DE 1^{ère} CLASSE, (Suite.)
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Comtés.	Noms des Chemins et Ponts.	Montant dépensé.		Noms des Conduc- teurs.		Simplement ou verts.		Propres au rou- lage.		Pontages et fas- cinages.		Chemins répa- rés.		Ponts.	REMARQUES.
		\$	c.			M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Compton	Victoria	900	...	J. B. Macdonald .....	...	...	...	2	...	...	...	...	...	100	Long de 10 m. Un pont a coûté \$97. Il reste 8 milles à para- chever estimés à \$400.
Wolfe et Richmond.	Wotton et Wolfes- town, 1 ^{ère} section	800	...	J. T. Lebel .....	...	...	...	5	13	...	5	...	...	.....	Maintenant ouvert jusqu'au che- min St. Philippe, mais n'est pas terminé.
"	Do 2 ^{ème} section...	590	...	L. N. Franceur .....	...	...	10	1	18	...	...	...	...	100	Une somme de 15 à \$1800 est nécessaire pour terminer le chemin dans cette 2 ^{nde} section (Wolfestown.)
"	St. Camille et Duds- well	500	...	J. Z. C. Miquelon .....	...	...	...	1	21	...	4	...	...	160	Reste encore à parachever 2½ milles estimés à \$700.
"	Weedon et Ham....	500	...	E. S. Darche .....	...	...	...	1	18	...	...	...	...	.....	Il reste 5 milles à faire, coût pro- bable \$1500. Il aura l'avân- tage de mettre plusieurs can- tons en communication avec le chemin à lisses de Sherbrooke et Weedon.
"	Stratford et Weedon	500	...	F. X. Vanasse .....	...	...	...	1	2	...	...	...	...	.....
"	St. Camille et Stoke, 1 ^{ère} section	250	...	A. Biron .....	...	...	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Ces 2 sections ont 14 à 15 milles de longueur. Chemin important

"	No 2ème section.....	250	T. Dufos.....	1	2½	24	Dans la 2nde section reste 1½ mille à faire, estimé à \$500. Le chemin n'est fait que sur une demie largeur.
"	Brompton.....	200	E. R. Webb.....				Rapport parvenu trop tard pour être inclus. 3½ milles de ce chemin restent à faire.
Beauce	Guayhurst	500	R. Dallaire.....	1		100	Reste 4 milles qui coûteront \$2000
"	Dans Price	600	C. Gagnon	22	14	20	Encore 9 milles à faire. Coût \$4000.
"	Adstock	800	H. Desruisseaux.....		12	3	Reste 9 milles pour le rendre au chemin Glenroyd.
"	Tring et Broughton	800	P. H. Beaudet.....	7	24	5	Longueur 8 milles. Le conducteur a réservé \$160 pour construire 2 ponts. Il faudrait \$1200 pour le terminer.
"	Tring et Adstock.....	400	Do			6	Ce chemin devra se continuer jusqu'au 8ème rang d'Adstock pour rejoindre le chemin Adstock; coût probable \$2000. Les colons ont travaillé au-delà de 13 heures par jour et fourmisaient les animaux de trait pour labourer le chemin et charroyer le bois des ponts.
"	Whatford	1000	J. Rancour.....	22	24	60	Il reste 12 m. pour le rendre au chemin Langevin, coût probable \$4000 y compris 3 ponts assez considérables.
Arthabaska & Drummond	Wickham et l'Avenir	475	J. Patrick				Chemin terminé moins 2 ponts que le conducteur doit finir dans le cours de l'hiver.
"	Do Durham Sud.....	500	J. C. Armstrong.....			80	Il faudrait \$1200 pour le finir. Le pont a coûté \$168.

CHEMINS DE 1^{re} CLASSE, (Suite.)

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Contrs.	Noms des Chemins et Ponts.	Montant dépense.	Noms des Conduc- teurs.	Simplement ou verts.	Propres au rou- lage.	Pontages et fas- cinages.	Chemins répa- rés.	Ponts.	REMARQUES.
		\$		M.	A.	M.	A.	P.	
Arthabaska & Drum- mond.	Wickham et Gran- tham	500 ...	W. Brack	5	.....	.....	.....	50	Le chemin aura 10 m. de long. Il est ouvert de 20 pieds de large en chemin d'hiver, sur un es- pace de 7 milles.
"	Chénier et Tingwick .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Pas de travaux de faits cette an- née.
Nicolet	De la grande ligne d'Aston	600 ...	C. Marquis	1	10	.....	.....	.....	Il aura à peu près 4 m. et 19 ar- pents de longueur.
"	Route de Belleville	300 ...	do .....	.....	.....	.....	.....	.....	Longueur 11 m. Reste 6 m. à ou- vrir. Travaux estimés à \$400 par m.
Mégantic	Thetford-Sud	800 ...	W. Morrison .....	.....	4	14	.....	.....	Reste 5 ou 6 milles à terminer. Coût \$1000.
"	Do Nord	500 ...	J. Campbell .....	.....	.....	.....	10	.....
"	Adstock, section de Mégantic	1000 ...	W. Ward	5	14	.....	3	.....	A part des 5 1/2 milles à parachever, il reste encore 10 milles à ouvrir.
"	Lyster, section de Leeds	200 ...	T. Scallon .....	.....	2	.....	.....	38	Reste 2 milles à faire. Coût \$500.

"	Do, sect. de Nelson...	338 65 J. Mathew .....	.....	.....	.....	22	8	77	Le chemin long de 15 m., demandait \$30 du mille pour le compléter; trois ponts coûteront \$270.
"	Ireland et Wolfestown	200 ... C. Bennett .....	.....	21	.....	.....	.....	15	Reste 2 milles à faire et un pont de 50 pieds. Coût \$900.
"	Inverness-Ouest	400 ... J. McKenzie .....	.....	3	14	10	.....	24	Il reste 1 1/4 mille à faire, \$1200 pour terminer le chemin.
Dorchester	Lac Etchemin	599 90 B. Lapierre .....	.....	2	.....	.....	.....	.....	Encore 1 mille à terminer. \$400 sont nécessaires.
"	Do continuation	300 ... do .....	.....	9	1 1/2	.....	.....	92	Encore 18 arpents à faire. Chemin très-important.
"	7 et 8ème rangs de Cranbourne	570 ... P. Cassidy .....	.....	3	.....	.....	.....	150	Il a été fait aussi des travaux d'amélioration dans l'ancien chemin. Reste encore 1/4 mille à faire. Comme il y a encore quelques travaux à faire et que le chemin n'est fossoyé en grande partie que sur un côté, une somme de \$400 est nécessaire pour le compléter.
"	Langevin	1100 ... Rév. Père F.-Xavier .....	.....	4	14	1/2	.....	85	Reste encore 100 arpents à faire, coût \$700. Les colons demandent une route de l'Eglise de Ste. Justine à aller au 12ème rang de Langevin.
"	Branchel N.-Ouest du chemin central	400 ... P. Cassidy .....	.....	20	20	.....	.....	84	Il reste 1 mille à compléter dont la moitié est très-rocheuse, ces travaux coûteront de \$350 à \$400.
"	Etchemin	120 ... Do. .....	.....	15	.....	.....	10	.....	Il reste encore 3 ponts considérables à faire et quelques autres travaux estimés à \$150.

CHEMINS DE 1^{ère} CLASSE.—(Suite)
ETAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869,

184

Noms des Comtés.	Noms des CHEMINS ET PONTS.	Montant dépense.	Noms des CONDUCTEURS.	Simplement ou		Propres au rou-		Pontages et fas-		Chemins répa-		Ponts.	REMARQUES.
				M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Dorchester	4 et 5 ^{ème} rangs de Ware	296 54	B. Lapierre .....	.....	24	2	13	.....	.....	.....	.....	P.	
Bellechasse	Mailloux, (Remis \$13.41)	2000 ..	E. Audet .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Ce chemin devra être parachévé par les colons.
"	Armagh, tombant dans le chemin Mailloux	600 ..	J. B. Boulanger .....	.....	.....	1	26	.....	4	.....	.....	42	Encore 4 milles à parachéver, coût probable \$1200.
Montmagny	Sirois	1000 ..	A. Talbot .....	.....	.....	.....	10	.....	6½	3	8	.....	Encore 8 milles à parachéver pour aller au chemin Taché. Le conducteur ne peut dire le coût de ces travaux.
"	Beaubien	1600 ..	E. Côté .....	.....	.....	2	8	.....	7	.....	.....	10	Des 2 milles et 8 arpents propres au roulage, 27 arpents ne sont faits que sur une demie lar- geur. Il reste encore 11 à 12 milles à parachéver pour se rendre au chemin Taché.
"	Anse à Gilles	2400 ..	H. Fréjeau ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Taché	3800 ..	H. Boilard ..	4	.....	4	.....	.....	18	1	.....	154	Les 4 milles propres au roulage n'ont été terminés que sur une demie largeur.

L'Islet	Arago	2000 ...	E. Pelleier.....	.....	15	2	5	.....	10	1	27	100	Une étendue de 6½ milles reste à compléter pour le rendre au chemin Taché. Travaux estimés à \$4000.
"	Taché, Sud-Ouest du chemin Elgin.....	800 ...	T. Breen.....	3	.....	.....	18½	.....	½	.....	.....	13	Encore 2 milles de chemin à ouvrir dans le comté de l'Islet; le coût peut être estimé à \$600 par mille y compris les ponts.
Kamoureska.....	Pohénégamouck.....	3000 ...	E. Lévesque.	.....	.....	5	8	2	.....	.....	.....	67	Il reste environ 4 milles à faire pour se rendre au lac. Le conducteur croit qu'il faudrait \$2500 pour effectuer ces travaux.
"	Woodbridge	600 ...	J. Dionne.....	.....	.....	2	8½	.....	6½	.....	.....	60	Chemin, long de 15 milles, doit se terminer au chemin Taché. Il reste 7 milles à parachever, coût probable \$2800.
"	Chapais	500 ...	J. Dionne.....	.....	.....	2	16	.....	5	2	.....	50	
Témiscouata.....	Rivière Bleue	2000 ...	G. Talbot.....	4	.....	8	.....	.....	21	.....	.....	150	Ces 8 milles de chemin complétés l'étaient auparavant sur une demie largeur. Les 4 m. simplement ouverts sont complétés sur une demie largeur.
"	Détour du Lac..... (Remis \$6.34.)	1200 ...	P. Cloutier.....	.....	.....	2	18	.....	.....	.....	.....	30	Ce chemin est nivelé et arrondi complètement.
"	St. Eloi, (remis \$0.63)	500 ...	C. Thériault.....	.....	.....	1	2	.....	18	.....	.....	36	Encore 2 m. et 23 arpents à faire jusqu'un chemin Taché. Le bois est arraché dans les 23 arpents, coût probable \$1000.
"	Denonville	500 ...	C. Côté.....	4	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	394	Le bois est arraché sur 24 pieds de large; les 394 pieds de pont comprennent six ponts de différentes longueurs.

CHEMINS DE 1^{ère} CLASSE.—(Suite)
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Contrés.	Noms des CHEMINS ET PONTS.	Montant de pensée.		Noms DES CONDUCTEURS.	Simplement ouvert.		Propres au roulage.		Pontages et fascines.		Chemins répa- rés.		Ponts.	REMARQUES.
		\$	c.		M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Témiscouata	De la Réserve.....	195	81	E. Lafrance.....	.....	.....	1	20	.....	.....	.....	.....	74	Reste encore 7 m. à faire, 2 ponts à construire et plu- sieurs à réparer. Il faudrait \$700 pour ces travaux.
"	Pont Mariaquèche...	50	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	133	Les \$50 sont une ancienne ba- lance remise à la Municipa- lité de Viger.
"	Bégon	400	...	T. P. Pelletier.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	2	14	40	Reste 2 milles à parachever. Le coût sera de \$400,
Rimouski	Macpès,	1000	...	E. Pouliot.....	3	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Le chemin est ouvert jusqu'au chemin Taché, mais il reste encore 4 milles et 16 arpents à arrondir, fasciner, couvrir de terre et faire les fossés. Travaux estimés à \$1200.
"	Sandy Bay..... (Remis \$15.42)	1000	...	Z. Lanouette.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Ce chemin est ouvert jusqu'au chemin de fer Intercolonial, mais il reste encore beau- coup de travaux à faire dans ces 10 m. De la ligne du che- min de fer, il ne reste plus que 20 à 25 arpents à ouvrir pour se rendre au chemin Matapédia.

	St. Simon.....	675	J. B. Hudon.....	4	20	14	20	14	20	Coût total de ces travaux \$693.28
"	Neigette	500	J. B. Lepage	5 14	1	4	1	4	1	
"	Taché,—Sect. de Rimouski.....	3000	Do	9 5	5 8					Montant dépensé \$2951.
Gaspé	De Gaspé Nord à Sydenham Sud....	200	D. Philips.....		26½					Reste 9 milles à arrondir; Savane d'un bout à l'autre sur les 26½ arpents faits; 100 verges arrondies et 7 déchargées.
"	Rive ouest de la rivière York	250	B. Coffin.....	2						Il faudrait \$200 pour terminer ces 2 m. de chemin. Dans l'intérêt des colons le chemin devrait être ouvert 4 m. plus loin.
"	De Belle Anse à l'Anse Brillant....	522 60	G. Prével.....	1 14						Plusieurs ponts devront être construits. Reste 3½ m. à compléter, coût probable \$1500, En Savane, terre noire enlevée 20 pieds de large.
"	Rivière au Renard à l'Anse au Vallon.	987 20	N. Bernier.....	4 14		3½				Il y aura 5 ponts à construire, l'un sera coûteux; les 4 autres sont estimés à \$100 chaque. Reste encore 3½ m. à ouvrir pour le rendre à l'Anse à Vallon.
"	Portage du Gros Mâle	343 75	F. X. Thibault			1				
"	De la rivière à la Martre à la Petite Tourcelle.....	300	M. Leclère.....		2 14					158 Quoique propre au roulage, le chemin n'est fait que sur une largeur de 8 à 10 pieds.

CHEMINS DE 1^{ère} CLASSE.—(Suite.)
ÉTAT détaille des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Comtes.	Noms des Chemins et Ponts.	Montant dépensé.		Noms des Conducteurs.		Simplement ouverts.		Propres au roulage.		Pontages et fascina- ges.		Chemins réparés.		Ponts.	REMARQUES.
		\$	c.			M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Gaspé	Douglasstown (trou- tes)	350	...	C. Robson	14	1	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	Un pont estimé à \$200 devra être construit sur la rivière. Les travaux consistaient principalement en pontages dont une certaine étendue reste encore à faire. Reste 54 milles, coût \$1200.
"	Du Cap de Chatte...	299	95	J. Perrée .....	.....	.....	25	.....	17	.....	.....	.....	.....	12	La partie ouverte est en cédrière et exigera du fascina- ge sur 13 arpents. 4 arpents, 5 perches de décharges, 27 ar- pents de fossés, 4 ponceaux. 14 à \$1500 sont nécessaires pour ouvrir la route jusqu'au 3 ^{ème} rang où l'on arrive à des terrains défrichés où des colons sont établis.
"	Ste. Anne des Monts	298	95	Ls. Sasseville	13	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	De la Seigneurie de la Grande rivière.	600	...	A. LeBreux	11	1	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	115	20 ponceaux, dimensions non données, chemin de 20 pieds de large.
"	De l'Anse à Beaufils	500	...	J. Couture	4	1	4	.....	12	.....	.....	.....	.....	.....

CHEMINS DE 1^{ère} CLASSE.—(Suite.)
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Contrs.	Noms des CHEMINS ET PONTS.	Montant dépense.	Noms des CONDUCTEURS.		Simplement ouverts.		Propres au roulage.		Pontages et Fascinaiges.		Chemins répa- rés.		Pons.	REMARQUES.
			\$	c.	M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Gaspé	Des Rochers pen- chés à la rivière à la Martre.....	223 65			2									Il reste de 30 à 40 arpents à ouvrir pour rejoindre les ter- rains défrichés de la rivière à la Martre, et un pont à ériger de 22 pieds de lambourdes, sur la rivière au Marsouin.
Bonaventure.....	Des Acadiens	500					1	14					394	Les 4 ponts ont coûté \$393. Il faudrait compléter 1½ mille de chemin déjà ouvert, coût \$150; puis ouvrir 4 milles plus en profondeur pour don- ner une sortie aux colons.
	Totaux	\$ 15187 170			146	21	339	22½	29	11½	150	24	11885	

CHEMINS DE 2^{de} CLASSE.
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

NOMS DES COMTÉS.	NOMS DES CHEMINS ET PONTS.	Montant dépense.	NOMS DES CONDUCTEURS.	Simplement ouverts.		Propres au rou- lage.		Pontages et ras- cinages.		Chemins répa- rés.		Pons.	REMARQUES.
				M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Chicoutimi et Saguenay	Anse St. Jean	\$ 600 ...	F. Boivin	4	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	P.	Reste 4 milles à déblayer, coût \$600. Le chemin a été aussi amélioré en divers endroits.
"	Du petit Saguenay à l'Anse St. Jean	300 ...	F. Bergeron	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	Long de 10 milles. Les travaux ont coûté \$278.65. On est à construire un pont sur un ruisseau, le coût en sera de \$60.
"	Otis .....	.....	P. Bouchard .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Pont sur la belle rivière, dans Caron	500 ...	S. Dumais .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160	Haut de 18 pieds, il est presque entièrement construit en cèdre; reste à poser le comble et garde-fous et à achever de remplir de pierre une des cages.
"	Bac au Rapide Croche	241 30	H. Constantin .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Le bac aura 22 pieds de longueur sur 14 de largeur, le prix n'excèdera pas \$150.
"	Bourget (Archange)	650 ...	E. Gagné	5	.....	.....	8	.....	4	.....	.....	12	La longueur sera de 33 milles.

"	Price	450...	A. Gagnon .....	.....	.....	.....	17	4½	1	4	80	Il reste à faire 3½ milles dans Tremblay, et 6½ m. dans Simard; coût \$150 du mille.
"	Pont sur la rivière Valin.....	700 ...	N. Boucher.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400	Le pont est réparé: il a 400 pieds de long et est très-élevé à cause de la marée. L'arche principal, ceux piliers et le pavé ont été refaits à neuf.
"	Pont sur la rivière Shipsha.....	200 ...	E. Gagné.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Pour préparer les bois dans le cours de l'hiver. Le bois est déjà rendu sur place.
"	Pont sur la rivière aux Vases.....	200 ...	N. Boucher.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150	Réparations faites pour le montant.
Charlevoix	Pont des Marais.....	186 30	F. Lapointe.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Travaux suspendus par ordre du département.
"	Route Settrington et pont sur la rivière du Gouffre	300 ...	A. Bouchard.....	.....	.....	.....	16½	.....	.....	.....	53	Route terminée. Le pavé du pont n'est pas fait.
"	Du St. Laurent au chemin des Caps.....	350 ...	W. Tremblay	3	.....	.....	15	.....	.....	.....	10	Long de 3 milles. La somme de \$600 nécessaire pour le finir.
Québec.....	De la rivière aux Pins.....	500 ...	H. Crawford.....	.....	.....	.....	1	2	.....	.....	.....	Pas de travaux de faits.
Maskinongé.....	Mastigoche.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

CHEMINS DE 2^{de} CLASSE.—(Suite)

ÉTAT détaille des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Contrs.	Noms des CHEMINS et Ponts.	Montant de- pensé.	Noms des CONDUCTEURS.	Simplement ouverts.		Propres au roulage.		Pontages et Passerelles.		Chemins répa- rés.		Ponts.	REMARQUES.
				M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Joliette.....	Route et ponts de concessions Sapins et Ste. Cé- cile.....	200 ...	M. Crépeau.....	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	P.	207 Le coût total des dépenses a été de \$407.75, dont \$272.95 pour le pont.
"	Du 2 ^{ème} rang de Brandon	300 ...	M. Crépeau.....	.....	.....	.....	23	.....	.....	.....	.....		92 Long de 23 arpents, a coûté \$229.60, et les deux ponts \$200.90, en tout \$503.50. La différence du prix payée par la Municipalité.
Montcalm	Du 5 ^{ème} au 9 ^{ème} rang de Wexford	500 ...	Jas. Bailey.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....		37 Il reste encore 2½ milles pour se rendre au 9 ^{ème} Rang, qui auront besoin d'être amelio- rés ; coût probable \$250 du mille.
"	Du 4 ^{ème} rang de Wexford.....	160 ...	Hon. E. Masson.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Du 5 ^{ème} " "	1300 ..	Do.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Du 6 ^{ème} " "	600 ...	Do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Des 8 ^e et 9 ^e "	550 ...	Do.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

CHEMINS DE 2^{de} CLASSE.—(Suite.)
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Contrés.	Noms des Chemins et Ponts.	Montant dépense.	Noms des Conducteurs.	Simplement ouverts.		Propres au roulage.		Pontages et Fascinages.		Chemins répa- rés.		Ponts.	REMARQUES.
				M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Richmond.....	De Montréal à Mel- bourne	200 ..	J. Fames.....	.....	.....	2 .....	.....	.....	.....	.....	.....	P.	Reste 4 m. à compléter dans Melbourne. Coût \$100 par mille.
Drummond.....	De la Longue Poin- te de Wickham...	215 93	J. McCaig .....	.....	.....	.....	9	1 .....	.....	1	14 .....	.....	Long de 3 m. La balance res- tée dans les mains du con- ducteur suffira pour terminer le chemin.
"	Dunkin	200 ..	P. Whitney.....	.....	.....	2 .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Il a 5 milles de longueur, dé- pensé \$173. La municipalité n'a pas encore fait toute sa part de chemin.
"	Du 6 ^{ème} au 10 ^{ème} rang de Warwick		F. R. Héroux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 .....	.....	.....	Le chemin a été amélioré un peu partout. Il faudrait \$600 pour le terminer dans toute son étendue.
Arthabaska	Station de Bulstro- de	300 ..	S. Piché.....	.....	.....	2 .....	.....	6 .....	.....	.....	.....	.....	Il a 4 m. de longueur. Reste 2 m. à compléter qui coûteront \$800. Le conducteur croit que si le Gouvernement don- nait \$300, les colons four- niraient le reste.

CHEMINS DE 2^{de} CLASSE, (Suite.)
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Contés.	Noms des Chemins et Ponts.	Montant dépensé.	Noms des Conducteurs.	Simplement ouverts.		Propres au roulage.		Pontages et Passages.		Chemins répa- rés.		Ponts.	REMARQUES.
				M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Mégantic	Somerset	\$ 400...	A. Vallée	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	170	Bois arraché et enlevé sur tout le parcours; largeur du chemin 15 à 20 pieds. Pont de 170 pieds construit sur la rivière Noire. Il faudrait encore 15 journées d'hommes pour le terminer, mais il est déjà livré à la circulation.
"	Flagg	300...	J. Thom	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	42	Il aura 5 milles et 9 arpent de long. Reste encore 2 m. et 9 arpent à ouvrir, en tout 4 m. et 9 arpent à compléter. La municipalité d'Irlande et Colborne a fourni \$600 qui, avec l'octroi du gouvernement, ont été dépensés par le conducteur, moins \$231.47 restés dans ses mains.
"	Embranchement du chemin Glenloyd.	300...	E. O'Donnell .....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Il aura 4 m. de longueur requ'il sera terminé. Reste 3 m. à terminer estimés à \$400, et plusieurs ponts qui coûteront \$350.
Beauce	Des 2 ^{ème} et 3 ^{ème} rangs de Forsyth.	200...	H. Desruisseaux .....	.....	.....	.....	16	.....	3 ¹	.....	.....	.....	Long de 3 m. Reste 69 arpent à faire; \$600 pour le terminer. Montant dépensé \$176.

"	Des 6ème et 7ème rangs de Forsyth.	200 ...	H. Desruisseaux...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	Reste 52 arpents à faire pour terminer—\$400.
"	Shenley	197 85	F. Beaudoin .....	.....	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Reste à faire 3½ m. qui oobte- ront \$1000.
Dorchester	De l'église protes- tante à l'église ca- tholique de Stan- don .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Aucuns travaux faits.
"	De Frampton à St. Joseph	300 ...	H. Kelly .....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	.....
Lévis	Pont sur la rivière des Longues Poin- tes	300 ...	O. Hallé .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160	Pont fait à l'entreprise et reçu.
Bellechasse	Armagh, route St Jean Baptiste.....	200 ...	J. Boulé .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	1	2	.....	.....	5	Long de 30 acres—\$100 pour le terminer.
L'Islet	Deux routes abou- tissant au chemin Eigin	300 ...	C. F. Fournier.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120	Travaux données à l'entreprise. 1 m. à \$191; 1 m. \$199. Le pont de 120 pieds à raison de \$53.50. Plus, 24 arpents de décharge sur chemin fait l'an dernier moyennant \$43. 50. Travaux livrables 1er Juillet 1870. Payé à-compte \$300.
Timiscouata	Deux routes abou- tissant au chemin Bégon	600 ...	N. Rioux .....	.....	2	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	Reste 5 milles à faire ainsi qu'un pont estimé à \$2000.
"	De St. Modeste	300 ...	N. Miville.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	Encore 1 mille à compléter es- timé à \$300. Le conducteur a une balance de \$146.94 dans les mains.
"	Réparation au pont Sénescoupe.	175 ...	G. Cimon .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96	Travaux terminés.
	Totaux	17022 26		30	12	30	19½	2	5½	31	20	2619				

CHEMINS DE 3^{ème} CLASSE.

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Contés.	Noms des Chemins et Ponts.	Montant dépensé.		Noms des Conducteurs.	Simplement ouverts.		Propres au roulage.		Pontages et Fascinages.	Chemins répa- rés.		Ponts.	REMARQUES.
		\$	c.		M.	A.	M.	A.		M.	A.		
Chicoutimi	Pont sur la rivière Kouchepeganish, sur le chemin Ki- nogami	180	...	H. Constantin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	186	H. Dufour entrepreneur. Il a coûté \$180. Terminé à la fin de Novembre.
"	Sur Do. au 3 ^{ème} rang de Caron....	.....	...	Do.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	220	C. Simard entrepreneur. Coût \$144. Sera fini au printemps.
"	Sur Do. près de l'é- glise de St. Jérô- me	168	...	Do.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	145	H. Dufour contracteur. A coûté \$168. Il est terminé.
Saguenay	Des Escoumains et Fortneuf.....	1915	39	J. E. Barry	3	.....	10	.....	.....	.....	.....	625	Il a 27 milles de longueur. Les 3 grands ponts ont coûté \$700. Il reste 13 m. à ouvrir, estimés à \$240 du mille.
"	Chemins dans Ta- dousac.	500	...	J. Radford.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	277	Travaux faits sur tout le par- cours qui est de 23 milles. Les ponts ont coûté \$147.50. Pour compléter le chemin il faudrait \$4500.

Charlevoix	Routes des 3e et 4e rangs du Canton de Sûtes	100 ...	E. Gobeil .....	.....	.....	.....	1	12	.....	Longueur 40 arpents. Reste un pont à construire qui coûtera environ \$75.
Montmorency	Laval	400 ...	L. A. Gauthier .....	.....	.....	.....	9	.....	40	Terminé avec l'aide des colons.
Québec	De la Montagne	1000 ...	P. Beaulieu .....	.....	1	19	.....	6	.....	Très-difficile à faire à cause de la quantité de roches qui s'y trouvent; ce qui a nécessité du minage presque partout. Reste 25 arpents à faire; coût probable \$600.
Portneuf	Sté. Catherine de Fossambault	188 ...	La Municipalité .....	.....	.....	.....	1	6	.....	Cette étendue a été macadam- isée pour le prix de \$188. La balance de l'octroi a été re- mise au Département.
"	Colbert	100 ...	V. Leclère .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Pas de travaux faits,
"	Pont dans St. Luc... (Remis \$4.63.)	150 ...	O. Frigon .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Le pont est terminé.
Champlain	Deux routes dans St. Luc	200 ...	Do.	1	22	.....	.....	24	.....	Pour les parachever il faudrait \$200.
Berthier	Décharge du Lac Maskinongé	400 ...	N. Cornellier .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Travaux complétés à l'aide de corvées de colons. Canal de 3 pieds de profondeur sur 30 de large, d'un arpent de long, creusé dans le roc.
Montcalm	Des 10 et 11ème de Rawdon	300 ...	E. Cahill .....	.....	2	14	.....	.....	.....	Il faudrait encore \$50 à \$60 pour compléter la partie tra- vaillée. Reste encore à faire de 3 à 4 m. qui exigeraient de 5 à \$600.

CHEMINS DE 3^{ème} CLASSE, (Suite.)
ÉTAT détaillé des travaux faits sur les Chemins de Colonisation, dans la Province de Québec, pendant l'année 1869.

Noms des Contés.	Noms des CHEMINS et PONTS.	Montant dépensé.		Noms des CONDUCTEURS.		Simplement ouverts.		Propres au rou- lage.		Pontages et pas- sages.		Chemins répa- rés.		Ponts.	REMARQUES.
		\$	c.			M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.		
Montcalm (suite.)	Rawdon et Chertsey	300	...	E. Mason	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	14	70	Il faudrait encore une somme de \$300. Le pont n'est pas entièrement fini, mais le conducteur a en mains une somme suffisante pour le terminer.
"	De Ste. Julienne de Kilkenny .....	.....	.....	F. Thouin .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Pas de travaux, la Municipalité n'ayant pas contribué.
"	Des 5 et 6 ^{ème} rangs de Wexford	450	...	O. Lafond .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Des 3 et 4 ^{ème} rangs de Chertsey	200	...	J. Lachapelle ..	.....	.....	.....	.....	.....	6½	.....	1	27	36	Le chemin a été fait presque à neuf.
"	Du 1 ^{er} rang de	250	...	D. Morin .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Richmond.....	Melbourne et Ely ..	100	...	T. Dohan .....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Encore ½ m. à compléter, coût \$200, et un pont valant \$100.
"	Du 4 ^{ème} rang de St. George	50	...	E. Benoit .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wolfe.	Garthby et Weedon	200	...	E. Grenier .....	.....	.....	.....	.....	14	.....	.....	2	7	.....	Une aide devrait être accordée pour terminer ce chemin.
"	Gosford dans Ham Sud	50	...	G. Goodenough ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	.....	.....	Réparé sur tout cet espace.

APPENDICE No. 4.

TABLEAU INDIQUANT LES SOCIÉTÉS DE COLONISATION formées, jusqu'au 31 Décembre, 1869, en vertu de l'Acte 32 Victoria, chap : 14;—les souscriptions des Sociétés, les octrois du gouvernement, etc.,—préparé en conformité de la 24ème section du dit Acte.

Noms des Sociétés.		Siège des affaires.	Liste des Officiers.			Ordres-en-Conseil approuvant chaque société.		Certificat du Commissaire reconnaissant chaque société.	Avis public dans Gazette Officielle.		Encaisse de chaque Société.			REMARQUES.	
			Présidents.	Secrétaires-Trésoriers.	Nombre des membres des conseils d'administration, y compris Présidents, vice-présidents et Sec.-Trésoriers.	No	Date		No	Date.	Souscriptions.	Octroi du gouvernement.	Total.		
Bagot	No. 1 du Co. de	St. Liboire.....	P. S. Gendron M. P. P.	Flavien Dupont, Fils	12	209	12 Novembre	26 Novembre	47	4 Décembre					Application pour formation reçue le 19 Octobre, renvoyée pour formalités le 10 Octobre.
Beauce	" 1 "	St. Georges d'Aubert Gallion	F. Catellier, prêtre.....	Hubert Catellier.....	10	110	16 Juillet	4 Août	33	28 Août					
do	" 2 "	St. Georges.....	William E. Munkel	F. X. Dulac.....	10	128	5 Août	9 "	35	11 Septembre					
Bellechasse	" 1 "	Notre-Dame de Buckland	Dr. O. Pelletier, M. P. P.	Eusèbe Couture	9	...	10 Juin	18 Juin	35	11 Septembre					
Bonaventure	" 1 "	Carleton.....	Joseph Ahier.....	Pierre C. Beauchesne	8	86	8 "	16 "	24	26 Juin	300	300	600		
Champlain	" 1 "	St. Narcisse.....	J. E. A. Dupuis, prêtre.	T. Lottinville, prêtre.....	13	186	22 Octobre	30 Octobre	43	6 Novembre	101	101	202		
Charlevoix	" 1 "	Baie St. Paul.....	J. N. Gingras, prêtre...	Télesphore Fortin.....	8	86	8 Juin	15 Juin	24	26 Juin	260	90	260	90	Application pour formation reçue le 19 Avril, renvoyée pour formalités le 10 Mai.
Chicoutimi	" 1 "	Chicoutimi.....	D. Racine, prêtre.....	Elzéar Auclair, prêtre....	17	259	18 Décembre	20 Décembre	50	24 Décembre					
Compton	" 1 "	Cookshire.....	Hon. John H. Pope.....	J. J. Mackie.....	10	...	10 Juin	18 Juin	21	26 Juin	600		600		Application pour formation reçue le 2 Juin et renvoyée pour formalités le 6 Juin.
Dorchester	" 1 "	Ste. Claire.....	F. Buteau, prêtre.....	Théodore Roy.....	10	186	22 Octobre	30 Octobre	43	6 Novembre	300	300	600		
do	" 2 "	Ste. Germ. du lac Etchemin	F. X. Méthot, prêtre....	Bellarmin Lapierre.....	7	210	12 Novembre	26 Novembre	47	4 Décembre	150	150	300		
do	" 3 "	Ste. Justine, Can. Langevin	Juste Cayouette.....	Théodore Cayouette.....	7	234	26 "	27 "	47	4 "					
Drummond	" 1 "	St. Fulgence (Durham-Sud)	Thomas Quinn, prêtre.	F. X. C. Blais.....	12	209	12 "	26 "	47	4 "					
Kamouraska	" 1 "	St. Alexandre.....	F. Pilote, prêtre.....	Alexandre Gagnon.....	27	186	22 Octobre	30 Octobre	43	6 Novembre					
L'Assomption	" 1 "	St. Henri de Mascouche....	Th. S. Provost, prêtre.	Léon Lamarche.....	11	76	17 Mai	18 Mai	21	5 Juin					
Laval	" 1 "	Ste. Rose.....	Joseph Perrault, prêtre.	P. O. Grenier, N. P.....	13	209	12 Novembre	26 Novembre	47	4 Décembre					
Montmagny	" 1 "	Montmagny.....	Ls. H. Blais, M. P.....	Jacques Collin.....	11	186	22 Octobre	30 Octobre	43	6 Novembre					
do	" 2 "	St. Ignace.....	N. Jos. Sirols, prêtre	Ls. A. Beaubien.....	14	233	26 Novembre	27 Novembre	47	4 Décembre					Application pour formation reçue le 12 Novembre, renvoyée pour formalités le 15 Novembre.
do	" 3 "														Application pour formation reçue le 18 Décembre renvoyée pour formalités le 29 Décembre.
Montmorency	" 1 "	St. Laurent, Ile d'Orléans....	Michel Forgues, prêtre	Zéph. Lapierre	9	209	12 Novembre	26 Novembre	47	4 Décembre					Application pour formation reçue le 5 Octobre, renvoyée pour formalités le 12 Octobre.
Nicolet	" 1 "					127	5 Août								15 Juillet, demande de suspendre les procédés.—25 Août, demande de continuer les procédés.—25 Août, résolution à l'effet d'annuler les procédés Ordre de Conseil.—No. 157, du 17 Septembre, annulant l'organisation de cette société.
Nicolet	" 1 "	Bécancour.....	Ls. Stanislas Malo, ptre.	Joseph Jutras.....	25	186	22 Octobre	30 Octobre	43	6 Novembre					
Portneuf	" 1 "	Ecureuils.....	L. E. Parent, prêtre....	L. T. Bernard, prêtre....	12	77	17 Mai	18 Mai	21	5 Juin	666	20	300	966	20 Si après le 5 Janv. 1870 il n'a pas été formé d'autre société dans le Co., un octroi additionnel de \$183.10 sera payé à cette société aux termes de la 10 sec. de l'Acte.
Québec Centre	" 1 de	Cité de Québec.....	P. J. Jolicoeur.....	J. A. Charlebois.....	23	110	16 Juillet	4 Août	33	28 Août	32	45	300	628	45
Québec	" 1 du Co. de	Charlesbourg	François Boucher, ptre.	P. A. Deblois.....	33	86	8 Juin	16 Juin	24	26 Juin					Le 1er Déc. Rapport du Commissaire au Lt. Gov. en Conseil, recommandant l'approbation de cette société.
do	" 2 "														
St. Hyacinthe	" 1 de	Cité de St. Hyacinthe.....	Eusèbe Durocher, ptre.	T. Adolphe Chicoine.....	9	110	16 Juillet	4 Août	33	28 Août					
Terrebonne	" 1 du Co. de	St. Jérôme.....	A. Labelle, prêtre.....	J. Bte. Lef. Villemure...	14	209	12 Novembre	26 Novembre	47	4 Décembre					Application pour formation reçue le 6 Décembre, renvoyée pour formalités le 10 Décembre.
Témiscouata															

APPENDICE No. 5.

DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS,

Québec, 31 Décembre, 1869.

A l'Honorable Louis Archambeault, Commissaire de l'Agriculture et des Travaux Publics.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit, sur les édifices publics placés sous le contrôle de ce Département, et sur les travaux exécutés par votre ordre, à diverses bâtisses, durant l'année qui vient de s'écouler :

HÔTEL DU PARLEMENT.

Cette bâtisse, par ses dimensions et sa construction, est d'un entretien coûteux ; et malgré qu'elle ait été restaurée et mise en bon ordre l'année dernière, il a fallu y faire, cette année, diverses réparations et des changements qui ont coûté \$2766.29

Le coût de l'éclairage, de la garde de nuit et des gages des chauffeurs, pour cette année, a été de \$2441.29.

Les réparations et autres ouvrages d'entretien qu'il faudra faire, durant l'année qui commence, peuvent être évalués à \$2500.00.

MAISON SEWELL, QUÉBEC.

(Hôtel du Gouvernement).

Une somme de \$640.55 a été dépensée cette année à cette bâtisse, pour le rejointoiement des murs de clôture et pour réparations et divers ouvrages d'entretien.

Il sera nécessaire, au printemps, de peindre les toits et les murs extérieurs et de faire diverses réparations. La somme qu'il faudra dépenser pour cet objet sera d'environ \$250.

VIEUX CHATEAU ST. LOUIS, QUÉBEC.

(Ecole Normale Laval.)

Des réparations considérables ont été faites à cet édifice, durant l'année qui vient de s'écouler ; des planchers ont été renouvelés, les jalousies et les châssis réparés, les murs extérieurs et les souches de cheminées rejointoyés, et tout l'extérieur de la bâtisse, sur trois faces, a été peinturé. Ces divers ouvrages ont coûté \$1409.96.

Les travaux d'entretien qu'il faudra faire, durant l'année qui commence, coûteront \$200.

· ANCIEN HÔTEL DU GOUVERNEMENT, MONTRÉAL.

(Ecole Normale Jacques-Cartier.)

Une somme de \$738.03 a été payée pour des ouvrages exécutés en 1868; les réparations qu'il a fallu faire cette année ont coûté \$214.38.

Les ouvrages d'entretien qui deviendront nécessaires durant l'année peuvent être évalués à \$250.

COLLÈGE MCGILL, MONTRÉAL.

Des réparations assez considérables ont été faites durant l'année qui vient de s'écouler, à cette bâtisse. Les comptes des ouvrages n'ont pas encore été produits ni payés, mais leur montant ne devra pas dépasser \$550.

Les frais d'entretien et le coût des réparations, pour l'année qui commence, peuvent être évalués à \$500.

· MAISONS LOUÉES POUR LES BUREAUX PUBLICS

MAISON HÉBERT.

Les frais d'entretien, pour cette année, n'ont pas dépassé \$167.67; et, comme la bâtisse est en bon ordre, les réparations qu'il faudra y faire d'ici à l'année prochaine, ne coûteront pas plus de \$150.

MAISON CARON.

Une somme de \$150 sera suffisante pour couvrir les frais d'entretien et le coût des réparations pour l'année qui commence.

MAISON MCGREEVY.

(Kent House.)

Les réparations et l'entretien ont coûté, cette année, \$147.65.

Au printemps, il faudra surhausser une cheminée qui donne sujet de plaintes aux voisins, ou en construire une neuve. Cet ouvrage et les réparations qu'il faudra faire durant l'année, coûteront \$250.

PALAIS DE JUSTICE & PRISONS DES NOUVEAUX DISTRICTS.

RIMOUSKI.

Les portes et les planchers de bois dur de la Prison, qui étaient disjointes, ont été refaits, et le canal qui était bouché a été mis en bon ordre. Ces réparations et quelques autres ouvrages d'entretien ont coûté \$125.

Il sera nécessaire de dépenser à cette bâtisse, cette année, pour réparation et entretien, une somme de \$150.

Des soumissions ont été demandées aux entrepreneurs, cet été, pour la construction d'un mur de clôture et d'un hangar à bois; mais comme plusieurs de ces entrepreneurs ont retiré leurs soumissions, le Département a considéré qu'il était de son intérêt d'en demander de nouvelles.

C'est le 15 de Janvier que ces nouvelles soumissions doivent être reçues; l'entreprise sera donnée aussitôt après, afin que les travaux puissent être terminés avant la fin de l'automne prochain.

MALBAIE.

Des réparations aux toits plats, la construction de tambours, le rejointoiement des murs et plusieurs autres ouvrages de moindre importance ont été faits durant l'année. Ces divers ouvrages ont coûté \$102.60.

Il faudra dépenser cette année, pour le peinturage de la couverture et pour les ouvrages ordinaires d'entretien, une somme de \$150.

Je prépare actuellement, et j'aurai l'honneur de vous soumettre bientôt, des plans et un devis pour la construction d'un mur de clôture et d'une remise à bois.

CHICOUTIMI.

Des réparations assez considérables ont été faites à cette bâtisse, durant l'année; et elles ont coûté \$535.90.

Il reste encore quelques travaux à exécuter, lesquels, avec les ouvrages ordinaires d'entretien qu'il faudra faire cet été, coûteront \$200.

J'aurai l'honneur de vous soumettre, durant l'hiver, des plans et un devis pour la construction du mur de clôture et de la remise à bois.

MONTMAGNY.

Aucun ouvrage n'a été fait durant l'année à cette bâtisse; mais, au printemps, il faudra mastiquer et peindre les lambris extérieurs et faire quelques légères réparations devenues nécessaires. Ces ouvrages coûteront \$150.

Des soumissions ont été demandées pour la construction du mur de clôture, et deux seulement ont été reçues. La plus basse ayant été retirée, la suivante, donnée par M. Tha. Pampalon, entrepreneur, de Québec, a été acceptée. Un marché sera passé dans quelques jours avec ce monsieur qui se propose de se mettre de suite à l'œuvre, et de préparer les matériaux d'avance, cet hiver, afin de pouvoir terminer l'ouvrage avant l'automne prochain.

BEAUCÉ.

Les réparations et les travaux de reconstruction qui restaient à faire à cette bâtisse, lors de mon dernier rapport, ont été terminés cette année. Ils ont coûté \$907.01.

Les frais d'entretien et le coût des réparations pour l'année qui commence, seront de \$150.

Les plans et le devis pour la construction du mur de clôture et de la remise à bois qu'il faut ajouter à cette bâtisse, ne sont pas encore terminés, mais je pourrai vous les soumettre durant l'hiver, et le département pourra faire entreprendre l'ouvrage assez à bonne heure, au printemps, pour qu'ils puissent être terminés avant la fin de l'automne prochain.

SOREL.

Aucune réparation n'a été faite cette année à cette bâtisse.

Le coût de l'entretien de la bâtisse, durant l'année qui commence, sera de \$150.

Des soumissions ont été demandées et reçues pour la construction d'un mur de clôture et d'une remise à bois, et celle de M. Cyrille Content a été acceptée. Ce monsieur s'est aussitôt mis à préparer des matériaux d'avance, afin de pouvoir terminer l'ouvrage avant la fin de l'été.

JOLIETTE.

Des réparations ont été faites durant l'année à cette bâtisse pour un montant de \$100 ; celles qu'il faudra faire, cette année, coûteront \$150.

La construction d'un mur de clôture et d'une remise à bois pour la prison, a été entreprise par M. Onuphe Pelletier, de Joliette. Ce monsieur prépare actuellement les matériaux nécessaires, et l'ouvrage sera terminé avant la fin de l'automne prochain.

STR. SCHOLASTIQUE.

Les réparations exécutées durant l'année ont coûté \$90 ; et celles qui restent à faire cette année, pour mettre la bâtisse en bon ordre, sont évaluées à \$200.

La confection de l'ameublement de la salle d'audience a été entreprise par M. Théodore Beaulnes, menuisier, de Ste. Scholastique, pour le prix de \$500. Cet ouvrage est commencé et sera terminé dans le cours de l'hiver.

Des soumissions ont été demandées et reçues, et un marché a été signé avec M. L. C. Leduc, de Ste. Scholastique, pour la construction d'un mur de clôture et d'une remise à bois. Les matériaux requis pour cette construction sont en partie livrés sur le terrain de la prison ; il est probable que l'entrepreneur pourra terminer son contrat avant la fin de l'été.

ARTHABASKA.

Il n'a pas été fait de réparations à cette bâtisse durant l'année, mais il sera nécessaire d'en faire le printemps prochain. L'estimation approximative de ces réparations probables est de \$150.

Des soumissions ont été demandées et reçues pour la construction d'un mur de clôture et d'une remise à bois, et celle de MM. Pepin et Bergeron a été acceptée.

ST. HYACINTHE.

Aucune réparation n'a été faite à cette bâtisse durant l'année qui vient de s'écouler ; mais il sera nécessaire de dépenser au printemps, pour réparer les toits plats et pour divers ouvrages d'entretien, une somme de \$200.

J'aurai l'honneur de vous soumettre, dans le cours de l'hiver, un plan et un devis pour la construction d'un mur de clôture et d'une remise à bois pour la prison.

ST. JEAN.

Il n'a pas été fait de réparations à cette bâtisse durant l'année ; celles qui sont nécessaires et qu'il faudra faire au printemps coûteront \$150.

Des plans et un devis pour la construction du mur de clôture vous seront soumis prochainement.

SWEETSBURG.

Plusieurs réparations ont été faites cette année, et elles ont coûté \$158.88.

Les frais d'entretien pour l'année qui commence seront de \$150.

Des soumissions ont été reçues, et un marché a été signé avec Mr J. B. Resther, entrepreneur, de Montréal, pour la construction du mur de clôture et de la remise à bois. Les ouvrages sont très-avancés et pourront être terminés de bonne heure au printemps.

BEAUHARNAIS.

Des réparations aux planchers et aux portes de bois dur, aux escaliers et aux perrons, ont été faites durant l'année et ont coûté \$144.61.

Des soumissions ont été demandées et reçues pour la construction du mur de clôture, et celle de Mr. Cyrille Content, maçon, a été acceptée. D'après le marché qui a été signé avec ce monsieur, les travaux ne doivent être terminés que le 1er septembre prochain; mais comme ils sont très-avancés, j'ai lieu de croire qu'ils seront complétés bien avant cette date.

Les treize Palais de Justice et Prisons des nouveaux districts, ont été réparés cette année ou sont pour l'être prochainement; et quand les murs de clôture qui doivent former une cour autour de la prison, auront été construits, et que les cabinets d'aisance auront été placés dans cette cour, il ne sera plus nécessaire de faire des réparations aussi coûteuses que par le passé, et l'entretien de ces édifices sera facile et peu dispendieux, si on y apporte un peu de soin. Il est probable qu'avant un an ce résultat sera obtenu.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS DES ANCIENS DISTRICTS.

ILES DE LA MAGDELEINE.

Il n'a été rien dépensé cette année pour cette bâtisse, mais il sera nécessaire, à l'ouverture de la navigation, de faire des réparations qui peuvent être évaluées à \$100.

PERCÉ ET NEW-CARLISLE.

Des soumissions ont été demandées et reçues pour la construction d'une bâtisse neuve à chacune de ces localités; mais vu les changements apportés par MM. les Inspecteurs de prisons dans la distribution des appartements, il est devenu nécessaire d'agrandir considérablement ces bâtisses et aucune des soumissions n'a été acceptée. Je prépare actuellement de nouveaux plans qui contiendront les changements proposés, et j'aurai l'honneur de les soumettre prochainement à votre approbation, afin de pouvoir demander de nouvelles soumissions.

KAMOURASKA.

Aucune réparation n'a été faite durant l'année à cette bâtisse, mais il sera nécessaire de dépenser le printemps prochain, pour relever le canal qui est bouché, et pour autres ouvrages nécessaires, une somme de \$400.

AYLMER.

La partie de cet édifice servant de prison ayant, vu son genre de construction, peu souffert de l'incendie, sa restauration a été facile et peu coûteuse; et une somme de 475.33 seulement a été dépensée pour cet objet.

Des soumissions ont été demandées et reçues pour la construction de la par

tie de l'édifice qui doit être occupée par la Cour, et celle de Messieurs Thomas C. Pidgeon et D. Cassidy a été acceptée. Les travaux sont en voie d'exécution, et d'après le marché signé avec ces Messieurs, ils devront être terminés avant le 1er novembre prochain.

Des changements et des réparations ont été faits durant l'année à la maison louée pour une Cour temporaire. Ces ouvrages ont coûté \$101.96.

PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL.

Les réparations à la couverture en ferblanc, recommandées dans mon dernier rapport, ont été exécutées cet été, et elles ont coûté \$675.31.

Des soumissions ont été demandées et reçues pour la construction de nouveaux appareils de chauffage, et celle de Messieurs Robert Mitchell & Cie, pour un appareil à la vapeur, a été acceptée comme étant la plus avantageuse. Aussitôt le marché signé, ces messieurs se sont mis à l'œuvre et ils ont pu terminer leur ouvrage avant l'hiver.

D'après l'épreuve subie jusqu'à ce jour par les nouveaux appareils de chauffage il est facile de prévoir qu'ils seront bien moins coûteux à chauffer, bien plus sûrs et qu'ils donneront plus de chaleur que les anciens.

Il sera nécessaire de construire, l'été prochain, un logement pour le mécanicien et gardien des calorifères, et d'opérer dans l'édifice divers changements requis pour utiliser une partie de l'espace maintenant en corridors. Ces ouvrages, qui sont indispensables, coûteront \$3,000.

PRISON DE MONTRÉAL.

Aucune réparation n'a été faite à cette bâtisse durant l'année, mais au printemps il faudra y faire divers ouvrages dont le coût est évalué à \$1000.

Une série de questions a été posée à Messieurs les Inspecteurs de Prisons relativement à la construction d'une Prison pour les femmes ; et aussitôt leur réponse reçue, je me propose de préparer et de vous soumettre les plans et le devis pour l'érection de cette nouvelle bâtisse.

PALAIS DE JUSTICE DES TROIS-RIVIÈRES.

Le coût des ouvrages devenus indispensables et qui ont été faits à cette bâtisse cette année est de \$243.80.

La somme qui avait été votée pour faire des chambres dans les mansardes pour les jurés et les enquêtes, n'a pas été dépensée ; je recommande de l'appliquer à la construction d'une petite aile à la bâtisse, pouvant remplir plus convenablement l'objet proposé.

PRISON DES TROIS-RIVIÈRES.

Quelques réparations ont été faites cette année ; elles ont coûté \$94.50.

Des soumissions ont été demandées et reçues pour couvrir cette bâtisse en ferblanc ; celle de Messieurs Prowse & frères de Montréal, demandant \$9.50 par carré de 10 pieds, a été acceptée. Cet ouvrage devra être terminé d'ici au printemps.

PALAIS DE JUSTICE DE SHERBROOKE.

Aucune réparation n'a été faite durant l'année à cette bâtisse.

L'appareil de chauffage est usé et dans un état dangereux ; il sera nécessaire de le remplacer cet été par un neuf. Le coût d'un nouvel appareil est évalué à \$600.

PRISON NEUVE DE SHERBROOKE.

Le mur de clôture, entrepris et commencé l'année dernière, a été terminé cette année. Il a coûté jusqu'à cette date, y compris les frais de surveillance, \$5,792.80.

La bâtisse est maintenant occupée par les prisonniers ; et pour cette raison, la construction de remises à bois, d'ateliers et de cabinets d'aisance dans la cour, est d'une absolue nécessité. Ces ouvrages sont évalués à \$1,100.

PRISON DE QUÉBEC.

Les travaux pour la construction du mur de clôture ont été continués cette année, mais ils n'ont pu être terminés, parce que le nombre de détenus qu'il a été possible d'employer comme manœuvres n'a pas été suffisant. Il reste encore 75 pieds de mur et le 2ème étage de deux tours à compléter. Un hangar à deux étages, de 100 x 20 pieds, a été construit, et la plupart des ouvrages recommandés par Messieurs les Inspecteurs de prisons ont été faits en même temps que le mur de clôture. La somme totale dépensée cette année pour travaux, est de \$11,614.76.

Des soumissions ont été demandées et reçues pour fournir toute la pierre de taille requise pour la construction des murs extérieurs de l'aile des hôpitaux ; en faisant préparer cette pierre d'avance, durant l'hiver, il est probable que la nouvelle aile pourra être couverte avant l'automne prochain.

Les ouvrages ont été faits, cette année, d'après le système suivi l'année dernière, c'est-à-dire à la journée, en employant les détenus comme manœuvres et en achetant les matériaux par contrat. Cette manière de faire les travaux, sous la surveillance immédiate du bureau, a permis d'opérer une économie, trop considérable cette année, pour ne pas vous recommander de l'adopter pour une autre année.

L'estimation du coût des travaux pour l'année qui commence est de \$14,350.

PALAIS DE JUSTICE DE QUÉBEC.

La couverture en ferblanc a été réparée, la Cour d'Appel peinte et divers autres ouvrages ont été faits. Le coût de ces ouvrages est de \$229.15.

Les protonotaires se plaignent, avec raison, du peu d'espace qu'ils ont pour leurs bureaux et leurs greffes, et aussi du manque de voûtes de sûreté et à l'épreuve du feu pour les archives. Le seul moyen de remédier à ce grave inconvénient, serait de construire une aile au côté de la partie de la bâtisse maintenant occupée par les greffes, et de faire dans cette aile un nombre suffisant de voûtes parfaitement à l'épreuve du feu. Cette construction et les changements nécessaires dans la bâtisse principale pourraient être faits pour \$10,000.

Plusieurs ouvrages devront être faits cet été à la bâtisse, entr'autres le peinturage de diverses chambres et des corridors, et la reconstruction des perrons en pierre de taille qui sont en ruines; ces travaux coûteront \$600.

PRISON DE RÉFORME DE ST. VINCENT DE PAUL.

Cette année, une grande longueur de mur de ronde et une maison pour le logement du portier ont été construits, les canaux nécessaires pour l'assainissement de l'édifice ont été faits, et les ouvrages intérieurs de l'aile gauche en partie exécutés. Ces divers ouvrages ont coûté \$19,844.48.

La construction de l'aqueduc et d'une maison de pompe, bien que d'une absolue nécessité, n'a pu avoir lieu cette année, parce que le Département a éprouvé des difficultés pour se procurer les terrains nécessaires. Des mesures vont être prises pour s'approprier ces terrains, et au printemps les travaux seront commencés. Le coût de ces travaux et de ceux qu'il faudra faire pour terminer l'intérieur du pavillon de l'aile gauche, est évalué à \$6,500.

Il serait avantageux pour le Gouvernement de mettre, à la disposition de Mr. le Préfet, une somme de \$2000 pour acheter et faire préparer d'avance, par les détenus, une partie de la pierre qui sera requise pour la construction de l'aile gauche des dortoirs.

PONT DE BATISCAN.

Une somme de \$8,000 a été votée par la Législature, l'année dernière, pour aider à la reconstruction de ce pont, d'après un plan approuvé par ce Département; la

Municipalité ayant proposé de le reconstruire d'après le plan de celui de Ste. Anne de la Pérade, j'ai eu l'honneur de vous recommander d'approuver ce projet.

PONTS POUR CHEMINS DE COLONISATION.

J'ai eu l'honneur de vous faire rapport, durant l'année, sur différents projets de ponts qui m'ont été soumis, et de préparer des plans et des devis pour en construire d'assez considérables ; mais comme cette branche des travaux publics est particulièrement placée sous le contrôle de Mr. le Député Commissaire, c'est dans le rapport sur la Colonisation que ce sujet devra être traité.

Le tout humblement soumis.

J'ai l'honneur de me souscrire,

Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

P. GAUVREAU,

Ingénieur-Directeur des Travaux Publics

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT DU COMMISSAIRE		PAGES.
"	sur l'Agriculture.....	
"	" la Colonisation.....	5
"	" les Sociétés de Colonisation.....	19
"	" l'Immigration.....	19
"	" les Travaux Publics.....	20

APPENDICE No. 1.

PROCÉDÉS DU CONSEIL D'AGRICULTURE

1ère Assemblée du Conseil d'Agriculture	{ 12 Oct. 1869.....	23
	{ 13 " ".....	25
2e do do do	{ 18 Nov. ".....	26
	{ 19 " ".....	27
Rapport d'un Comité du Conseil d'Agriculture sur }	l'Ecole Vétérinaire de Montréal.....	30
do do	l'Enseignement Agricole.....	33
3e Assemblée du Conseil d'Agriculture	{ 2 Février 1870.....	42
	{ 3 " ".....	44
	{ 4 " ".....	53

APPENDICE No. 2.

ORGANISATION DES SOCIÉTÉS D'AGRICULTURE POUR 1869.....	54
--	----

APPENDICE No. 3.

RAPPORT DE B. DE LA BRUERE SUR LES TRAVAUX DE COLONISATION.....

"	Dans les Comtés de Chicoutimi et Saguenay.....	56
"	do do Chicoutimi et Charlevoix.....	69
"	do do Charlevoix et Saguenay.....	70
"	do do Charlevoix.....	70
"	do do Charlevoix et Montmorency.....	72
"	do do Québec et Montmorency.....	73
"	do do Québec.....	75
"	do do Portneuf.....	76
"	do do Champlain.....	78
"	do do St. Maurice.....	84
"	do do Maskinongé.....	87

"	Dans les comtés de Berthier.....	88
"	do do Joliette.....	89
"	do do Montcalm	93
"	do do Terrebonne	95
	Rapport de Mre. T. S. Provost et l'Hon. Ed. Masson.	95
	Carte de la Mantawa.....	97
"	do do Deux-Montagnes	100
"	do do Argenteuil.....	101
"	do do Ottawa.....	102
"	do do Pontiac	105
"	do do Brome.....	107
"	do do Stanstead.....	107
"	do do Compton	109
"	do do Wolfe.....	113
"	do do Richmond.....	117
"	do do Sherbrooke.....	118
"	do do Drummond et Arthabaska.....	119
"	do do Nicolet.....	122
"	do do Mégantic.....	126
"	do do Lévis.....	131
"	do do Beauce.....	135
"	do do Dorchester	142
"	do do Bellechasse.....	147
"	do do l'Islet	150
"	do do Kamouraska.....	153
"	do do Témiscouata	154
"	do do Rimouski.....	159
"	do do Gaspé.....	162
"	do do Bonaventure.....	170
	Tableau détaillé des travaux faits } 1re classe.....	172
	sur les chemins de Colonisation de } 2e classe.....	192
	do do do 3e classe.....	200

APPENDICE No. 4.

TABLEAU DES SOCIÉTÉS DE COLONISATION.....	204
---	-----

APPENDICE No. 5.

RAPPORT DE P. GAUVREAU, INGÉNIEUR-EN-CHEF, SUR LES ÉDIFICES PUBLICS.....	205
Hôtel du Parlement, Québec.....	205
Hôtel du Gouvernement (Maison Sewell), Québec.....	205
Vieux Château St. Louis, (Ecole Normale Laval), Québec.....	205
Ancien Hôtel du Gouvernement (Ecole Normale Jacques Cartier), Montréal.....	206

Collège McGill, Montréal.....	206
Maisons louées pour les Bureaux Publics, Québec.....	206
Palais de Justice et Prison des nouveaux districts.....	207
Do do anciens districts.....	210
Prison de Réforme de St. Vincent de Paul.....	213
Pont de Batiscan.....	"
Ponts pour chemins de Colonisation.....	214