

RAPPORT  
DU  
COMMISSAIRE DE LA COLONISATION  
ET  
DES MINES  
DE LA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
1898



QUÉBEC  
IMPRIMÉ PAR CHARLES PAGEAU  
Imprimeur de Sa Très Gracieuse Majesté la Reine,  
1899





# A L'HONORABLE LOUIS A. JETTÉ,

Lieutenant-Gouverneur de la province de Québec.

Monsieur le Lieutenant-Gouverneur,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du département de la Colonisation et des Mines pour l'exercice expiré le 30 de juin dernier. Il appert des divers tableaux, états, rapports et autres documents ci-après relatés concernant chacune des branches, que les opérations peuvent se résumer comme suit :

## COLONISATION

Le montant total dépensé pour des fins de colonisation, y compris le subside voté en faveur des sociétés de colonisation, est de \$106,000. Il a été fait des travaux sur 657 milles de chemin, soit 86 milles de chemin d'hiver ou ébauché seulement, 117 milles de chemin de roulage, 25 milles de fascines et pontage, le reste consistant en améliorations ou réparations de toute nature. Il va sans dire que dans cette proportion annuelle les mêmes chemins, dans bien des cas, figurent plusieurs années de suite, ce qui a pour effet d'embrouiller un peu la statistique. Il a été construit ou réparé 12,530 pieds de ponts y compris les ponceaux. A ces divers travaux certaines municipalités ont contribué pour une somme totale de \$9,280.30.

Le département a aussi subventionné un service de bateaux à vapeur pour l'avantage des colons sur la rivière Ristigouche, le lac St-Jean, la rivière St-Maurice et le lac Nominigue. Le service du lac St-Jean a surtout profité aux colons ; c'est aussi le plus dispendieux. Les bateaux y voyagent de Roberval à la Grande Décharge, aux rivières à la Pipe, Péribonka, Tikouapé et Mistassini, remontant cette dernière sur un parcours d'environ 25 milles jusqu'à l'établissement des RR. PP. Trappistes. Tous ces endroits, à l'exception de Péribonka, où il est du reste facile d'aborder, sont munis de quais construits par le gouvernement fédéral, qui est actuellement à faire faire celui de la rivière à la Pipe destiné à assurer des communications tout-à-fait faciles à deux des plus beaux cantons de la vallée, Taillon et Delisle. A la faveur de ce service de bateaux et du chemin qui reliera bientôt Mistassini à Péribonka, la partie nord du lac est en voie de se développer rapidement.

Le Département a fait faire quelques explorations d'une nature spéciale : je ne mentionnerai ici que celle entreprise par Monseigneur Laflamme, en vue de rechercher les causes de l'éboulement qui s'est pro-

duit le printemps dernier à St-Thuribe, sur la rivière Blanche. L'intéressante étude de Monseigneur Laflamme sera utile, je n'en doute pas, à la population qui habite le long des rivières dans cette partie de la province.

J'attire l'attention sur les divers rapports fournis par les sociétés de colonisation et les agents de colonisation et de rapatriement, et d'immigration, ainsi que sur le mémoire de M. Bodard, agent d'immigration française pour la Puissance, qui avec l'aide de quelques français projettent l'établissement d'une colonie à la Baie des Chaleurs.

En conformité de l'article 1707 des Statuts Refondus, nous avons fait préparer des cartes indiquant les chemins de colonisation pour les régions du Lac St-Jean, de la Matapédia et du Lac Témiscamingue. Ces cartes sont à l'échelle d'un mille au pouce. Celle de la vallée de la Matapédia et du Lac Témiscamingue viennent d'être publiées. Il en a été fait à cette fin une réduction convenable. Il existe déjà une carte de la région Nord de Montréal, embrassant la vallée de la rivière du Lièvre. Nous ferons le même travail pour la région des lacs Squateck et pour la Baie des Chaleurs.

## ARPENTAGES

Le crédit voté pour le service des arpentages était de \$40,000.00. L'état No. 1 (page 189) donne le détail de l'emploi de cette somme.

Les travaux définitivement acceptés dans le cours de l'année, comprenant entre autres la division de 104,483 acres de terrain, représentent une dépense de \$25,196.77 (Etat No. 2 p. 193).

Les ouvrages mentionnés dans les états ci-dessus et aux rapports ou extraits de rapports qui les suivent ne sortent pas des opérations d'arpentage ordinaire, si ce n'est l'exploration de M. Henry O'Sullivan à la Baie James par les vallées des rivières Chamouchouane et Nottaway. Un premier rapport de cette expédition a déjà beaucoup attiré l'attention. Nous rééditons ce rapport auquel nous ajoutons certaines observations produites plus récemment. J'ai confiance que les renseignements qui y sont contenus seront utiles aux capitalistes ou aux industriels à la recherche de la voie la plus avantageuse pour pénétrer dans les forêts du nord et même jusqu'à la Baie d'Hudson. Je crois que nous pourrions démontrer que la route de la province de Québec offre des avantages supérieurs sous bien des rapports.

## CADASTRE

Le tableau No. 1, (p. 247) indique les cantons cadastrés durant l'exercice, au nombre de dix, contenant 629,238 acres en superficie et donnant 9706 numéros.

Le tableau No. 2 (p. 248) contient le détail de l'emploi du crédit de \$20,000.00 affecté au service.

Le rapport de M. F. W. Blaiklock géomètre du bureau du Cadastre de Montréal énumère les travaux effectués par ce bureau durant l'année. En passant je dois dire que grâce à la complaisance de l'honorable Commissaire des Travaux Publics, les officiers du Cadastre à Montréal occupent depuis le mois de mai dernier de très bonnes chambres dans l'Hôtel du gouvernement faisant face au Champ de Mars, sur la rue St-Gabriel. Outre l'avantage d'un meilleur local le département réalise ainsi une économie de quelques cents piastres que nous payions annuellement pour loyer.

Il ne reste que très peu d'endroits à cadastrer pour le moment. Les localités possédant une population assez dense avec une proportion suffisante de terrains en exploitation et tant soit peu subdivisés, étant déjà pourvues de cette amélioration. Les opérations du bureau consistent surtout dans les nombreuses corrections et vérifications à faire. Quelques-unes de celles-ci ont même dans certains cas, retardé de plusieurs années la mise en vigueur des plans. Dans une organisation comme celle du cadastre il y a toujours des travaux de cette nature, seulement nous travaillons à faire disparaître les arrérages. Les subdivisions fournissent également une somme considérable d'ouvrage tant au bureau de Montréal qu'à celui-ci.

## MINES

Ainsi que le constate M. Obalski, l'inspecteur des mines, les statistiques contenant les détails sur les opérations de l'année seront publiées dans le cours de l'hiver en même temps que les observations additionnelles auxquelles elles pourraient donner lieu. La raison de ce changement c'est que le rapport des propriétaires de mines ou de porteurs de permis d'exploitation ne nous arrivant que dans le cours de janvier, le commissaire ne pouvait mentionner que des faits déjà vieux d'une année et n'offrant plus d'intérêt. Le développement graduel de l'industrie multiplie les renseignements que nous pouvons fournir et il importe qu'ils soient communiqués sans délai au public intéressé. Nous nous contentons pour le moment de toucher aux points les plus saillants.

---

De même que l'on a fait pour l'or et le chrome, dans le cours de l'année écoulée, il sera publié pour chacun de nos minerais en exploitation une monographie accompagnée d'une carte. Ces publications devront contribuer largement à faire connaître les richesses minières de la province. Nous les destinons même à l'exposition de Paris en 1900. Les revenus de l'année ont subi une augmentation sensible.

Suit une monographie minérale d'une section de la côte Nord s'étendant de la Pointe-aux-Esquimaux à la Pointe-à-Giroux, par M. H. de Puyjalon. Il est certainement un de ceux qui connaissent le mieux ce vaste territoire pour y avoir séjourné et l'avoir exploré durant plusieurs années. Les connaissances de M. Puyjalon en minéralogie me sont également une garantie de l'utilité de son travail. Ce sera, jusqu'à étude plus parfaite, comme le guide du prospecteur dans ces régions.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments très dévoués et respectueux.

ADÉLARD TURGEON,  
Commissaire.

Québec, Janvier 1899.

---

## PERSONNEL

## DU DÉPARTEMENT DE LA COLONISATION ET DES MINES

HON. A. TURGEON.....	Commissaire.
SERGIUS DUFAULT.....	Assistant-commissaire.
JULES COTÉ.....	Secrétaire.
ARTHUR GAGNON.....	Comptable.
J. FERD. SAVARY.....	Clerc, Branche de la Colonisation.
THOS. SHEEHAN.....	“ “ “
ROSARIO GENEST.....	Dessinateur
J. N. GASTONGUAY.....	Ing. Ins. des travaux de Colonisation
RÉV. J. MARQUIS.....	Agent de Colonisation, Québec.
FERD. AUDET.....	Clerc “ “
L. E. CARUFFEL.....	Agent de Colonisation de Montréal.
E. MARQUETTE.....	Agent d'immigration, Montréal.
GEO. LEBEL.....	“ “ Québec.
C. E. GAUVIN.....	Surintendant des Arpentages.
HENRY O'SULLIVAN.....	Inspecteur des Arpentages.
D. C. MORENCY.....	“ “ “
P. M. A. GENEST.....	Dessinateur.
N. V. LEFRANÇOIS.....	“
GUSTAVE RINFRET.....	“
F. O'FARREL.....	“
A. TACHÉ.....	“
G. A. BOILY.....	“
F. KÉROACK.....	Clerc.
W. G. WADDELL.....	Gardien des archives.
CHS CHARTRE.....	Secrétaire du cadastre, Québec.
G. A. VARIN.....	“ “ Montréal.
F. W. BLAIKLOCK.....	Géomètre.
F. X. GENEST.....	Inspecteur du cadastre.
L. N. DUFRESNE.....	Dessinateur.
G. B. DUTREMBLAY.....	“
J. A. ROULEAU.....	Clerc.
J. OBALSKI.....	Inspecteur des Mines.
GEO. LECOUTEUR.....	Constable.
OCTAVE DEMERS.....	Régistratre
J. B. C. HÉBERT.....	Assistant-régistratre.
ELZÉAR T. GAUVREAU.....	Clerc.
JULES SINCLAIR.....	“
ELZ. TURGEON.....	Clavigraphe.
J. A. MERCIER.....	“
AUG JÉRÔME HUOT.....	“
ADELARD PATRY.....	Messenger.
JOSEPH MARCOUX.....	“
OLIVIER FISET.....	“



---

# COLONISATION

---

TABLEAU No. 1.

DISTRIBUTION par comtés du subside de \$100,000.00 pour chemins de Colonisation, et emploi de la somme de \$6,000.00 votée aux sociétés de colonisation pour l'exercice 1897-98.

—	COMTÉS.	Chemins	Sociétés	Totaux.
		de Colonisation.	de Colonisation.	
1	Argenteuil.....	\$ 4,099 11		\$ 4,099 11
2	Arthabaska.....	1,293 00		1,293 00
3	Bagot.....	200 00		200 00
4	Beauce.....	3,739 28	\$ 1,218 53	4,957 81
5	Bellechasse.....	2,363 75		2,363 75
6	Berthier.....	1,420 28		1,420 28
7	Bonaventure.....	2,738 62		2,738 62
8	Brome.....	684 41		684 41
9	Champlain.....	745 37		745 37
10	Charlevoix.....	865 30		865 30
11	Chicoutimi et Saguenay.....	3,968 92		3,968 92
12	Compton.....	995 08	389 92	1,385 00
13	Deux-Montagnes.....	1,879 00		1,879 00
14	Dorchester.....	948 97	257 32	1,206 29
15	Drummond.....	490 00		490 00
16	Gaspé.....	2,843 92		2,843 92
17	Joliette.....	727 87		727 87
18	Kamouraska.....	1,194 72		1,194 72
19	Lac St-Jean.....	19,642 94	523 67	20,166 61
20	Lévis.....	150 00		150 00
21	L'Islet.....	1,995 35	446 28	2,441 63
22	Lotbinière.....	399 98		399 98
23	Maskinongé.....	696 66		696 66
24	Matane.....	3,798 35		3,798 35
25	Mégantic.....	1,478 16		1,478 16
26	Montcalm.....	990 26		990 26
27	Montmagny.....	398 75	200 00	598 75
28	Montmorency.....	345 00		345 00
29	Ottawa.....	10,976 52		10,976 52
30	Pontiac.....	4,969 59		4,969 59
31	Portneuf.....	3,780 51		3,780 51
32	Québec.....	1,297 74		1,297 74
33	Richmond.....	843 60		843 60
34	Rimouski.....	1,793 74		1,793 74
35	Shefford.....	335 82		335 82
36	Sherbrooke.....	300 00	74 00	374 00
37	Soulanges.....	565 94		565 94
38	Stanstead.....	499 20		499 20
39	St. Maurice.....	495 88		495 88
40	Témiscouata.....	1,832 21		1,832 21
41	Terrebonne.....	745 06		745 06
42	Val-de.....	1,324 91		1,324 91
	Visites et explorations.....	9,167 23	2,890 28	12,057 51
		\$ 100,000 00	\$ 6,000 00	106,000 00

Département de la Colonisation et des Mines,

Québec, 1er septembre 1898.

J. F. SAVARY,

Branche de la Colonisation.

S. DUFAULT,

Assistant-Commissaire.



## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Argenteuil.....	Réparer le chemin Godin, du lot 16 au lot 28, dans le 1er rang du canton Arundel.....	38 10	Wm. Craig.....
" .....	Réparer le chemin conduisant de Lost River jusqu'à la ligne de Wentworth, sur les lots 1, 2, 3 et 4 des rangs 5 et 1 du canton Harrington.....	40 00	John McCluskey.....
" .....	Réparer le chemin du lac Commandant, du 4e au 11e rang de l'augmentation de Grenville.....	99 57	Duncan McLean.....
" .....	Réparer la partie du chemin de la Rouge traversant les rangs 5 et 6 du canton de Grenville sur les lots 17.....	99 00	Calixte Deslauriers.....
" .....	Réparer le chemin de front sur les lots 8, 9, 10, 11 et 12 entre les rangs 5 et 6 de Grenville.....	62 90	Samuel Boyd.....
" .....	Réparer la route sur le lot 2 de la 4e concession de Chatham, conduisant du village St-Philippe à Staynorville.....	40 00	Sévère Desjardins.....
" .....	Réparer les côtes dans la route entre les lots 10 et 11 de la 10e concession de Chatham, conduisant de Dalesville à Louisa.....	71 00	John Campbell.....
" .....	Réparer la côte Green, dans la route entre les lots 9 et 10 du 3e rang de Chatham, conduisant de Dalesville à Brownsbury.....	35 37	A. MacArthur.....
" .....	Réparer le pont de la coulée Christie, sur le lot 70 du 4e rang de Chatham.....	74 31	Wm. J. Christie.....
" .....	Route conduisant de St-Michel à Laurol, sur les lots 22, 23 et 24 dans le 5e rang de Wentworth.....	50 00	Donald McRae.....
" .....	Réparer la route de la Vallée (Glen Road) sur les lots 4 et 5 des 1er et 2e rangs de Wentworth.....	50 00	D. J. McAskill.....
" .....	Réparer le chemin de montée du 11e rang de Wentworth, dans N.-D. de Montfort.....	54 45	François Cyr.....
" .....	Réparer le chemin Dunany, sur les lots 1 et 2 de Chatham et au coin de la seigneurie.....	88 70	Duncan McDougall.....

## No. 2.

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours à parcourir par le colon.	Longueur ouverte cette année en chemin d'essai seulement.	Longueur parachevée en chemin de roulage.	Longueur de chemin fassillé et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	\$ cts.	Pieds.	Milles	\$ cts.
.....	.....	.....	.....	2.00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	0.10	2.00	15 00	.....	3.00	100 00
.....	6.50	.....	.....	2.00	.....	14	.....	800 00
.....	11.00	.....	0.07	1.00	.....	.....	10.00	2,000 00
.....	.....	.....	0.10	2.00	.....	.....	.....	.....
.....	1.22	.....	.....	0.50	16 00	4	0.72	100 00
.....	.....	0.50	.....	.....	4 00	.....	0.50	100 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	.....	150 00
.....	1.00	0.14	0.07	.....	25 00	14	1.50	450 00
.....	.....	.....	.....	1.18	7 00	26	.....	.....
.....	2.47	.....	0.02	0.65	.....	.....	1.81	50 00
.....	6.00	.....	.....	2.00	.....	.....	4.00	150 00

## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
Argenteuil.— <i>Suite</i> ...	Chemin de front, à Morin Flats, sur les lots 38 et 39 du canton Morin.....	50 00	Joseph Watchorn.....
"	Chemin de front sur les lots 54, 55, 56 et 57 du 1er rang du canton Morin.....	40 00	Richard Wood.....
"	Réparer la route sur les lots 23 et 24 du 1er rang du canton Mille-Isles, appelée chemin de la côte Sainte-Angele, et la route depuis la côte double Saint-Angélique sur les lots 102, 99, 106 et 97 de Mille-Isles conduisant à Lachute.....	40 00	Richard McCormick..
"	Chemin depuis la ligne Saint-Jérusalem jusqu'à Shrewsbury, entre les lots 2 et 3 du 1er rang et les lots 3 est et 3 ouest du 2e rang du canton Gore.....	38 35	William Smith.....
"	Chemin de front sur les lots 2 et 3 du 5e rang du canton Gore, conduisant de Shrewsbury à Mille-Isles.....	39 42	John Armstrong.....
"	Chemin conduisant de Lakesfield à Mille-Isles, sur le lot 9 du 6e rang du canton Gore.....	40 00	Samuel Kerr.....
"	Chemin de montée entre les lots 64, 65 et 66, 67 à l'endroit appelé <i>East Settlement</i> , dans Saint-Jérusalem.....	73 60	James Gordon.....
"	Chemin du lac Bond, sur les rangs 2 et 3 du canton Montcalm.....	72 88	G. J. McKenzie.....
"	Chemin de fer de colonisation de Montfort, jusqu'à Arundel. (Subsidié de \$2,000.00 par année pendant 12 ans), 60 <sup>e</sup> Vict., ch. 4, sec. 3.....	2,500 00	La compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort.....
"	Réparations au pont sur la rivière Rouge, à Rivington, dans le canton Harrington.....	100 00	Robert Dobbie.....
"	Chemin de montée sur le lot No. 6 du rang XI de Wentworth.....	31 00	Rev. Arm. Bouchet.....
"	Chemin longeant la rivière du Nord, dans St-André.....	92 53	Chs. Hunter.....
"	Chemin de front du 5e rang Howard, du lot No. 1 au lot No. 12.....	147 93	Joseph Vallée.....
"	Côtes McAllister et Armstrong dans St-Jérusalem.....	30 00	John Armstrong.....

No. 2.—*Suite*.

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins à parcourir pendant l'année.	Longueur ouverte cette année en chemin d'entretien seulement.	Longueur parachevée pendant l'année au chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	\$ cts.	Pieds.	Milles	\$ cts.
.....	.....	.....	.....	0.36	.....	.....	.....	.....
.....	.....	0.18	.....	.....	.....	14	0.16	50 00
.....	.....	.....	.....	1.00	.....	.....	.....	.....
16.00	.....	.....	.....	1.00	40 00	.....	16.00	1,000 00
.....	.....	.....	.....	1.58	.....	.....	3.00	150 00
.....	.....	.....	.....	0.36	.....	.....	1.00	100 00
.....	.....	.....	.....	0.75	.....	5	0.25	25 00
.....	.....	.....	.....	0.98	80 00	.....	0.21	42 00
2.75	.....	0.89	0.04	.....	25 00	.....	2.34	500 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	450 00	184	.....	150 00
.....	.....	.....	.....	0.10	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	0.03	1.96	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	0.14	25 00	.....	.....	.....

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année en chemin de rouage.	Longueur parachèvement cette année en chemin de rouage.	Longueur de chemins fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachèvement.	Coût probable.
Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	\$ cts.	Pieds.	Milles	\$ cts.
				4.00				
	1.50	0.71	0.43	25.56	637 00	296	44.43	
						110		
2.00				2.00				200 00
				0.21				
				0.06	150 00	68	0.10	400 00
				0.21	33 00			
				0.03		16		
				0.01	7 08			
5.00				1.01				
	0.50	0.50					0.50	130 00
					200 00	60		
12.00				2.00	150 00			400 00
1.00				0.54				

TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
Arthabaska—Suite.	Route sur le lot 4 du 1er rang de Bulstrode.....	\$ 99 75	David E. Brunneau.....
"	Route sur le lot 3 du 2e rang, route sur le lot 10 du 2e rang et chemin de front sur le lot 12 du 1er rang, dans Ste-Hélène de Chester.....	99 70	Pierre Dumas.....
"	Route D'Hodges entre les lots 22 et 23 des rangs 1, 2 et 3 du canton Bulstrode.....	47 30	J. F. Enouf.....
"	Chemin de front sur le lot 13 du 1er rang de Maddington, depuis le pont en fer sur la rivière Bécaneur jusqu'à la route du dit rang.....	50 80	J. F. Enouf.....
"	Ouverture de la route du rang A, dans Ste-Victoire.....	100 00	Gédéon Tourigny.....
	Totaux.....	1,293 00	
Bagot.....	Cours d'eau dans Saint-Nazaire d'Acton.....	200 00	P. Fafard.....
	Total.....	200 00	
Beauce	Chemin Keene, traversant en biaisant les lots des rangs 2, 3, 4, 5, 6 et 7 du canton Spaulding, depuis le lot 66 du 2e rang jusqu'au lot 17 du 7e rang....	1,000 00	E. F. Keene & Cie.....
"	Réparations au pont sur la rivière Chaudière, à Saint-Ludger de Risborough. Compte du fer.....	64 60	Edouard Beaudoin.....
"	Aide pour payer le coût de la construction d'un pont sur la rivière du Loup, dans Saint-Côme.....	276 00	Rév Jos. Elle dit Breton.....
"	Réparer la partie du chemin Blanchette traversant les lots 5 à 10 entre les rangs B. et C. du canton Price.....	50 00	Elle Lachance.....
"	Route du 6e au 3e rang du canton Aylmer, dans Lambton.....	99 72	Désiré Roy.....

No. 2.—Suite.

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur convertie en milles en chemin d'arpenter seulement.	Longueur parachèvement cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachéver.	Coût probable.
Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	\$ ets.	Pieds.	Milles	\$ ets.
1.34		1.34	00.1			26		
			0.27	1.05				
6.00			3.00			13	3.00	600 00
0.21			0.21			28		
		0.41						
	0.50	2.25	0.28	10.38	537 08	211	3.60	
10.00								
						186		
4.00			0.98				1.00	200 00
		0.61	0.02		50 00			50 00

TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du parcours des chemins après leur parachevement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'ha- ver seulement.	Longueur parachevée et mise en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
		\$ cts.		Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	\$ cts.	Pièds.	Milles	\$ cts.
Beauce.— <i>Suite.</i>	Chemin de l'église au 6e rang de Woburn et pont sur le ruisseau Saint-Joseph.	99 00	Eugène Baron	1.09	0.32				100 00	59		600 00
"	Réparer les côtes Nos 2 et 3 dan. Saint- Victor de Tring.	75 00	Phillippe Groudia				0.14					
"	Route de la station Saint-Sébastien passant sur le lot 23 du 2e rang du canton Aylmer.	84 40	Philéas Therrien	0.94			0.18	0.76			0.14	200 00
"	Côte Charles Gilbert dans le chemin de front du 1er rang de Broughton, dans Saint-Frédéric.	111 50	Benoni Paré					0.05				
"	Route entre les lots 14 et 15 du 3e rang de Spaulding.	200 00	Michel Audet	2.00		0.76					1.24	300 00
"	Route Ditchfield & Spaulding, longeant le lot 2 du 5e rang de Ditchfield.	123 39	Félix Lapointe	9.00	1.00						5.00	2,500 00
"	Chemin de front vis-à-vis le lot 22 entre les rangs 8 et 9, et route entre les lots 21 et 22 du 8e rang dans le canton Adstock.	175 00	Ludger Dubreuil		0.94		0.14				2.00	300 00
"	Côte de l'église dans Saint-Benoît Labre.	200 00	Léger Loubier					0.03				
"	Chemin de front entre les rangs 8 et 9 du canton Kilsborough.	100 00	Romuald Dallaire	12.00	1.29						9.00	4,000 00
"	Route entre les cantons Jersey et Mar- low, dans Saint-Martin.	194 75	Pierre Guay	8.00		1.38				20	1.00	200 00
"	Reconstruction du pont sur la rivière Le Bras, sur le lot 4 entre les rangs 6 et 7 de St-Ephrem de Tring.	200 00	Jean Quirion						463 00	86		
"	Route du 1er rang S. O. à la concession St-Joseph, dans St-François.	99 50	Célestin Quirion	0.80			0.08	0.40			0.40	230 00
"	Ouverture d'une route entre les lots 330 et 331 du 9e rang et les lots 446 et 445 du 10e rang du cadastre de St- Ephrem de Tring.	200 00	Etienne Nadeau	2.00	1.00	1.00	0.03		164 00	11	1.00	300 00
"	Route entre les lots 42 et 43 du rang 9 de Metgermette Nord.	150 00	Joseph Gagné	1.05	0.98	0.07					0.98	500 00
"	Terminer le pont sur la rivière du Loup dans St-George.	200 00	Louis Gendreau									
"	Chemin dans la ligne qui sépare le can- ton Jersey de celui de Marlow, dans St-Théophile.	96 42	Rév. L. Rochette			0.07					3.00	700 00

## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts	
Beauce.— <i>Suite.</i> .....	Chemin entre St-Benoit-Labre et St-François de Beauce.....	143 75	Rév. Th. Turcotte.....
" .....	Route entre les lots 23 et 24 du 6 <sup>e</sup> rang de St-Benoit-Labre.....	50 00	Rév. Th. Turcotte.....
" .....	Chemin de front entre les rangs 5 et 6 du canton de Gayhurst, sur le lot 24 et les lots 27 à 40.....	300 00	Joseph Bernard.....
" .....	Route entre les lots 47 et 48 du 1 <sup>er</sup> rang du canton de Gayhurst.....	400 00	Aug. Godette.....
" .....	Detournement de la côte sur le lot No. 9 du 8 <sup>e</sup> rang du canton Risborough près du pont pour arriver à la chapelle de St-Ludger.....	99 78	Aug. Godette.....
" .....	Chemin de front des lots 68, 49 et 5 du rang 2 de Woburn, route entre les lots 51 et 52 et chemin au front des lots 62, 63, 67 du rang 1 du dit canton Woburn.....	225 00	Rév. J. E. Simard.....
	Totaux.....	4,957 81	
Bellechasse.....	Construction d'un pont dans le rang Saint-Louis sur le lot No 1 du rang A, dans N.-D. de Buckland.....	67 95	Zéphirin Lachance.....
" .....	Réparation d'un pont sur le ruisseau d'Eau Chaude, sur le lot No 23 du rang A, dans N.-D. de Buckland.....	12 05	Zéphirin Lachance.....
" .....	Construction d'un quai à la rivière des Pointes, du côté sud du chemin Taché sur le lot 5 du 8 <sup>e</sup> rang du canton Mailloux.....	123 65	Hubert Morin.....
" .....	Construction d'un quai à la rivière des Pointes, sur le lot 10 du 11 <sup>e</sup> rang nord du canton Buckland.....	50 00	Jules Blouin.....
" .....	Chemin de front du rang Saint-Jean-Baptiste, sur les lots 23 et 26 du 8 <sup>e</sup> rang du canton Buckland.....	25 09	Jean Boutin.....
" .....	Chemin de front du rang Saint-Roch, sur les lots 23, 26, 27 et 29 entre les 9 <sup>e</sup>		

No. 2.—*Suite.*

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'hiver seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin existant et du pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	\$ cts.	Pieds.	Milles	\$ cts.
4.00			0.01	4.00	40 00	48		100 00
1.00				1.00				
	2.36						2.57	900 00
		1.25	0.07			18		
		1.04						
3.50		0.50	0.12	0.50		32		
	7.89	5.28	0.60	7.86	817 00	460	27.83	
1.45				0.25		4	1.20	400 00

## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
Bellechasse.— <i>Suite.</i>	et 10e rangs nord du canton Buckland.....	\$ cts. 25 00	Philibert Laflamme....
	Route traversant les rangs 2 et 3 dans St-Nérée.....	200 00	Octave Roy.....
"	Chemin de front du rang Saint-Ildore, sur les lots 34 A 46 des rangs 4 et 5 du canton Mailloux.....	100 00	Joseph Laprise.....
"	Chemin de front traversant les lots 1 à 25 du 1er rang Mailloux.....	100 00	Mathias McNeil.....
"	Réparer le chemin Mailloux passant entre les rangs N. E. et S. O. des cantons Mailloux, Roux, Bellechasse, etc. Pour la partie située dans Saint-Philémon.....	99 69	Samuel Plante.....
"	Chemin de front du rang Saint-Alfred, nord-est de la rivière du Pin, au sud Mailloux, du lot 8 au lot 16 où passe le chemin Taché.....	99 10	Vildebou Gagné.....
"	Chemin de front des lots 40 à 46 du 2e rang canton Mailloux, depuis le chemin Saint-Alfred jusqu'à la ligne de Montminy.....	1 00	0.18
"	Chemin de front de la Petite Pointe Lévis, sur les Nos 1, 2 et 3 de la seigneurie Taschereau, dans Saint-Damien.....	39 53	Pierre Aubin.....
"	Chemin de front du rang Saint-Jean-Baptiste, 3e rang de Buckland depuis la grande route de Buckland jusqu'au chemin Saint-Joseph.....	73 27	François Laflamme.....
"	Chemin de front entre le 4e rang de St-Malachie et le 5e rang de St-Damien, sur les lots 21 et 22.....	99 51	Jules Fradet.....
"	Route entre les lots 19 et 20 du rang ouest, Rivière Fourche N. O., conduisant d'Armagh à St-Damien.....	100 00	Nazaire Lemelin.....
"	Chemin de front vis-à-vis des lots 14 et 15 entre les rangs 2 et 3 du canton Buckland, dans St-Lazare.....	100 00	Marcel Chabot.....
"	Chemin de la Grande Ligne, ou chemin Mailloux, entre les rangs N.-E. et S.-O. des cantons Roux et Bellechasse, canton St-Magloire.....	150 00	Nicolas Poullot.....

No. 2.—*Suite.*

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année par chemin d'entretien seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur du chemin fini, ou de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.		Milles.	\$ cts.
1.00				0.36	5 00		0.64	100 00
				0.40				
2.00				0.36		8	1.64	500 00
3.99				2.18		11	2.90	1,600 00
			0.04	0.18		6	0.07	30 00
2.36			0.05	0.12		9	1.00	900 00
1 00	0.18						0.91	1,000 00
0.72				0.29		6	0.43	60 00
4.50		0.10	0.08	0.36			0.32	200 00
1.45		0.65					0.80	150 00
		0.63						100 00
				0.54			0.72	200 00
				12.00		40		

TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Bellechasse.— <i>Suite.</i>	Chemin de front et route Vit-Conteud, dans le 6 <sup>e</sup> rang du canton Bellechasse.....	100 00	Odilon Marquis.....
"	Chemin de front des lots 14, 15, 16, 17, 18 entre les rangs 4 et 5 du canton Bellechasse.....	100 00	Herménégilde Brochu..
"	Route sur le lot No 13 dans le 3 <sup>e</sup> rang du canton Roux.....	50 00	Herménégilde Brochu..
"	Aide à la construction d'un pont sur la rivière Fourche, du nord-ouest, dans St-Cajetan d'Armagh.....	400 00	Jos. Langlois, sec.-trés.
"	Chemin de front du rang St-Charles, sur les lots 24, 25, 26, entre les rangs 1 et 2 du canton Bellechasse.....	30 00	Jean Carrier.....
"	Chemin de front du rang du Lac, sur les lots 1 à 6 des rangs 6 et 7 du canton Roux.....	30 00	Herménégilde Brochu..
"	Chemin de front du rang St-Roch, sur les lots 6, 7, 8 et 9 du 3 <sup>e</sup> rang canton Buckland.....	20 00	Albert Fortin.....
"	Route entre les propriétés de Philibert Dallaire et Elzéar Cadrin, conduisant du rang Ste-Catherine à la concession de Tadoussac, dans St-Raphaël.....	50 00	Ant. Labrecque.....
"	Trois routes conduisant du 2 <sup>e</sup> rang de St-Raphaël à la rivière Noire, en traversant les concessions Ste-Marguerite, Ste-Marianne et Ste-Louise.....	50 00	Ant. Labrecque.....
"	Chemin Tacbé depuis la ligne seigneuriale jusqu'au chemin Nère Nolet, 1 <sup>er</sup> rang de Buckland.....	40 00	Albert Fortin.....
"	Réparation d'un quai dans les Poin es de N.-D. de Buckland, sur le lot 12 du 1 <sup>er</sup> rang Mailloux.....	35 00	Hubert Morin.....
	Totaux.....	2,369 75	

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année par chemin d'itinéraire seulement.	Longueur parachèvement cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin facilité et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et pontceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachéver.	Coût probable.
Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	\$ cts.	Pieds.	Milles	\$ cts.
4.50	0.25	0.07	0.72				4.00	1,500 00
	1.01	0.36	0.05			6	0.94	300 00
	0.29	0.10	0.05		235 00	80	0.36	300 00
6.00			0.29			2		
			0.29					150 00
3.00		0.05	0.50			35	2.50	400 00
1.27			1.27			10		
3.27			3.27			2		
3.00		0.07	1.00	4 00			2.00	300 00
	1.43	2.09	0.49	24.38	244 00	299	21.52	



## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Berthier .....	Entretien du chemin Brassard depuis la grange Robitaille jusqu'à St-Zénon, durant l'hiver 1896-97.....	60 00	Joseph Forat .....
" .....	Entretien du même chemin durant l'été 1897 .....	50 00	Olivier Sirols .....
" .....	Déviations du chemin longeant le lac Maskinongé, dans la concession St-Jean, seigneurie de Lanaudière, sur les lots 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147 et 148 du cadastre officiel de St-Gabriel de Brandon.....	413 50	Romulus Mondor.....
" .....	Chemin de front du rang St-Camille, sur les lots 29, 30 et 31 du 3e rang, canton Brassard, et route du 2e au 3e rang.....	49 50	Joseph Beauséjour.....
" .....	Chemin de St-Zénon au lac Ignace, traversant le 9e rang du canton Provost entre les lots 35 et 36 et les rangs 10 et 11 entre les lots 30 et 31.....	895 75	Louis Brault.....
" .....	Route conduisant du chemin Brassard au rang P, traversant le 4e rang entre les lots 27 et 28 du canton Provost.....	100 00	Tancrède Trudeau.....
" .....	Route conduisant du rang Pau rang T, traversant le rang B entre les lots 34 et 35, dans le canton Provost.....	59 40	Didace Thériault.....
" .....	Réparer un pont sur le chemin Brassard, près de chez J. B. Chauspagne, dans St-Zénon.....	10 00	Olivier Sirols.....
" .....	Réparations au pont Beaubien-Allard, sur la rivière Mattawin, dans St-Michel des Saints.....	72 34	Georges Barrette.....
" .....	Reconstruction du pont Beausoleil, sur la rivière Mattawin, dans St-Michel des Saints.....	211 79	Georges Barrette.....
	Totaux.....	1,420 28	
Bonaventure.....	Réparations au pont situé à l'embouchure de la grande rivière Port Daniel, entre Port Daniel Est et Port Daniel Ouest.....	900 00	Henry Lawrence et John Langlois.....

## No. 2.—Suite.

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année en chemin à faire seulement.	Longueur parachovée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2.30	1.23	0.10	0.07	.....	.....	.....	0.98	400 00
.....	0.18	0.21	0.18	0.21	.....	15	2.33	600 00
.....	9.00	1.39	1.34	0.50	.....	69	3.36	800 00
0.72	0.16	0.54	0.09	.....	.....	28	0.16	80 00
1.00	0.29	0.03	.....	.....	.....	35	.....	100 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	92	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	121	.....	.....
.....	3.27	2.22	0.84	0.21	.....	360	6.87	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	375	.....	.....

TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Bonaventure.— <i>Suite.</i>	Réparations au pont Mercier, à l'embouchure de la rivière Matapédia.....	153 12	Georges Barrette.....
"	Sauvetage des matériaux du pont sur la rivière Matapédia, à St-Alexis.....	37 00	Mathias Blaquiére.....
"	Route Létourneau entre les lots 9 et 10 du 1er rang rivière Ristigouche, canton Matapédia.....	50 00	Jérémie Pitre.....
"	Détour du chemin sur les lots 1 et 2 du 2e rang de la rivière Matapédia et les lots 6, 7 et 8 du rang Adams.....	150 00	Jérémie Pitre.....
"	Route Dion et Dubé conduisant de Caplan à Musselyville et route Bariault conduisant de ce dernier endroit jusqu'au 9e rang canton Hamilton.....	500 00	F. Ulric Dion.....
"	Construction d'un pont sur le ruisseau LeBlanc, sur le lot 11 du 2e rang du canton Hamilton.....	100 00	Pierre Bigaouette.....
"	Route St-Paul sur le lot No 17 du 3e rang Hope, dans St-Godéfrui.....	130 00	Abel Grenier (fils de Jacques).....
"	Route centrale sur le lot No. 26 du 3e rang Hope, dans St-Godéfrui.....	70 00	Abel Grenier (fils de Jacques).....
"	Route François Poirier, dans les 1er et 2e rangs Cox, dans St-Bonaventure.....	100 00	Salomon Henry.....
"	Route Ignace Babin, dans les 3e et 4e rangs Cox, dans St-Bonaventure.....	100 00	Salomon Henry.....
"	Route Louis Bourdages, dans le 1er rang Hamilton, dans St-Bonaventure.....	75 00	Salomon Henry.....
"	Route Desbiens, dans le 3e rang Hamilton, dans St-Bonaventure.....	75 00	Jean Pierre Arsenault.....
"	Route Mercier, dans St-Bonaventure, passant entre les lots 25 et 26 dans le 3e rang du canton Hamilton.....	150 00	Jean Pierre Arsenault.....
"	Route Pasteur Lepage, sur le lot No 16 du 3e rang Hamilton.....	148 50	Joseph G. Cyr.....
	Totaux.....	2,738 62	

No. 2.—*Suite.*

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'alignement.	Longueur parachevée cette année en chemin de rolage.	Longueur du chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	1.25	0.75	0.36	0.02	.....	.....	0.75	50 00
.....	1.09	.....	0.43	0.11	.....	.....	0.65	300 00
.....	9.00	.....	0.86	0.52	5.00	265	4.00	450 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	295	.....	.....
.....	.....	.....	0.89	0.03	0.02	23 00	5	.....
.....	1.00	.....	0.40	.....	.....	.....	0.32	250 00
.....	2.00	.....	0.47	0.21	.....	.....	0.80	200 00
.....	2.00	.....	0.98	0.16	.....	100 00	0.50	200 00
.....	1.00	0.43	0.43	0.05	.....	75 00	36	0.54
.....	1.00	.....	0.54	.....	.....	.....	50	0.14
.....	6.00	.....	0.39	0.13	0.14	6 50	6	3.00
.....	.....	0.86	.....	.....	.....	17 00	27	0.86
.....	1.54	5.25	1.28	15.16	221 50	684	10.76	.....





TABLEAU No. 2.

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entreponeurs, etc.	Longueur du parcours des chemins parachevés en totalité.	Longueur ouverte cette année en chemin d'entretien seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin de roulage et de portage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Fonds et pousseurs.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
Chicoutimi et Saguenay—Suite.....	Préparation du bois et achat du fer pour la construction d'un pont sur la rivière des Aulnais, au site du pont temporaire dans le chemin de la mission St-Ambroise de la Rivière à L'Ours, canton Bourget .....	88 92	Anice Lavole.....									
" .....	Réparer le pont de la rivière Ha! Ha!, sur le lot No. 2 du rang 11, canton Barot, et construction d'un pont en arrière de la culée ouest.....	125 00	Bénédi Lavole.....							25		25 00
" .....	Rehausser le vieux quai et en construire un autre, au bas de la falaise, pour protéger le village de Saint-Aiphonse, des ravages causés par la rivière à Mars .....	300 00	Alfred Potvin .....									1,000 00
" .....	Réparations d'une cage au pont du Portage des Roches, dans le canton Kenogami.....	150 00	Basillique Gauthier.....									
" .....	Construction d'un bac pour faire la traversée de la rivière Saguenay, à St-Charles Borromée .....	105 25	Edmond Boulet.....									
" .....	Construction d'une petite embarcation (barge) pour suivre le bac ci-dessus.....	20 00	Edmond Boulet.....									
" .....	Subvention au bateau pour tenir la traversée entre Ste-Anne et Chicoutimi.....	100 00	Epiphane Gagnon.....									
" .....	Route dans le canton Simard, de Shipshaw à la Rivière à L'Ours.....	50 00	Charles Guimond.....			0 50	0 07					
" .....	Chemin de St-Charles Borromée à Jonquière .....	200 00	Réy C. Richard Tremblay.....			0 61	0 21			12		
" .....	Route entre les lots 14 et 15 du 5e rang, canton Simard .....	75 00	Jérémie Perron.....	0 72	0 86	0 18				30	0 36	60 00
" .....	Réparation d'une côte sur les lots 10 et 9 dans le chemin de front du 1er rang, canton Tremblay .....	49 50	Thomas Tremblay.....									
" .....	Chemin dans le canton Dumas, conduisant de L'Anse St-Jean à L'Anse St-Etienne .....	200 00	Benjamin Boudresault ..		0 40	1 70					8 00	1200 00
" .....	Route de la Ratière, entre les lots 6 et 7 du 5e rang, dans Jonquière.....	100 01	Alexis Tremblay.....		1 00	0 38				25	2 00	400 00

TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du parcours des chemins pour parachèvement total.				Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponds et porceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachéver	Coût probable.
				Longueur ouverte cette année en chemin d'hi- ver seulement.	Longueur paraché- vée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.						
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.		\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
Chicoutimi et Sague- nay.— <i>Suite.</i>	Route du Petit Montréal entre les Nos 4 et 5, rang St-Isidore, dans St-Domi- nique de Jonquières.....	49 50	Hubert Keroack.....			1.00	0.01			6	1.00	
"	Réparation des côtes dans le chemin de front du 1er rang canton Tremblay.....	100 00	Cléophe Brassard.....					0.21				
"	Route Harvey passant dans le canton Tremblay, depuis le No 24 du 7e rang jusqu'au 10e rang et continuant entre les cantons Tremblay et Harvey jus- qu'à la rivière Vallu.....	24 75	Ovila Simard.....	8.50				0.36	31 00		5.14	1500 00
"	Préparation du bois pour la construc- tion d'un pont sur la rivière Kasko- uia, sur le lot 38 rang sud. Kéougamé, dans St-Cyrille.....	73 30	Rév. Sam Bouchard.....									
"	Aide à la construction d'un pont sur la rivière au Caribou, sur le lot 20 du 5e rang, canton Tremblay.....	20 00	Thomas Tremblay.....							38		
"	Réparation du chemin maritime entre la rivière Baudé et Petites Berge- ronnes.....	98 35	Eugène Caron.....					8.00			3.00	150 00
"	Route Tremblay, dans les rangs 10 et 11 du canton Falardeau.....	100 00	Rév. D. Roussel.....			2.54				36		
"	Chemin de front du rang ouest, canton Ferland.....	148 19	Bénéti Lavoie.....	17.00	0.90		0.18	4.00		54	12.00	1,800 00
"	Chemin de front du 7e rang, canton Otis, conduisant à l'Ause St-Jean.....	49 50	Prudent Potvin.....			0.21						
"	Chemin de front sur les Nos 5, 6, 7 du rang ouest de la rivière des Aulnais, dans le canton Bourget.....	169 80	Etienne Bergeron.....	2.00		0.47	0.07			53	1.50	1,000 00
"	Aide à la reconstruction d'un pont sur la rivière aux Vases, sur l s Nos 19 et 20 du 1er rang, canton Simard.....	25 00	Joseph Bouillanne.....							55		
"	Réparation d'une côte sur le lot No 17 du 2e rang, canton Chicoutimi.....	24 75	Thomas Villeneuve.....					0.03			0.04	75 00
"	Réparer la partie du chemin St-Urbain située dans le comté de Chicoutimi.....	74 75	André Gagnon.....					25.00				
"	Chemin Archambault entre les rangs 4 et 5 du canton raché et routes condui- sant du chemin Archambault au pont de la Grande Décharge.....	97 87	Zéphirin Néron.....			0.07		1.50		25		

## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Chicoutimi et Saguenay.— <i>Suite.</i>	Chemin maritime dans le canton Saguenay, entre la Rivière au Canard et la Baie des Rochers.	150 00	Henry Dufour.
"	Construction d'un pont à la Rivière du Moulin, dans le canton Chicoutimi.	75 00	Jean Langevin.
"	Chemin de front de l'Anse à Grosse Roche, dans le 2e rang du canton Albert.	100 00	Meridé Laprise.
"	Réparations au chemin maritime dans le canton Escoumains, du No. 10 au No. 26.	100 00	Adolphe Gagnon.
"	Réparations au pont sur la rivière Grandes Bergeronnes, sur les lots 43 et 44 du 1er rang, canton Bergeronnes, et au chemin maritime de chaque côté du dit pont.	130 00	Rév. Arthur Guay.
"	Aide à la construction d'un pont sur la rivière au Caribou, sur le lot 70 du 7e rang, canton Tremblay.	25 00	Réul Tremblay.
"	Chemin Archambault dans les cantons Bourget et Taché. Réparations faites pour passer en hiver.	48 00	Rév C. Rich. Tremblay.
"	Pont chez Elzéar Gauthier, dans le canton Bourget.		
"	Route Tremblay traversant les rangs 7 et 8 entre les cantons Tremblay et Simard.	50 00	Pierre Bouchard.
"	Route entre les lots 10 et 11 du 5e rang, canton Simard.	24 75	Lina Fillion.
"	Chemin de front conduisant de Sacré-Cœur à Tadoussac.	60 00	Rév. Mathias Tremblay.
"	Route du petit lac Clair, entre les lots 27 et 28 du 3e rang du canton Paler-deau.	10 00	Thomas Tremblay.
"	Route conduisant au pont de la Grande Décharge, passant entre les lots 41 et 42 du 3e rang et les lots 42 et 43 du 4e rang, dans le canton Taché.	148 50	Zéphirin Néron.
"	Grains de semence pour les colons de l'Anse St-Jean.	41 25	Geo. Tanguay.

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année au chemin d'hiver seulement.	Longueur des chemins parachevés et livrés au trafic du roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
5.00	0.36	0.02				24	2.00	2,000 00
						100		150 00
5.00	0.71					3	2.00	600 90
				1.71		6		
				0.01	40 00	136		
						75		25 00
				6.00		20		
				2.43	20 00			
2.28	0.18						0.39	200 00
				0.14				
			0.14	1.00			0.14	
2.50	0.09	0.48	0.14	1.50		12	0.25	150 00

TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

No. 2.—Suite.

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'hi- ver seulement.	Longueur parachévie cette année en chemin de roulage.	Longueur du chemin ouvert et de para- chévement fait cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachéver	Coût probable.
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
Chicoutimi et Saguenay.—Suite.....	Préparation du bois pour la construction d'un pont sur la rivière Kaskouia, sur le lot No 12 du 2e rang, canton Kénigami.....	74 80	Rév. E. E. Gauthier.....									
".....	Réparations au pont sur la rivière Valin, entre Ste Anne et St-Fulgence.....	54 68	Georges Barrette.....									
".....	Réparations au pont sur la rivière des Aulnais, sur le lot 19 entre les rangs est et ouest du canton Bourget, près du village de St-Ambroise.....	50 00	Etienne Bergeron.....							90		
	Totaux.....	3,966 92			2.93	8.60	0.91	51.89	91 00	825	37.82	
Compton.....	Chemin Gould et Lambton, au fronteau des lots 45 et 46 entre les rangs 1 et 2 du canton Winslow.....	99 00	James Leonard.....				0.33					
".....	Chemin de front, du lot 15 au lot 25, entre les rangs 2 et 3 sud-ouest du canton Whitton.....	75 00	John R. McAuley.....				1.25					
".....	Chemin de front, du lot 1 au lot 15, entre les rangs 2 et 3 sud-ouest du canton Whitton.....	75 00	T. V. Reed.....									
".....	Chemin dans la ligne entre les cantons Whitton et Marston.....	98 00	Kenneth W. McLeod....					0.75				
".....	Chemin Victoria sur les lots 26 et 27 dans le 11e rang du canton Marston.....	100 00	John A. McAulay.....	5.00			0.21			6	4.00	2,000 00
".....	Chemin de front traversant le canton Marston entre les rangs 2 et 10.....	198 88	Rév J. D. Bernier.....			0.04	0.36		23 00	14	3.00	1,200 00
".....	Chemin de front des rangs 10 et 11 du canton Marston, du lot 16 au chemin Victoria.....	50 00	Rév J. D. Bernier.....	3.00		0.32			8 00		2.25	675 00
".....	Chemin Ditton traversant les rangs 1, 2 et 3 sur les lots 24, 25 et 26 du canton Hampden.....	149 30	Henry Snell.....				3.00		85 00		0.33	187 00
".....	Chemin de front entre les rangs 3 et 4 du canton Emberton.....	74 30	Michel Labbé.....	2.75			0.72			6	2.00	800 00
".....	Chemin de la vallée Leach, traversant en diagonale les rangs 6 et 7 du canton Jereford, du lot 23 au lot 27.....	75 00	L. Calixte Dupuis.....	2.11		0.83	0.25			12		400 00



TABLEAU

No. 2.—*Suite.*

### ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du patronne pour parachever le pont.	Longueur ouverte cette année au chemin d'hiver seulement.	Longueur parachevée cette année au chemin de roulage.	Longueur de chemin fait cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever	Coût probable.
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
Compton.— <i>Suite</i> .....	Chemin de la vallée Leach, dans le canton Hereford.....	75 00	L. Callixte Dupuis.....			0.47				15		
" .....	Chemin de front, du lot 15 au lot 54, 3e rang Hampden, appelé chemin Bury et Mégantic.....	122 75	Antoine Gagnon.....	6.00		0.21		4.79		18	4.00	1,000 00
" .....	Chemin entre les rangs 9 et 10 du canton Marston, depuis la ligne de Ch-sham jusqu'au chemin Victoria.....	192 17	Rév J. D. Bernier.....	6.00			0.03	0.40	17 00	10	2.00	700 00
	Totaux.....	1,385 00				1.83	0.32	11.81	133 00	81	17.64	
Deux-Montagnes.....	Aide aux travaux de redressement et de creusement de la rivière connue sous les noms de St-Jochim, du Petit Brûlé, du Chêne et Belle Rivière.....	1500 00	Ant. Séguin.....									
" .....	Aide à la réparation du pont Vlau, dans St-Colomban.....	54 00	J. A. C. Ethier.....									
" .....	Aide à la réparation du pont Brisebois, dans St-Colomban.....	175 00	J. A. C. Ethier.....									
" .....	Aide à la reconstruction d'un pont sur la rivière du Nord, entre St-Colomban et St-Canut.....	150 00	Avila Gauthier.....									
	Total.....	1,879 00										
Dorchester.....	Travaux faits en 1894 sur le chemin du grand rang de Ste-Justine.....	4 00	F.-X. Marquis.....									
" .....	Chemin de front des lots 12 et 13 entre les rangs 1 et 2 du canton Granboune.....	74 30	Andrew Murphy.....			0.36				16		2,000 00
" .....	Route Gagnon entre les lots 29 et 30 du 5e rang du canton Watford.....	49 45	Joseph Gagnon.....	0.90		0.09	0.21				0.29	150 00
" .....	Route dans la ligne de division entre les cantons Watford et Langervin, appelée "chemin de la Grande Ligne".....	49 66	François Hébert, fils....	6.50		0.25					3.25	1,500 00

TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Dorchester.— <i>Suite.</i>	Chemin Watford, Cranbourne et Lac Etchemin, sur les rangs 3, 10, 11, 12, 13, et 14 du canton Cranbourne.....	74 89	Louis Fortin.....
"	Route sur le lot No 35 du 8e rang de Cranbourne.....	73 42	Adélard Laflamme.....
"	Chemin de front entre les rangs 2 et 3 de Saint-Nazaire, depuis chez Louis Tanguay jusqu'à Patrick O'Farrell.....	49 40	Louis Tanguay.....
"	Chemin de front des lots 22 et 23 du 11e rang de Frampton.....	60 00	Patrick Hayes.....
"	Chemin de front du lot 26 du cadastre, rang St-Georges, dans Ste-Marguerite, conduisant à St-Edouard de Frampton.....	60 00	Baptiste Bégin.....
"	Chemin de front sur les lots 9, 10, 11 et 12b des rangs 7 et 8 S.-O. de Watford Ouest.....	69 60	Néré Hancourt.....
"	Chemin de front dans le 1er rang du canton Standon, depuis le lot 17 jusqu'à la rivière des Fleurs.....	25 00	Edward W. Nicholson.....
"	Chemin du 1er rang de Standon.....	24 75	Jacques Audet.....
"	Route du <i>Back Range</i> , dans St-Léon de Standon.....	24 75	Jacques Audet.....
"	Chemin de front des lots 26 et 27 du 1er rang de Frampton.....	35 00	Michael Enright.....
"	Route McCowan dans le 3e rang de Frampton.....	24 75	Francis Brennan.....
"	Chemin de front sur les lots 26, 27 et 28 entre les rangs 7 et 8 S. O. de Watford.....	50 00	David Grenier.....
"	Chemin de front sur les lots 2, 3, 6, 7 et 8 du rang 10 et le lot 8 du rang 9 N. E. de Watford Ouest.....	150 00	David Grenier.....
"	Route Ste-Marie, dans le nouveau tracé entre les lots 24 et 25 du 8e rang Languevin.....	50 00	Philiéas Tanguay.....
"	Chemin de la Grande Ligne entre les cantons Watford et Languevin.....	100 00	Rév. J. Ulric East.....

No. 2.—*Suite.*

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins pour parachever tout.	Longueur ouverte cette année en chemin d'hiver seulement.	Longueur parachevée de ce chemin du roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et pontceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
6.50	0.29			0.72		6	2.25	1,200 00
0.80				0.80				75 00
				0.45		3		
				0.10		3	0.72	600 00
				3.08				
5.00		0.43					3.50	600 00
1.52		0.21				3	0.87	400 00
				0.18		4		
		0.07						
		0.29					0.50	150 00
0.72				0.09			0.82	100 00
5.50	0.40	0.20	0.03			6	3.50	800 00
9.00	0.54	0.50	0.07				5.00	2,500 00
1.30	0.10	0.90	0.10		200 00	14	0.40	400 00
		0.48		1.78				



TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Gaspé.—Suite.....	Réparation d'une côte dans la route Pierre Dugas, 1er rang du canton Tourelle.....	49 50	Gérard Lévesques.....
" .....	Route Pierre Dugas, dans le 1er rang du canton Tourelle, dans Ste-Anne des Monts.....	50 00	Pierre Dugas.....
" .....	Côte dans la route Arthur Alarie Roy, canton Romieu, dans Cap Chat.....	24 50	Octave Ducasse.....
" .....	Pont sur la rivière Whalen, sur le lot 14 du 1er rang du canton Cap Rosier.....	99 50	Paul Gagnon.....
" .....	Chemin de front du 1er rang de l'Anse Sauvage au Cap Gaspé.....	49 50	Cyrille Cassovie.....
" .....	Chemin conduisant de la rivière au Renard à la Baie du Nord Ouest.....	100 00	André Samuel.....
" .....	Chemin conduisant de la rivière au Renard à la Baie du Nord Ouest.....	100 00	J. B. Samuel.....
" .....	Chemin conduisant de la Baie du Nord Ouest à la rivière au Renard.....	200 00	Dominique Lemieux .....
" .....	Route de l'Anse à Louise, canton de Cap Rosier, sur les lots 26 et 27.....	49 85	Paul Blanchet.....
" .....	Route entre les lots 36 et 37 du 1er rang de Jersey Cove, canton Cap Rosier.....	49 30	Guillaume Synnette....
" .....	Route entre les lots 16 et 17 du 1er rang et les lots 11 et 12 du 2e rang est du canton Malbaie.....	200 00	Félix Cassivi.....
" .....	Route de l'Anse à Fougère, dans le 2e rang de la Rivière au Renard.....	50 00	Alfred Noël.....
" .....	Chemin conduisant de la Rivière au Renard à la Baie du Nord-Ouest.....	50 00	Honoré Ouellet.....
" .....	Chemin de Division montant au 2e rang, dans Cap Rosier.....	49 80	John Packwood.....
" .....	Chemin de front entre les rangs 1 et 2, du lot 19 au lot 15 de l'Anse à Louise, canton Cap Rosier.....	49 80	Zéphirin Blanchet.....
" .....	Route de l'Anse à Louise entre les lots 26 et 27, canton Cap Rosier.....	49 75	Hubert Bond.....
" .....	Chemin de front du 2e rang depuis le lot 19 jusqu'à la route de l'Anse à Louise.....		

No. 2.

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours fait par le chemin après leur parachèvement, total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'il-ver seulement.	Longueur parachévie cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fait au pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
				0.10				
		0.47				5		25 00
				0.03				25 00
3.50				2.00			1.50	200 00
9.00		0.09				6	1.50	2,000 00
9.00		0.10				9	1.50	2,000 00
6.00		0.58					2.50	1,500 00
1.55		0.10					0.29	50 00
1.39	0.14	0.04	0.04				1.35	1,000 00
2.56		1.27	0.07			28	1.09	400 00
				0.90				
10.50		0.06					1.50	2,000 00
1.45	0.11						0.44	325 00
0.83		0.25		0.14			0.58	300 00
				0.14				
				0.18			0.90	800 00

TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Gaspé.— <i>Suite</i> .....	Abattre les côtes de chaque côté du pont de Anselme Lepage dans le chemin de front du 2e rang, ainsi que les côtes du pont de Bruce dans la route de la montagne, au 2e rang du Cape Cope, canton Percé.....	100 00	Charles Paget, sr.....
" .....	Abattre les côtes près des ponts de Peter Ferguson, Adolphe Couture et Joseph Cloutier, dans le chemin de front à l'Anse à Beaulieu, passant entre les rangs 1 et 2 du canton Percé.....	99 75	C. N. Savage.....
" .....	Chemin dans le 1er rang du canton York, conduisant au pont en construction sur la rivière York.....	75 00	Peter B. Paterson .....
" .....	Chemin dans le 1er rang du canton Baie de Gaspé Sud, conduisant au pont en construction sur la rivière York.....	75 00	William H. Paterson....
" .....	Route Moore dans le 2e rang du canton Percé.....	4 00	George Cahill.....
	Totaux.....	2,848 92	
Joliette.....	Entretien du chemin Brassard, depuis Ste-Emélie de l'Energie jusqu'à la grange Robitaille, durant l'hiver 1896-97.....	70 00	Olivier St-George.....
" .....	Entretien du chemin Brassard, depuis Ste-Emélie de l'Energie jusqu'à la grange Robitaille, durant l'été 1897..	60 00	J.-B. Robitaille.....
" .....	Reconstruction du pont Garnier, sur la rivière L'Assomption, sur le lot No 25 du 3e rang du canton Cathcart.....	400 00	Francis Neilan, maire..
" .....	Compléter le détournement du chemin de front du 4e rang Cathcart, sur les lots 21, 22 et 23.....	197 87	Ernest Labine.....
	Totaux.....	727 87	

No. 2.—*Suite*.

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours à parcourir parachèvement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'hiver seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur du chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	0.18	0.09	.....	.....	8	0.25	150 00
.....	.....	0.30	0.02	.....	.....	22	0.30	150 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	0.25	3.14	0.22	3.52	300 00	751	13.70	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	400 00	164	.....	150 00
.....	.....	0.36	0.10	.....	.....	80	.....	50 00
.....	.....	0.36	0.10	.....	400 00	194	.....	.....

### ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
Kamouraska .....	Route du lac de l'Est dans les cantons Painchaud et Chapais.....	\$ cts. 300 00	J. R. Beaulieu, fils.....
" .....	Route du 7e rang, dans St-Pacôme.....	95 80	Luc Lizotte.....
" .....	Route du 4e au 5e rang, dans St-Pacôme, appelée "route du Lac".....	202 95	Luc Lizotte.....
" .....	Chemin de front du 2e rang, canton Woodbridge, dans St-Bruno.....	250 00	Nap. Rivard.....
" .....	Pont de la rivière Maniel, au 6e rang de la route centrale dans St-Bruno.....		
" .....	Route Ennis, dans Ste-Hélène, sur les rangs 1, 2 et 3.....	124 87	Murry Castonguay.....
" .....	Pont dans la route St-Onésime, au 8e rang du canton Lxworth.....	124 90	Barthélemy Ouellet.....
" .....	Chemin de front sur les lots 8, 9 et 10 du 7e rang et les lots 14, 15, 16 et 17 du 8e rang, dans le canton Bungay.....	96 20	Stanislas Michaud.....
	Totaux.....	1,194 72	
Lac St-Jean.....	Subvention au bateau à vapeur "Le Colton", pour faire le service sur le lac St-Jean et ses tributaires, durant l'année 1897 (balance du subside de \$2,000.00 pour la 1e année) .....	1500 00	H. J. Beemer.....
" .....	Construction d'une bâtisse sur la glace du lac St-Jean, à mi-chemin entre la Pointe Bleue et Pérignon, et entreti- en du chemin durant l'hiver 1896-97.....	27 57	Arth. du Tremblay.....
" .....	Construction d'un pont sur la rivière Tikouapé, sur le lot 42, dans la route du 8e rang du canton Normandin.....	460 44	Georges Nadeau.....
" .....	Construction d'un pont sur la rivière au Saumon, sur le lot No 5, dans le chemin de front entre les rangs 5 et 6 du canton Demeules.....	409 51	Alex. Fraser.....
" .....	Fer pour la construction du pont sur la rivière Kousépeganish, dans le chemin du 3e rang du canton Caron.....	26 68	Sixte Bouchard.....

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

[illegible]

TABLEAU

### ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.		CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
			\$ cts.	
Lac St. Jean.—Suite.	Construction du pont de la Baie Tréni- niet et des terrassements, sur le lot No 30 du 2e rang de l'Île d'Alma.....	298 00	Georges Tremblay.....	
"	Reconstruction du pont du ruisseau chez Damase Dion, sur le lot No 52 du 4e rang canton Parent.....	24 90	Adélaïd Guillemette.....	
"	Réparations au pont du rui-seau chez Joseph Bélanger, sur le lot No 50 1/2 sud du 4e rang canton Parent.....	25 00	Adélaïd Guillemette.....	
"	Préparation du bois pour ponceaux dans la route entre les lots 40 et 41 du rang 7 du canton Normandin.....	13 10	Pierre Boulette.....	
"	Réparations au pont sur la rivière Mistassini, entre le lot No 41 du 17e rang Parent et le canton Pelletier.....	492 97	Arthur Perron.....	
"	Préparation du bois pour ponceaux et terrassements dans le chemin de front des rangs 3 et 4 du canton Signal.....	37 80	Ernest Claveau.....	
"	Route entre les lots 30 et 31 des 1er et 2e rangs Carou.....	498 70	Wenceslas Fortin.....	
"	Ouverture d'une route entre les lots 26 et 27 du rang Mistassini, canton Pel- letier, et du chemin de front du lot 18 au lot 49 entre les rangs 6 et 7 du dit canton Pelletier.....	895 63	Ferdinand Perron.....	
"	Route du Lac Gros Visous au Lac des Commissaires, entre les lots 40 et 61 des 17e et 18e rangs du Lac des Com- missaires, canton Malherbe.....	600 00	David Bouchard.....	
"	Ouverture d'un chemin ayant son point de départ à la grande Rivière Péri- bonca entre les lots 14 et 15 du 2e rang du canton Dalmas, longeant ensuite la P-tite rivière Péribonca jusqu'aux premières chûtes au 6e rang du dit canton Dalmas.....	1,892 08	Edouard Niquette.....	
"	Construction d'un pont sur la rivière Moreau, traversant le chemin Péri- bonca ci-dessus mentionné, sur le lot 17 du 3e rang Dalmas.....	638 68	Edouard Niquette.....	
"	Ouverture d'une route sur les lots 4 et 5 des rangs 4, 5, 6, 7 et 8 du canton Ashuamouchouan, dans St. Prime.....	136 14	Stanislas Maurice.....	

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année et chemin d'hi- ver achevé.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur du chemin financié et de pontage fait cette année.	Longueur du chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	62	.....	200 00
.....	.....	.....	.....	.....	125 00	120	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	45 00	150	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	883	.....	.....
2.00	.....	2.09	0.03	.....	.....	22	.....	.....
.....	6.03	.....	.....	.....	.....	146	.....	.....
3.00	.....	1.54	0.65	.....	.....	40	1.46	600 00
4.50	0.50	3.00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	92	.....	.....
6.00	.....	6.00	0.12	.....	.....	.....	.....	.....

TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du parcours des chemins après leur parachevement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'ha- vier seulement.	Longueur parachevée et livrée en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à construire ou à parachever.	Coût probable.
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
Lac St. Jean.— <i>Suite.</i>	Ouverture d'une route sur le lot 19 des rangs 6, 7 et 8 du canton Ashuapmou- chouan, dans St. Prime.....	50 00	Frs. Côté.....	3.00		3.00						
"	Réparations d'un pont et des terrasse- ments de chaque côté, sur le lot 41 entre les rangs 5 et 6 du canton Ashu- apmouchouan, dans St. Prime.....	149 80	Frs. Côté.....					0.03	400 00	45		
"	Route entre les lots 21 et 25 des rangs 4, 5 et 6 du canton Dolisie.....	643 03	Georges LeBel.....		1.45	0.72	1.93	0.72				1,000 00
"	Route du pont du lac Bouchette, tra- versant les rangs 5, 6 et 7 du canton Dablon, sur les lots 12 et 13.....	300 00	William Boudreault....	3.00	1.46		0.14			20	2.00	1,400 00
"	Terminer le pont et les terrassements sur le retréci du lac Oulatchouan, sur le lot No 12 du 6e rang du canton Dablon.....	130 19	William Boudreault....				0.07			480		
"	Route sur les lots 12 et 13 du 6e au 8e rang du canton Dablon.....	100 00	William Boudreault....	4.00		0.48	0.14				3.50	1,400 00
"	Route entre les lots 7 et 8 du 5e rang du canton Dablon jusqu'au 15e rang de Dequen.....	25 00	William Boudreault....	0.47		0.98					0.39	200 00
"	Route de la station sur les lots 7 et 8 du 5e rang du canton Dablon, appelé "chemin du 15e rang Dequen".....	25 00	William Boudreault....	0.72	0.19			0.07			0.36	100 00
"	Côte Oulatchouan, sur le lot No 19, dans le chemin de front du 1er rang du canton Charlevoix.....	99 40	Auguste Bouchard.....				0.05					
"	Route de St-André, dite de l'Epouvante, du côté est de la rivière Métabet- chouan, traversant les rangs 4, 5 et 6 du canton Métabetchouan.....	296 80 194 95	Théophile Vandal..... Rév. J. B. Vallée.....			0.47	1.72			38	1.09	350 00
"	Route de St-André, dite de Lamartine, du côté ouest de la rivière Métabet- chouan, traversant les rangs 5, 6 et 7 du canton Métabetchouan.....	100 00	Denis Boivin.....	8.00		0.32	1.83			6	6.00	1,500 00
"	Pont sur la petite rivière à l'Ours, entre les rangs 3 et 4 du canton Demeules.....	69 70	Alexandre Potvin.....							12		
"	Réparations des côtes dans le chemin de front entre les rangs 3 et 4 du can- ton Demeules, du lot 10 au lot 23.....	198 50	Joseph Routhier.....				0.01			23	4.00	600 00



TABLEAU No. 2.—*Suite.*

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du parcours parachevé pendant l'année.								Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
				Longueur ouverte cette année en chemin d'alignement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.								
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.				
Lac St. Jean.— <i>Suite.</i>	Construction d'un pont sur le lot No 46 du rang A, canton Signal, appelé Anse du Lac.....	150 00	Etienne Coulombe.....						125						
"	Réparations au pont de la Grande Décharge.....	122 33	Georges Barrette.....												
"	Route du quai, passant sur le lot No 16 du 1er rang du canton Taillon.....	230 00	Joseph Larouche.....		1.09		0.18		37	1.00				400 00	
"	Avance à certains colons de Péribonca sur terrain défriché, remboursable.....	611 25													
"	Divers secours en nature pour les mêmes colons de Péribonca, également remboursable.....	612 33													
"	Trois ponts dans le 2e rang du canton Daimas, sur les lots 25, 26 et 32.....	483 98	Ed. Niquette.....						210						
"	Réparations au pont sur la rivière Ashuapmouchouan à St-Félicien.....	144 40	Georgus Barrette.....												
"	Terminer le pont sur la rivière Tikouapé, sur le lot No 42 dans la route du 2e rang Normandia.....	49 70	J. B. Carboneau.....												
"	Terminer le pont de la rivière au Saumon, dans le 5e rang du canton De-meules.....	75 00	Alex. Fraser.....												
"	Subvention au bateau à vapeur "Le Colon", durant l'année 1898, 1er versement de la 5e et dernière année.....	500 00	H. J. Beemer.....												
"	Subvention au bateau à vapeur "Mistassini" et aide en général aux bateaux faisant le service sur le Lac St-Jean.....	3,000	H. J. Beemer.....												
"	Prêt pour aider aux victimes de la tempête du 5 juillet 1897, à St-Félicien et St-Prime.....	2,100													
"	Réparations dans le chemin longeant la rivière aux Foins dans Mistassini, sur les rangs 8, 9 et 10 du canton Dobeau.....	212 75	G. Gaudreault.....					3.00							
"	Réparations et construction de petits ponts sur le chemin longeant la rivière aux Foins, sur les rangs 4, 5 et 6 du canton Pelletier.....	278 80	Hilaire Hamelin.....					3.00							



TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du parcours des chemins à ouvrir ou à parachever total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'uti- ver seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de rouage.	Longueur de chemin facilité et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et pontoux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever	Coût probable.
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
L'Islet	Réparations à la route Elgin entre les cantons Dionne et Casgrain, dans St Pamphile, depuis le lot No 1 jusqu'au lot No. 8	49 85	Louis Bélanger					0.72	5 00			
"	Route des Gagnon, dans St-Pamphile, passant entre les lots 26 et 27 du rang A canton Dionne	75 00	Prudent Gauvin	1.01				0.72			0.29	50 00
"	Route des Pelletier, dans St-Pamphile, entre les lots 3 et 4 du 2e rang du canton Dionne	75 00	François Pelletier	1.00			0.03	0.25		5	0.75	250 00
"	Chemin Taché, entre les rangs 5 et 6 du canton Garneau, dans Ste-Perpétue, à l'ouest de la route Elgin	75 00	Charles Leblanc					0.50		41		
"	Chemin Taché, entre les rangs 5 et 6 du canton Garneau, du lot No. 18 au lot No. 33, dans Ste Perpétue	75 00	Clément Gagnon				0.14	0.50			1.50	
"	Chemin Taché entre les rangs 4 et 5 du canton Lafontaine dans Ste-Perpétue à l'est de la route Elgin	75 00	Lucien Bélanger				0.02	1.50				
"	Route Elgin entre les cantons Garneau et Lafontaine, depuis l'église de Ste-Perpétue en allant vers St-Pamphile	100 00	Darven Lizotte					1.50		4		
"	Route Elgin entre les cantons Ashford et Fournier, depuis le lac Noir allant vers l'église de Ste-Perpétue	125 00	Magloire Caron					2.00		25	0.50	
"	Route Elgin, entre les cantons Ashford et Fournier, vis-à-vis les rangs 7, 8 et 9 jusqu'au lac Noir	125 00	Narcisse Boucher					1.50		20	4.00	300 00
"	Route Elgin, dans le canton Ashford, depuis la route Arago jusqu'à l'église de St-Damase	148 50	Thomas Gamache				0.50	3.00			3.00	500 00
"	Chemin de front entre les rangs 3 et 4 du canton Fournier, appelé " Route Arago," dans St-Damase	49 50	J. B. Sénéchal					0.50			3.00	300 00
"	Réparation de 3 ponts sur le chemin Arago, depuis St-Marcel dans le canton Arago, au canton Leverrier	150 00	Pierre Pelletier							80		
"	Chemin Arago, dans St-Marcel, traversant les rangs 4, 3, 2 et 1 du canton Arago, jusqu'au camp des Cèdres	150 00	François Morin				0.03	4.00			4.00	500 00

## TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
L'Islet.— <i>Suite</i> .....	Chemin Arago traversant les cantons Boaubien et Lessard, du camp des Cèdres à l'église St-Cyrille.....	228 50	Alfred Lord.....
".....	Chemin de front entre les rangs 7 et 8 de St-Cyrille (2e rang du canton Les- sard) et reconstruction d'un pont.....	75 00	Anicet Lord.....
".....	Chemin Arago entre les rangs 5 et 6 de St-Cyrille et continuation dans le canton Fournier sur les rangs 2 et 3 et le fronteau du 4e rang du dit can- ton Fournier.....	75 00	François Fournier.....
".....	Route Thibault entre les lots 22 et 23 des 1er et 2e rangs du canton Les- sard, dans St-Cyrille.....	100 00	David Thibault.....
".....	Route Bourdages, entre les lots 3 et 4 du 2e au 3e rang du canton Bourdages, dans St-Cyrille.....	100 00	Louis Bernier.....
".....	Route Bourdages, dite " Pierre Noël ", entre les rangs 1 et 3 du canton Bour- dages.....	50 00	Alfred Fortin.....
".....	Route des Commissaires, traversant les rangs 4 et 5 de St-Cyrille.....	50 00	Augustin Richard.....
".....	Route dite de Terrebonne, passant entre les lots 20 et 21 à partir de la route Elgin jusqu'à la ligne de front entre les rangs 3 et 4 du canton Gar- neau.....	49 50	Michel Robichaud.....
".....	Chemin de front du 1er rang du canton Lessard.....	200 00	Rév. M. J. Fillion.....
".....	Pont sur le Bras Nord-Est, sur les lots 10 et 11 du 1er rang du canton Lessard.....	216 28	Rév. S. H. Lessard.....
".....	Chemin de la mission St-Adalbert, dans les cantons Casgrain et Leverrier; pour la partie en route gagnant le front du rang simple, canton Lever- rier.....	2441 63	
	Totaux.....		

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachevement total.	Longueur avancée, cette année en chemin d'ha- ver seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur du chemin faciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à couvrir ou à parachever	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
.....	.....	.....	.....	3.00	.....	3	15.00	.....
4.00	.....	0.02	.....	.....	.....	82	4.00	1500 00
.....	.....	.....	0.07	1.81	.....	.....	1.81	800 00
1.50	.....	1.16	0.02	0.14	.....	12	0.14	100 00
1.16	.....	0.32	.....	.....	.....	.....	0.76	300 00
2.40	.....	0.29	.....	1.05	12 00	4	0.94	1200 00
.....	.....	.....	.....	0.11	17 50	.....	.....	.....
1.01	.....	.....	.....	0.90	.....	.....	0.39	150 00
4.00	.....	0.76	0.07	.....	.....	18	2.28	1,000 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	86	.....	.....
1.00	0.65	0.16	.....	.....	.....	16	0.65	200 00
.....	0.65	2.71	0.88	23.70	34 50	346	42.91	.....

TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Lotbinière.....	Construction d'un pont sur la rivière du moulin à farine, dans le 2e rang de St-Antoine de Tilly.....	250 00	Charles Bergeron.....
" .....	Parachèvement de la route entre St- Agapit et St-Gilles.....	149 98	Naz. Drouin.....
	Totaux.....	399 98	
Maskinongé.....	Côte Narcisso Paquin dans le chemin de front du 2e rang Mandeville, sur le lot 673, concession N. 26 du lac Deligny, dans St. Didace.....	150 00	Bruno Bordeleau.....
" .....	Ouverture d'un chemin entre St. Alexis et St. Didace, traversant le lot 402 du rang Forsight, le lot 319 du rang du lac Blanc et une partie du canton Hunterstown.....	148 50	Bruno Bordeleau.....
" .....	Changement du chemin de la Chôte Bruisé, sur les lots 6 et 7 du 1er rang du canton Deauloues.....	28 60	Thomas Robert.....
" .....	Route du lac Caché, sur les lots B, 1 et 2 du rang nord-est de la rivière du Loup, dans le canton Deauloues....	34 10	Thomas Robert.....
" .....	Côte Gélinas dans la route sur le lot No. 7 du 2e rang du canton Deauloues.....	19 71	Thomas Robert.....
" .....	Route sur le lot No. 398 du rang Kimpton (St. Thomas) et le lot 431 du rang Tyler (St. Olivier) canton Hunterstown, dans St. Alexis des Monts.....	266 60	Thomas Robert.....
" .....	Construction d'un pont sur le décharge du lac Long, dans la route des lots 398 du rang Kimpton et 425 du rang Tyler, canton Hunterstown.....	32 60	Thomas Robert.....
" .....	Ebouli à l'ancien moulin Boulanger, dans le chemin de front sur le lot No. 11 du 5e rang du canton Deauloues, dans St. Alexis des Monts, réparations .....	16 55	Thomas Robert.....
	Totaux.....	696 66	

No. 2.—Suite.

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours ouvert pour parachèvement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'hi- ver seulement.	Longueur paraché- vée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachéver	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pièds.	Milles.	\$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	700 00	50	.....	.....
.....	0.72	.....	.....	1.00	.....	.....	.....	.....
.....	0.73	.....	.....	1.00	700 00	50	.....	.....
.....	.....	.....	.....	0.14	.....	.....	.....	.....
1.81	1.81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
0.29	0.10	.....	0.05	.....	.....	.....	0.21	100 00
2.50	.....	.....	.....	0.43	.....	.....	2.07	300 00
.....	.....	.....	.....	0.05	.....	.....	.....	.....
1.99	1.99	.....	.....	.....	.....	.....	1.99	600 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	25 00
.....	.....	.....	0.02	.....	.....	.....	.....	.....
3.90	.....	0.05	0.64	.....	.....	20	2.27	.....

## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Matane.....	Préparation du bois pour la construction d'un pont sur le ruisseau <i>Desil Harbour</i> , dans la route entre les lots 7 et 8 du rang B du canton Métalik.....	21 00	Alfred Blais.....
".....	Route sur le côté ouest de la rivière Matane, appelée "Grand Détour de Matane," sur les lots 1, 2 et 3 du 7e rang du canton Matane.....	48 40	Thimothée Fillion, fils..
".....	Route du 2e au 3e rang entre les lots 452 et 453, du cadastre officiel de St-Jérôme de Matane.....	49 00	François Bouffard.....
".....	Chemin du Grand Détour, au 2e rang de la rivière Matane, sur les terres de Louis Duret et Cléophas Bernier, et construction d'un quai le long de la rivière pour protéger le chemin.....	198 00	Hubert Degagné.....
".....	Route dite "Est de la Grande Coulee," dans le canton Tessier.....	99 00	Bénoni Simard.....
".....	Route du 3e rang, canton Tessier, dans St-Luc.....	50 00	Etienne Martel.....
".....	Route des Islets des Méchins, entre les lots 28 et 29 du 1er rang, canton Dillabaire et se continuant en montant sur les autres rangs.....	75 00	William Crewset.....
".....	Côte dans le chemin maritime sur le lot No. 36 du 1er rang, canton Romieu.....	50 00	Napoléon Ouellet.....
".....	Route entre le canton McNider et la seigneurie Méis.....	311 75	Ferdinand Lévesque....
".....	Route centrale de Méis à St. Damase, passant entre les cantons McNider et Cabot.....	150 00	Julien Michaud.....
".....	Route dite de Sandy Bay, entre le chemin Matapédia et le chemin de l'Intercolonial, passant entre les Nos. 85 et 86 du rang nord-est du chemin Matapédia, canton Awantish, dans St. Moise.....	147 12	Gélestin Smith.....
".....	Route sur le lot No. 15 du 8e rang, canton McNider, dans St. Damase.....	40 00	Théophile Couture.....

## No. 2.

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année ou chemin d'entretien seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
22.00	.....	.....	2.60	.....	.....	12	20.00	2,000 00
5.37	.....	.....	1.45	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	100 00
1.45	.....	0.72	0.01	.....	40 00	4	0.72	400 00
.....	.....	.....	0.39	.....	.....	.....	0.35	70 00
9.00	.....	.....	0.03	0.25	.....	30	6.00	1,000 00
.....	.....	.....	.....	0.07	.....	.....	.....	.....
5.50	.....	0.32	.....	.....	.....	10	2.50	2,500 00
3.00	.....	0.58	0.04	.....	.....	12	2.13	700 00
1.09	.....	.....	0.05	0.39	.....	.....	0.39	150 00
0.72	.....	0.29	.....	.....	.....	56	0.43	50 00

## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Matane.— <i>Suite</i> .....	Route de l'Intercolonial au 5 <sup>e</sup> rang du canton Awantjish, du No. 10 du 2 <sup>e</sup> rang de la seigneurie Matapédia, traversant le 3 <sup>e</sup> rang de la dite seigneurie et le 4 <sup>e</sup> rang du canton Awantjish, se continuant en chemin de front entre les rangs 4 et 5 du canton Awantjish.....	175 00	Théophile Bouchard....
".....	Route de St-Octave à Ste-Angèle, entre Valentin Ouellet et Henri Charvet sur un rang entre Hippolyte Gagné et Pierre Beanger sur l'autre rang.....	150 00	Barthélemi Dubé.....
".....	Route centrale, dite de l'église, du 1 <sup>er</sup> au 2 <sup>e</sup> rang du canton Matane, dans St-Uric.....	125 00	François Lapointe.....
".....	Route du 5 <sup>e</sup> au 6 <sup>e</sup> rang, canton Matane, dans St-Uric.....	100 00	Guilhaut Levesque.....
".....	Route Tartigou sur les rangs A et 4 du canton Matane, dans St-Uric.....	75 00	Jean A. Pelletier.....
".....	Route Ouest de l'église, dite "Route Octave Ross," du 1 <sup>er</sup> au 2 <sup>e</sup> rang du canton Matane, dans St-Uric.....	49 40	Louis Levesque.....
".....	Route longeant la rivière Humqui, au 6 <sup>e</sup> rang du canton Humqui.....	148 50	Marcel Brochu.....
".....	Route entre les lots 47a et 47b du 4 <sup>e</sup> rang canton Lepage.....	96 50	Napoléon St-Laurent...
".....	Route entre les lots 36 et 37 du 4 <sup>e</sup> au 5 <sup>e</sup> rang du canton Humqui.....	99 70	Ferdinand Banville.....
".....	Route de la grande ligne, du 2 <sup>e</sup> au 3 <sup>e</sup> rang, entre le canton St-Denis et la seigneurie.....	75 08	Thomas Otis, fils.....
".....	Route du Cap à la Baleine, traversant les rangs 1, 2 et 3 du canton Cherbourg.....	80 00	Cyrille Deschênes.....
".....	Route de l'église, du 5 <sup>e</sup> au 6 <sup>e</sup> rang du canton St-Denis, dans Ste-Félicité....	60 00	Joseph Bélanger, père..
".....	Côte dans le chemin de front du 1 <sup>er</sup> rang du canton Cherbourg, dans Ste-Félicité.....	70 00	Théophile Marquis.....
".....	Route du lac du 3 <sup>e</sup> rang de la seigneurie de Matane au 6 <sup>e</sup> rang du canton St-Denis, dans Ste-Félicité.....	50 00	Augustin Dion.....

No. 2.—*Suite*.

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours en milles parachevément total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'alignement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciés et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
7.50	5.50	.....	1.00	.....	.....	60	.....	2,000 00
1.63	.....	1.63	0.01	.....	.....	10	.....	.....
1.98	.....	.....	.....	1.05	.....	3	.....	.....
2.00	.....	.....	0.09	1.00	.....	26	1.00	.....
2.00	0.14	0.14	0.30	0.30	.....	24	0.58	300 00
1.05	.....	.....	.....	0.32	.....	.....	0.72	200 00
9.00	.....	2.00	0.05	.....	.....	73	7.00	3,500 00
1.16	.....	0.36	0.03	.....	.....	15	0.80	160 00
1.00	.....	0.39	0.02	.....	.....	17	0.61	200 00
1.01	.....	.....	.....	0.07	.....	.....	0.94	1,000 00
.....	.....	0.36	0.03	0.72	10 00	.....	1.45	500 00
1.00	0.72	.....	.....	.....	.....	.....	1.00	800 00
.....	.....	.....	.....	0.07	.....	.....	0.07	250 00
.....	.....	.....	.....	1.52	.....	.....	0.76	150 00

TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemin

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTE	CHÉMIN ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'été seulement.	Longueur parachèvement cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
Matane.— <i>Suite.</i>	Route de l'Anse à la Croix, du 4e au 6e rang du canton St-Denis, dans Ste-Félicité.....	153 00	Georges Labrie.....	.....	1.74	0.36	.....	.....	.....	.....	3.92	1,000 00
"	Route de l'Église, partie ouest, du 6e au 7e rang du canton St-Denis, dans Ste-Félicité.....	75 00	Zéphirin Doucet.....	.....	.....	0.25	0.02	.....	.....	5	0.76	800 00
"	Réparation de deux côtes dans la route des Grosses Roches, dite à Joseph Ruas, du 1er au 3e rang du canton Cherbourg.....	75 00	Georges St-Pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.03	800 00
"	Route de l'Anse à la Croix, du 1er au 2e rang du canton St-Denis, dans Ste-Félicité.....	40 00	Nazaire Bouchard.....	.....	.....	.....	.....	1.00	5 50	.....	.....	.....
"	Route à Jacques à Aus, du 2e au 3e rang du canton Cherbourg, dans Ste-Félicité.....	50 00	Paschal Dion.....	.....	.....	0.18	.....	1.00	.....	.....	0.43	350 00
"	Route à Joseph Boucher, du 1er et 3e rang du canton Cherbourg, dans Ste-Félicité.....	75 00	Georges Pelletier.....	.....	.....	1.01	.....	1.27	.....	5	2.03	1,000 00
"	Route des Crapauds, du 1er au 3e rang du canton Cherbourg, dans Ste-Félicité.....	75 00	Sévère Imbeault.....	.....	.....	0.36	0.58	.....	.....	.....	2.03	500 00
"	Réparation d'un pont et d'une côte dans le chemin de front du 6e rang du canton St-Denis.....	40 00	Athanasie Otis.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 50	35	.....	175 00
"	Route de l'Anse à la Croix, du 5e au 6e rang du canton St-Denis, dans Ste-Félicité.....	85 00	Bénonie Bouchard.....	.....	.....	0.54	0.02	.....	.....	20	1.01	800 00
"	Réparation d'un pont sur la rivière Grands Capucins, sur le lot No 37, canton Bonin, dans la route qui conduit au moulin à farine.....	40 00	Napoléon Paradis.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	.....	50 00
"	Route partant du chemin Matapédia, passant entre les lots 7 et 8 du 1er rang nord, canton Causapens, jusqu'à l'arrière fronton et de là obliquant à gauche pour arriver entre les lots 20 et 21 du 3e rang sud-est du canton Lepage.....	74 98	Victor O. Morissette....	4.23	0.40	0.29	.....	.....	.....	.....	2.23	500 00
"	Route dans la ligne entre les lots 7 et 8 des rangs A, B, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 du canton Hamqui.....	147 00	Arméas Harvey.....	10.00	1.87	.....	0.61	.....	.....	18	8.33	3,750 00



## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Matane.— <i>Suite</i> .....	Route traversant les rangs A, B et 1 du canton Métalik, entre les lots 7 et 8...	230 00	Cléophas Paré.....
".....	Route entre les lots 23 et 24 du rang B, canton Métalik.....	25 00	Ferdinand Heppelle....
	Totaux.....	3,798 33	
Mégantic.....	Détournement d'une côte sur le lot No 23 dans le chemin de front entre les rangs 3 et 4 du canton Thetford.....	74 25	Louis Martel.....
".....	Ouverture d'une route entre les lots 11 et 12 du 3e rang du canton Thetford...	100 00	Pierre Landry.....
".....	Ouverture d'un chemin sur le lot 14 du 12e rang du canton Ireland, et le lot 25 du 1er rang du canton Thetford...	38 00	Thomas McKee.....
".....	Ouverture d'une route sur le lot 1 du rang du chemin Craig, conduisant de St-Adrien d'Irlande au chemin Craig.	117 45	Léon Carrier.....
".....	Route traversant le 7e rang du canton Thetford sur le lot No 26.....	75 00	Jean Cyr.....
".....	Route traversant le 3e rang du canton Thetford sur le lot No 26, le rang A sur les lots 15, 14 et 13 et les rangs 9, 10 et 11 sur les lots Nos 23 du canton Thetford.....	122 08	Jean Cyr.....
".....	Détournement du chemin de front du 2e rang du canton Thetford, sur le lot No 22.....	25 00	Honoré Morissette....
".....	Détournement du chemin de front du 2e rang du canton Thetford, sur le lot No 23.....	25 00	Honoré Morissette....
".....	Détournement du chemin de front du 2e rang du canton Thetford, sur le lot No 24.....	135 00	Honoré Morissette....
".....	Détournement du chemin de front du 2e rang du canton Thetford, sur le lot No 25.....	15 00	Honoré Morissette....
".....	Chemin de front sur les lots 12, 13 et 14 du 1er rang du canton Leeds.....	49 50	William Jamieson.....

No. 2.—*Suite*.

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année et à vers seulement.	Longueur parachèvement cette année et chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
.....	1.01	1.30	.....	.....	.....	45	4.00	1,300 00
.....	0.90	.....	.....	0.90	6 50	.....	.....	.....
.....	11.54	11.30	2.10	13.38	78 50	570	79.30	.....
.....	.....	0.32	.....	.....	.....	.....	.....	75 00
.....	.....	1.00	.....	.....	.....	14	.....	200 00
.....	.....	0.43	.....	.....	80 00	16	0.21	50 00
.....	1.00	0.50	.....	.....	.....	24	0.50	275 00
.....	0.87	.....	.....	0.87	.....	.....	0.72	200 00
.....	.....	1.50	.....	.....	.....	.....	0.65	600 00
.....	.....	0.23	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	0.05	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	0.09	.....	.....	.....	22	.....	.....
.....	.....	0.07	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1.25	.....	.....	.....	.....	.....	300 00

## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Mégantic.— <i>Suite.</i>	Détournement d'une <i>côte</i> sur le lot No 12, dans le chemin de front entre les rangs 9 et 10 du canton Ireland.....	38 90	Noé Marchand .....
"	Route entre les lots 15 et 16, traversant les rangs 1 et 2 du canton Thetford, appelée "Chemin (gden)".	75 00	Joseph Walker.....
"	Chemin de front sur le lot No 2 du 5e rang de Leeds.....	24 75	James Johnston .....
"	Pont sur la rivière Palmer, entre les lots 17 et 18 du 12e rang de Leeds Est.	35 00	Napoléon Lemieux.....
"	Route sur le lot 16 du 3e rang du canton Thetford, appelée "Chemin Ogden".	50 00	Robert Morrow.....
"	Route sur le lot No. 6 traversant le 10e rang du canton Thetford.....	49 50	Thomas Gilbert.....
"	Route sur le lot No 7, dans le 7e rang du canton Thetford.....	47 88	Octave Carrier.....
"	Chemin de front sur les lots 13, 14 et 15 du 1er rang du canton Thetford.....	25 00	Abraham McVety.....
"	Chemin le long du Québec-Central dans le canton Coleraine, du village de Coleraine à Black Lake.....	246 35	Israh Landry.....
"	Chemin de front sur les lots 6 et 5 du 8e rang de Somerset north.....	49 50	Arsène Dion.....
"	Construction de quais pour protéger le chemin longeant le ruisseau Bulling, sur les lots 4 et 5 du 4e rang (rang Hamilton) dans le canton Inverness.....	60 00	Thomas Davidson.....
	Totaux.....	1,478 16	
Montcalm.....	Construction d'un pont sur la rivière du lac Ouarou, aux chutes Darwin, sur le lot No 15b du 5 rang du canton Rawdon.....	100 00	James Skelly.....
"	Route traversant le 1er rang du canton Chertsey sur les lots 54 et 55, depuis le lot No 27 du 11e rang Rawdon jusqu'au lot No 1 du 3e rang Cathcart.....	49 50	Thomas McCabe.....

No. 2.—*Suite.*

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins à entreprendre pendant l'année.	Longueur ouverte cette année au chemin d'hiver seulement.	Longueur parachevée au chemin de roulage.	Longueur de chemin fesché et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
6.47	0.47	0.02						
			2.00					
			0.25					
					20 00	40		
			0.01	1.00	21 00	12		
				0.90				
1.00			0.72					
				1.00	8 00			
6.00	4.00	0.10	2.00			20		800 00
	0.05				8 50		0.10	100 00
2.23	7.78	0.13	8.74		87 50	148	2.18	
					1,015 00	155		
			1.45			22		

TABLEAU No. 2.—*Suite.*

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du parcours des chemins après leur parachevement total.	Longueur ouverte cette année, ou du che- min parachevé seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
Montcalm.— <i>Suite.</i>	Chemin de front et route, depuis le lot 17 du 7e rang jusqu'au lot No 22 du 8e rang du canton Rawdon.....	47 60	Daniel Parkinson.....	3.00				1.50	6 00		1.50	100 00
"	Chemin de front et route sur les lots 27 et 28 du 9e rang du canton Rawdon....	45 40	Théodore Belisle.....	3.00			0.36	0.90			2.00	200 00
"	Chemin de front du 10e rang canton Kilkenny, du lot 12 au lot 14.....	50 00	Joseph Lacroix.....			0.19						
"	Route du 11e rang du canton Kilkenny.	49 60	Camille Lafond.....	1.88				0.09			0.65	500 00
"	Route du 7e rang du canton Kilkenny..	49 66	Moïse Courcelles.....	1.09				0.10			0.10	100 00
"	Chemin Coutu à partir du 9e rang in- clusivement dans le canton Chertsey jusqu'au 3e rang dans le canton Chil- ton.....	200 00	Trefflé Pagé.....	5.83				5.83		130	8.32	400 00
"	Chemin Coutu à partir du 3e rang du canton Chilton jusqu'au 6e rang.....	150 00	Georges Levesque.....				1.45	4.50			6.00	300 00
"	Chemin Coutu sur les lots 8 et 9 dans le 5e rang du canton Chertsey.....	100 00	Olivier Lapierre.....				0.10	0.29			0.72	250 00
"	Chemin Coutu sur les lots 10, 11 et 12, du 7e au 8e rang du canton Chertsey.	73 50	Bénoni Sylvestre.....				0.21	0.39		10	1.80	200 00
"	Route sur les lots 16 et 17 du 3e au 5e rang du canton Chertsey.....	75 00	Joseph Lajeunesse.....	2.50				0.44		8		400 00
	Totaux.....	990 26				0.19	2.12	15.49	1,021 00	425	16.09	
Montmagny	Réparation d'un pont sur la rivière du Sud, dans la route Beaubien, entre les lots 14 et 15 dans le trait carré entre les rangs E et D du canton Ashburton.....	87 31	Philéas Morin.....						49 00	32		
"	Réparation à la route Beaubien, canton Ashburton, dans Notre-Dame du Ro- saire.....	12 69	Philéas Morin.....					3.00				
"	Route entre les lots 27 et 26 du 7e rang du canton Rolette.....	50 00	Charles Blodreau.....					1.09				
	Chemin de front dans la ligne entre les cantons Rolette et Panet, du lot No 5 au lot No 12.....	149 75	Charles Blodreau.....	3.88	0.56	0.05				11	0.76	300 00



TABLEAU No. 2.—Suite.

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du tracé des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'hi- ver seulement.	Longueur paraché- vée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin de roulage qui a été fait cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ports et poutreaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachéver.	Coût probable.
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
Ottawa.—Suite	Construction d'un pont sur la rivière du Lièvre au Rapide de l'Original.....	2,041 17	Georges Barrette.....									
"	Chemin Chapleau, dans le canton Mon- tigny, sur les 15e, 16e et 17e milles.....	599 90	Hyacinthe Maillé.....			0.76	0.65	2.00		195		
"	Chemin longeant le côté est du Lac Chaud, sur les lots 4, 5, 6, 7, 8 et 9 du rang D canton Marchand et les lots 1, 2, 3, 4 et 5 du 1er rang canton Nantel, jusque vis-à-vis de l'île Desormeau au 9e rang du canton Lynch.....	300 85	Léon Ouellet.....			0.54		0.08		7	1.50	500 00
"	Chemin du lac Chaud. (Voir le rapport précédent).....	11 80	Léon Ouellet.....									
"	Chemin du 5e rang Loranger. (Voir le rapport précédent).....	19 10	Roch Jetté.....									
"	Chemin Chapleau traversant une par- tie des cantons Marchand et Loran- ger. (Voir le rapport précédent).....	38 00	D. Charbonneau.....									
"	Chemin de La Mièvre, la long du lac Labelle. (Voir le rapport précédent).....	6 00	Charles Martin.....									
"	Chemin de la Chapelle conduisant de Labelle au lac Labelle. (Voir le rap- port précédent).....	9 00	Pierre Nantel.....									
"	Chemin longeant le lac Brunet et tra- versant les rangs 3 et 2 du canton Marchand. (Voir le rapport précédent).....	14 55	D. Boileau, père.....									
"	Reparations au pont du ruisseau Noir traversant le chemin de la Rouge sur le lot 39 du rang H canton Joly. (Voir le rapport précédent).....	2 00	Jérémie Boivin.....									
"	Route entre les lots 35 et 36 du rang G, canton Joly, conduisant du chemin Chapleau au chemin de front entre les rangs 11 et 12, canton La Mièvre. (Voir le rapport précédent).....	25 00	Jérémie Boivin.....									
"	Route entre les lots Nos 345 et 347 du rang Ste-Angélique, dans la seigneu- rie Papineau, conduisant de Ste-An- gélique de Papineauville à St-André Avelin.....	150 00	Geo. S. Hay.....					0.18	220 00		1.12	2,000 00
"	Route Ste-Julie, dans St-André Avelin.	100 00	Ferdinand Lefleur.....					0.48			0.90	250 00

TABLEAU No. 2.—*Suite.*

### ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

[illegible]

TABLEAU

### ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
Ottawa.—Suite.....	Côte sur les lots 11 et 12 dans le chemin de front du rang 1 canton Joly, conduisant du village Labelle au lac Labelle.....	\$ cts. 197 16	Joseph Gagnon.....
".....	Route entre les lots 11 et 12 du 2 <sup>e</sup> rang et chemin de front dans le 3 <sup>e</sup> rang depuis le No. 12 jusqu'au lot No. 36, dans le canton Turgeon.....	699 87	Moïse Mercier.....
".....	Route entre les lots 2 et 3 du 1 <sup>er</sup> rang, chemin de front entre les rangs 1 et 2 du lot 3 au lot 12 et route traversant le 2 <sup>e</sup> rang entre les lots 11 et 12, dans le canton Turgeon.....	697 13	Ménéssipe Guay.....
".....	Déblaiement d'un chenal permettant au yacht " Hirondelle " de naviguer entre les deux lacs Nominque et le lac Bourget.....	440 50	A. Thivaille.....
".....	Chemin de front du 7 <sup>e</sup> rang du canton Aylwin, depuis le lot 21 jusqu'au canton Wright.....	74 30	James Moynieux.....
".....	Chemin sur les lots 15, 16 et 17 dans le 3 <sup>e</sup> rang et les lots 12, 13 et 14 dans le 4 <sup>e</sup> rang du canton Aylwin, depuis la rivière Gatineau jusqu'à la savane chez John Hogan.....	70 75	Darius Hogan.....
".....	Chemin conduisant de Wakefield à Templeton.....	96 79	J. V. Déziel.....
".....	Quai de protection au pont de la rivière Macaza, sur les lots No 6 rangs nord et sud de la rivière Macaza, canton Marchand, et rehaussant le chemin entre les deux ponts.....	96 38	Philéas Charbonneau.....
".....	Chemin de front entre les rangs 2 et 3 du canton Turgeon, du lot No 27 au lot No 36.....	184 25	Moïse Mercier.....
".....	Terminer le pont du ruisseau Jourdain, (décharge du lac Tibériade) sur le lot No 12 entre les rangs 2 et 3 du canton Turgeon.....	115 75	Moïse Mercier.....
".....	Préparer et rendre sur les lieux le bois et la pierre pour construire l'accluse à la décharge du grand lac Nominque.....	90 00	Georges Barrette.....

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parachute de l'annuaire pour parachèvement total.		Longueur ouverte cette année au chemin d'hi- ver seulement.		Longueur parachovée cette année au chemin de roulage.		Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.		Longueur de chemin ré- paré cette année.		Contribution locale.		Ponts et ponceaux.		Longueur de chemin à ouvrir ou à parachover.		Coût probable.	
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$	cts.	Pieds.	Milles.	\$	cts.							
12.00				0.03				5.00									
		1.63	0.12				20	1.58		800 00							
		3.00	0.11					1.50		700 00							
		0.83					9	2.00		300 00							
				1.25			60										
12 00		0.31	0.31				10	6.00		800 00							
	1.50																
							115										





TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Pontiac.— <i>Suite</i> .....	Chemin du lac Cayaméout, du lot 7 au lot 12 dans le 7 <sup>e</sup> rang du canton Dorion.....	150 00	Victor Mercier.....
" ; .....	Chemin de Otter Lake à Belmont, traversant les lots, 41, 42, 43 et A du 1 <sup>er</sup> rang du canton Leslie.....	50 00	James Parker.....
" .....	Chemin de front sur les lots 10, 11, 12, 13 et 14 dans le 1 <sup>er</sup> rang du canton Waitham.....	99 90	Peter Watt.....
" .....	Chemin Kazubazua, dans le canton Leslie.....	45 50	Thomas Stephens.....
" .....	Pont sur le ruisseau Knickbaw, sur le lot No. 28 dans le 4 <sup>e</sup> rang du canton Chichester.....	51 00	George Morris.....
" .....	Pont et Côte Devine, sur les lots 38 entre les rangs 2 et 3 du canton Chichester.....	99 00	George Morris.....
" .....	Route entre les lots 23 et 24 des rangs 4 et 5 de l'île aux Allumettes.....	49 50	Michael Cleary.....
" .....	Côte dans la route sur le lot No 23 du 4 <sup>e</sup> rang, canton Ditchfield.....	50 00	David Lunam.....
" .....	Chemin du lac à la Truite traversant les rangs 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 du canton Sheen.....	100 00	John Sullivan.....
" .....	Chemin de front du lot No 18 au lot No 23 du rang Ouest, canton Aldfield.....	49 50	W. J. Martin.....
" .....	Chemin de front traversant le canton Alleen, sur les rangs 2 et 1.....	74 60	Samuel Molyneux.....
" .....	Route traversant le rang 2 sur les lots 16 et 15, le rang 3 sur les lots 15 et 14, le rang 4 sur les lots 14 et 15, et le rang 5 sur les lots 15, 14 et 13, dans le canton Carwood.....	72 65	George Foster.....
" .....	Chemin de la Montagne, traversant les rangs 6, 7, 8, 9 et 10 du canton Bristol, sur les lots 7, 8, 9.....	95 20	Stephen Smith.....
" .....	Route Gibbon entre les lots 8 et 3 du 2 <sup>e</sup> rang, se continuant jusqu'au 12 <sup>e</sup> rang, dans le canton Onslow.....	148 00	Nicholas Morrissey.....
" .....	Chemin de front du 12 <sup>e</sup> rang du canton Onslow.....		

No. 2.—*Suite*.

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachèvement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'été par seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur du chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pi-eds	Milles.	\$ cts.
12.00	0.79	0.03	0.29	52 00	10.00	900 00		
5.00			0.72	12 00	54	300 00		
			1.00					
30.00			10.00	50 00	30	600 00		
					75			
			0.02		21			
			0.75		20			
			0.11					200 00
20.00		0.05	1.50		22	8.00	2,000 00	
		0.10	1.00			4.00	300 00	
12.00			7.00			5.00		
9.00	0.90	0.05	6.00	87 00		1.00	300 00	
7.00			3.50		44	3.50		
			1.00					
			4.00					

TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHÉMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
Pontiac.— Suite....	Chemin de front du lot 43 au lot 33 dans le 3e rang du canton Leslie.....	\$ cts. 48 60	Frs. Polletier .....
" .....	Chemin des Cuiuz traversant les rangs 8 et 9 du canton Laverlochère, entre les lots 14 et 15.....	656 67	Moïse Miron.....
" .....	Chemin de ligne entre les lots 36 et 37 du 2e rang de l'île aux Allumettes.....	47 90	David Rochon.....
" .....	Chemin de front traversant le rang A sur les lots 15, 16, 17, 18, 19 et 20, se continuant dans les rangs 4 et 5 sur les lots 10, 11, 12, 13 et 14, dans le canton Pontefract.....	91 60	Jacques Amyotte.....
" .....	Chemin de front au 1er rang de l'île du Calumet, du village du Calumet à Bryson.....	99 98	Rev. G. A. Picotte.....
" .....	Côte dans la route sur le rang de la Réserve, le long des écluses du Grand Calumet.....		
" .....	Chemin Pickanock sur les lots 22 du 5e rang, 17 et 18 du 6e rang et 16 du 7e rang, dans le canton Thorne.....	98 60	Ferdinand Bretznaff....
" .....	Pont sur le lot No 22 dans le chemin de front du 2e rang du canton Mansfield.....	100 00	Edward Bausford.....
" .....	Chemin de front entre les rangs 6 et 7 du canton Litchfield.....	26 50	Michael J. McLean.....
" .....	Chemin de front du 5e rang canton Sheen, du lot No 6 au lot No 23.....	99 00	James F. McGuire.....
" .....	Chemin de front dans le 4e rang du canton Thorne, depuis le lot No 52 jusqu'au 8e rang de Litchfield.....	25 00	Joseph Hill .....
" .....	Chemin de front dans le 8e rang du canton Litchfield, depuis le lot No 28 jusqu'au 4e rang de Thorne.....	25 00	James Ebert.....
" .....	Réparation de 2 ponts sur les lots 30 et 31 dans le chemin du 3e rang de l'île aux Allumettes.....	50 00	James Hennessey.....
" .....	Chemin de front dans le canton Nédélec, depuis le lot No 1, sur le bord de la rivière Ottawa, allant vers le nord jusqu'aux limites du canton.....	96 20	Elie Marcoux.....
	Totaux.....	4,969 59	

No. 2.—Suite.

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachevement total.	Longueur ouverte cette année ou chemin d'entretien seulement.	Longueur parachevée en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
			0.07	1.45				
		2.50						
1.00			0.50			6	0.50	50 00
			0.03	5.00				
				3.00		4		
				1.50			2.00	
						60		20 00
10.00			10.00					300 00
2.68			0.79				1.18	300 00
				1.50	10 00	4		
				1.90				
							80	
11.00	0.68						10.80	1,200 00
0.68	5.29	1.01	96.13	246 00		1,147	60.68	

## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Portneuf.....	Chemin conduisant de Ste-Catherine au Lac St-Joseph.....	250 00	Charles White.....
".....	Route du Pont Noir sur les lots Nos 106 et 73 des 1er et 2e rangs nord-est de Bourg-Louis.....	345 51	Ernest Letarte.....
".....	Route entre les Ponts Rouge et Noir sur les Nos 40 et 41, du cadastre de St-Raymond, concession Pointe des Fourches.....		
".....	Route de la station de St-Basile, sur les lots 15, 16 et 15a du rang Petit Bois de l'Al. 107, 111 et 112 du rang St-Georges, et 267 et 268 du rang Ste-Anne.....	95 11	Cyrille Jobin.....
".....	Route de la rivière Blanche entre les lots 13 et 14 du 1er rang du canton Montauban, dans St-Ubalde.....	100 00	Louis Auger.....
".....	Chemin de front du lot No 251 au lot No 281, rang St-Paul, dans la seigneurie des Grondines.....	114 37	Louis Auger.....
".....	Chemin sur le vieux chemin à lisses de Gosford, sur les rangs 8, 9 et 10 de la seigneurie de Fossambault, dans la paroisse de Ste-Catherine.....	99 00	William Conway.....
".....	Chemin de front sur les lots Nos 4, 5, 6, 7 et 8 du 4e rang Nord-Est du canton Montauban, dans Notre-Dame des Anges.....	88 25	J. A. Matte.....
".....	Chemin de front sur les lots Nos 12, 13, 14 et 15 du 5e rang Nord-Est du can- ton Montauban.....	96 90	J. A. Matte.....
".....	Chemin de front sur les lots 17, 18, 19 et 20 du 3e rang Sud-Ouest du canton Chavigny.....	99 78	J. A. Matte.....
".....	Continuer les travaux du chemin de front sur les lots 17, 18 et 19 du 3e rang Sud-Ouest du canton Chavigny.....	49 97	J. A. Matte.....
".....	Route Bédard, entre les terres de Francis Beland et Edmond Berer, conduisant de la 2e à la 3e concession Sud-Ouest de Bourg Louis.....	100 00	Narcisse Bédard.....
".....	Chemin de front du 8e rang de la sei- gneurie de Fossambault, dans Ste- Catherine, conduisant au vieux che- min à lisses de Gosford.....	50 00	John Bowles.....

## No. 2.—Suite.

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins à parachever, en total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'hi- ver seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin passure et de poutage durant cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et poutures.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
			0.75	2.00				
1.55				0.43		16	0.21	200 00
2.10				6.10	100 00		0.65	600 00
1.00			0.07	0.43		74		
2.00			0.56	1.75				
4.50				4.50			0.50	
	0.72		0.11			20	3.00	
	0.50		0.17			24	2.00	
	0.27		0.06			21	0.56	800 00
3.50	0.29		0.21				2.50	750 00
0.75		0.76	0.29		112 06	42		
1.50			0.20			112		



TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Québec.— <i>Suite</i>	Chemin de front de la rivière Jaune, conduisant de St-Pierre le Charles-bourg à Ston-ham.	200 00	Luc Pelletier.
"	Chemin de front du quai, au bas du Sault Montmorency.	50 00	Isaie Tessier.
"	Réparations des cuîles du pont en fer, sur la rivière Jacques-Cartier, à Valcartier.	250 00	Wm. Goodfellow.
	Totaux.	1,297 71	
Richmond	Route dans la ligne entre le canton Melbourne, cmté de Richmond et le canton Durham, cmté de Drummond, vis-à-vis des rangs 7 et 8 du canton Durham.	96 00	Siméon Fraser
"	Route sur les lots Nos 23, 24, 25, 26 et 27 du 6 <sup>e</sup> au 1 <sup>er</sup> rang du canton Brompton.	222 75	Ludger Richard.
"	Chemin de front entre les rangs 9 et 10 du canton Stoke, sur les lots Nos 20, 21, 22 et 23.	224 85	Rév. E. A. Martel.
"	Chemin de front entre les rangs 5 et 6 du canton Brompton, sur les lots 8, 9, 10 et 11.	225 00	Joseph Jolin.
"	Chemin de front des rangs 13 et 14 du canton Stoke.	75 00	C. O. Jenkerson.
	Totaux.	843 60	
Rimouski.	Réparation de deux côtes entre les lots 17 et 18 du 1 <sup>er</sup> rang canton Macpès, dans la route Centrale de Ste-Blandine conduisant au chemin Taché.	148 20	Damase Lebel.
"	Route entre les lots 48 et 49 des 1 <sup>er</sup> et 2 <sup>e</sup> rangs du canton Macpès.	150 00	Pierre Proulx.
"	Chemin de front du 2 <sup>e</sup> rang canton Neigette, dans Ste-Blandine.	149 99	Pierre Proulx.

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du chemin à ouvrir parachevément total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'entretien seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin rasée et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pièr.-ls.	Milles.	\$ cts.
				0.16	40 50		0.43	800 00
				0.08		3		
			0.34	3.77	692 53	238	14.48	
		1.33	0.09		830 00	5		
				1.81	50 00	8		
6.00	2.03					21	2.60	200 00
1.43		1.03	0.01			18		
4.00				0.50	75 00	6		
	2.03	1.36	0.10	2.31	955 00	61	2.00	
9.00				0.25		14	8.00	500 00
5.00	1.50						4.00	3,000 00
3.00		0.36				4	2.64	1,500 00

TABLEAU No. 2.—*Suite.*

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.	Longueur du parcours des chemins après leur parachevement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'hiver seulement.	Longueur parachevée et mise en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin ré- paré cette année.	Contribution locale.	Ponts et pontceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
		\$ cts.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
Rimouski.— <i>Suite.</i>	Côte entre les lots 17 et 18 du 1er rang canton Macpès, dans la route de Ste- Blandine.	100 00	Pierre Proulx.....	7.00				0.03			2.00	1,200 00
"	Réparer la route du canton Duquesne, sur le rang B.	90 00	Marcel Ouellet.....	9.00		0.47		1.00		8		
"	Réparations au pont de la rivière aux Écarts, dans St-Valérien.	60 00	Marcel Ouellet.....							60		
"	Route du 3e rang de St-Mathieu.	50 00	Michel Parent.....					0.06				
"	Route du 3e et du 5e rangs de St-Ma- thieu.	149 00	Michel Parent.....					0.26				
"	Route St-Marcellin, entre les lots 18 et 19 des rangs 7, 6 et 5 dans le canton Neigette.	150 00	Alfred Rioux.....				0.10	2.50				
"	Route Neigette, dans St-Anaclet, du 3e au 5e rang du canton Neigette.	124 15	Joseph Huard.....			0.10		2.50		10		
"	Route George St-Pierre, dans le 1er rang de Rimouski, se continuant jusqu'au canton Macpès.	175 00	Hubert Gagnon.....	2.76				0.72			2.03	800 00
"	Route des 1e et 3e rangs de St-Fabien.	200 00	Octave Beauchêne....					0.67		6		
"	Route sur le lot No 9 dans le 3e rang du canton Massé, dans St-Gabriel.	150 00	Jean Gagnon.....			0.21	0.07			3	0.14	
"	Route de la Station, dans Notre-Dame du Sacré-Cœur.	97 40	Adhémar Parent.....			0.12			125 00		0.12	150 00
	Totaux.....	1,793 74			1.50	1.26	0.17	7.99	125 00	105	18.93	
Shefford.....	Route entre les lots 19 et 20 du 11e rang du canton de Ely Nord.	39 60	George A. Norris.....					0.47				
"	Chemin de front entre les rangs 10 et 11 du canton de Ely Nord, vis-à-vis des lots Nos. 18 et 19.	39 60	George A. Norris.....	1.45				0.72			0.72	40 00
"	Route conduisant de Roxton à Water- loo, passant entre les lots 18 et 19 du 1er rang du canton Roxton et les lots 14 et 19 du 11e rang du canton Sheff- ord.	73 50	Ambroise Guay.....					0.29	46 00			

## TABLEAU

## État détaillé des travaux faits sur les chemins

COMPTES.		CHEMINS ET PONTS.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
----------	--	-------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## No. 2.—Suite.

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Stanstead.....	Chemin conduisant de Magog au lac Petit Magog, passant sur les lots 6 e 5 du 1 <sup>er</sup> rang, 5 et 4 du 2 <sup>o</sup> rang, 4 du 2 <sup>e</sup> rang, 4, 3, 2 et 1 du 2 <sup>e</sup> rang du canton Magog, autre le Bolton.....	150 00	L. A. Audet.....
"	Route conduisant de Ste-Catherine de Hatley (Kawale) au village Magog, traversant les rangs 8, 9 et 10 du canton Hatley et se prolongeant dans le canton Orford jusqu'à Magog.....	100 00	Rév. L. N. Caron.....
"	Route appelée "Chemin de la Grande Ligne", entre les cantons Barford et Hereford, depuis le rang 10 jusqu'au chemin qui suit la ligne de division entre les cantons Barford et Hereford d'un côté et celui de Clinton de l'autre.	150 00	Rév. D. P. Picotte.....
"	Route entre les lots 20 et 21 depuis le chemin Keeler jusqu'au moulin Lamoureux, dans Barnston.....	99 29	Clark Rich.....
	Totaux.....	499 29	
Saint-Maurice.....	Préparation du bois pour la construction d'un pont sur le lot No 3 dans le 7 <sup>e</sup> rang de Shawenegan.....	50 00	François Gélinas.....
"	Cours d'eau du lot No 29 au lot No 25, du rang St-Galo, dans Ste-Flore.....	58 43	Jérôme Deschesnes.....
"	Route entre les lots 49 et 50 du 1 <sup>er</sup> rang Shawenegan, conduisant de Ste-Flore à St-Mathieu.....	14 75	Jérôme Deschesnes.....
"	Réparations à la côte A. Giguère et Hormisdas Bourassa, sur le lot No 116 chemin des Piles, dans Ste-Flore.	14 75	Jérôme Deschesnes.....
"	Route entre les lots 50 et 51 du 6 <sup>e</sup> rang de Shawenegan, conduisant de St-Mathieu à St-Elie.....	120 00	Joseph Demers.....
"	Route conduisant de St-Mathieu à Ste-Flore.....	15 00	Joseph Demers.....
"	Chemin des Gareaux traversant les rangs 7, 8 et 9 de Caxton depuis le lot No 12, conduisant de Ste-Elie à St-Mathieu.....	65 00	Ludger Matteau.....

## No. 2.—Suite

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins pour passer au total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'hiver seulement.	Longueur traversée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
	1.00	0.50					24	
			0.20	3.09	57 00		15	200 00
	0.72	0 07					1.50	500 00
2.00			2.00		16 00			
1.72	(.59)	0.27	5.00		73 00	30	1.50	
								100 00
1.63		0.18	1.63		66 80			
			0.14					
1.45	0.16	0.41	0.38				0.72	200 00
			0.72					
			6.00					50 00



TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTES.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
St-Maurice.— <i>Suite.</i>	Chemin de front du lac des Souris ou Pins Rouges, traversant les lots 30 à 38 entre les rangs 6 et 7 du canton Caxton.....	\$ cts. 58 95	Sévère Guillemette .....
"	Chemin de front sur les lots Nos 28 à 32 du 4e rang et les lots Nos 33 à 39 du 5e rang du canton Shawenegan, appelé "Chemin Maguan".....	20 00	François Lamy .....
"	Chemin de front du lot No 270 du 6e rang de Shawenegan.....	20 00	Napoléon Gélinas.....
"	Cours d'eau du 5e rang de St-Etienne des Grès.....	24 00	Olivier Descoteau .....
"	Réparations au pont "Raphaël Ricard" sur la rivière Yamachiche, dans la concession St-Malo, dans St-Etienne des Grès.....	35 00	Majorique Landry.....
	Totaux.....	495 88	
Témiscouata.....	Route de Lapointe, au 2e rang de Ste-Rose du Dégéle, conduisant au 13e rang du canton Packington.....	75 00	Alexis Soucy.....
"	Route partant de Ste-Rose du Dégéle, traversant la seigneurie et le canton Packington jusqu'au lac Long.....	75 00	Alcide Beaulieu.....
"	Route au sud-ouest de l'église de St-Louis du Ha! au 2e rang, se continuant à l'intérieur des terres.....	149 75	Rosario Pelletier.....
"	Chemin de front sur les lots 22, 23 et 24 entre les rangs 2 et 3 du canton Cabano, et route entre les lots 24 et 25 du 3e rang, appelée Route de la rivière Bleue.....	190 00	Louis Pinet.....
"	Route sur le lot No 86 du rang B canton Armand, communiquant du vieux chemin au chemin neuf du Lac Témiscouata.....	74 25	Joseph Lebel.....
"	Route St-Modeste, du 2e au 7e rang, dans le canton Whitworth.....	75 00	P. A. Gamache.....
"	Route centrale de St-Hubert, sur le 3e rang Demers entre les lots 33 et 34, conduisant du 1er rang Vigor au 6e rang Demers.....	150 00	Frs April.....

No. 2.—*Suite.*

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours mesuré pour parachever le total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'hi-ver seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciculé et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
12.00	0.16	0.01				20	9.00	
				2.54		8		
				0.03				200 00
					50 00	30		
	0.16	0.57	0.19	11.42	116 80	58	9.72	
5.50	0.39		0.21			10	3.00	1,000 00
13.00	0.25	0.05			4 00	18	9.00	
12.00	0.77	0.23				11	10.00	3,000 00
	0.55	0.14		1.00		17		
0.30			0.14				0.14	80 00
4.50	1.00			2.00			1.50	500 00
8.00			0.05	0.21		8	6.50	2,200 00

## TABLEAU

## ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
Témiscouata.— <i>Suite</i>	Chemin de front du 6e rang Hocquart, du lot No 4 au lot No 10.....	\$ cts. 49 99	J. B. Ouellet.....
"	Réparation au pont de la rivière Maricouche, sur le lot No 39 du 5e rang Denonville, entre St-Clement et St-Paul de la Croix.....	209 25	Joseph Levesque.....
"	Chemin de front entre les rangs 5 et 6 du canton Bégon, à l'est de la rivière Boisbousenche, du lot No 21 au lot No 39.....	49 45	Théophile Rioux.....
"	Route entre les lots 24 et 25 des rangs 2 et 3, canton Bégon, à l'est du rang A.....	50 00	François Jean.....
"	Chemin de front entre les rangs 5 et 6 du canton Bégon, à l'ouest de la rivière Boisbousenche, du lot No 39 au lot No 42.....	50 00	Ambroise Belzile.....
"	Route entre les lots 10 et 11 du 5e rang, canton Bégon.....	50 00	Damase Lepage.....
"	Route de l'église, sur le lot No 13 du 3e rang du canton Denonville, dans St-Paul de la Croix.....	100 00	Anthime Ouellet.....
"	Route sur les lots 152 et 153 du 2e rang, dans St-Eloi.....	99 07	Etienne April.....
"	Remplir une coulée dans la route du 4e au 5e rang de Ste-Françoise.....	72 70	Arthur Rioux.....
"	Route Auguste Morency, entre les lots Nos 52 et 53 du rang B canton Bégon.....	50 00	Magloire April.....
"	Route de l'église de St-Modeste, du côté sud-ouest, dans les rangs 3 et 4, canton Whitworth.....	49 20	Georges Lavasseur.....
"	Chemin Collin entre les rangs A et B du canton Hocquart.....	50 00	Joseph Roy.....
"	Chemin Taché entre les lots 12 et 13 du rang B, canton Hocquart.....	99 45	Pierre Belisle.....
"	Chemin de front du 1er rang du canton Demers, du lot No 30 au lot No 42.....	48 05	Joseph Ouellet.....
"	Route dans les cantons Demers et Armand, conduisant de St-Hubert à la station de St-Honoré.....	46 05	Joseph Ouellet.....
	Totaux.....	1,832 21	

No. 2.—*Suite.*

## de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachevement total.	Longueur ouverte cette année en chemin d'entretien seulement.	Longueur parachevée cette année ou chemin de roulage.	Longueur de chemin bachelé et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur de chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
0.76	.....	0.04	0.04	.....	.....	5	0.20	350 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	180	.....	50 00
1.59	0.14	0.07	0.07	.....	.....	4	1.49	500 00
2.00	0.47	0.47	.....	.....	.....	5	1.74	600 00
1.91	0.82	0.10	0.01	.....	.....	5	1.81	600 00
1.70	0.43	.....	0.21	.....	.....	3	1.16	500 00
1.52	.....	.....	0.89	0.47	.....	4	.....	1,000 00
0.81	.....	0.10	0.08	.....	.....	5	0.71	900 00
.....	.....	.....	.....	2.00	.....	.....	5.00	500 00
6.00	.....	0.14	0.03	.....	.....	22	3.00	2,000 00
.....	.....	0.25	0.07	.....	.....	10	1.00	1,000 00
2.00	0.36	0.36	0.03	.....	.....	10	1.88	900 00
4.50	3.00	.....	.....	.....	45 00	.....	4.00	3,000 00
6.90	3.08	1.38	6.89	.....	49 00	817	52.22	.....



TABLEAU

ÉTAT détaillé des travaux faits sur les chemins

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
		\$ cts.	
Wolfe.— <i>Suite</i> .....	Réparer la partie nord du chemin Gosford, dans Ham Sud sur les lots Nos 23, 24, 25 et 26 du rang est.....	149 91	Adolphe Vallée.....
" .....	Chemin Victoria sur les lots 37 à 48 du 11e rang nord du canton Gartbby....	300 00	J. B. Lepage.....
" .....	Chemin de Disraeli à Stratford, du 2e au 12e rang de Stratford.....	250 00	S. E. Adam.....
	Totaux.....	1,324 91	

J. F. SAVARY,  
Branche de la Colonisation.

Département de la Colonisation  
et des Mines.

Québec, 1er septembre 1898

No. 2.—*Suite*.

de colonisation durant l'année fiscale 1897-98.

Longueur du parcours des chemins après leur parachevement total.	Longueur ouverte cette année sur chemin d'irrigation parachevé seulement.	Longueur parachevée cette année en chemin de roulage.	Longueur de chemin fasciné et de pontage fait cette année.	Longueur de chemin réparé cette année.	Contribution locale.	Ponts et ponceaux.	Longueur du chemin à ouvrir ou à parachever.	Coût probable.
Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	\$ cts.	Pieds.	Milles.	\$ cts.
10.00	.....	.....	.....	2.00	.....	52	3.10	330 00
3.00	2.00	0.72	.....	.....	.....	9	2.76	800 00
.....	.....	.....	.....	5.50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	2.00	0.72	.....	7.50	85 00	141	5.76	.....

S. DUFAULT,  
Assistant-Commissaire.

N. B.—Nous avons adopté les décimales pour exprimer les fractions de mille, l'arpent ne correspondant pas au même système de mesure de longueur que le mille.

## TABLEAU No 3

ETAT détaillé de l'emploi de la somme de \$12,057.51, entrée sous le titre  
 " Visites et Explorations " dans le tableau No 1.

J. N. Gastonguay :

Allocation supplémentaire du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898 .....	\$100 00
Dépenses de voyages, explorations et inspections dans les comtés suivants :	
Comté de Beauce .....	67 35
" Bellechasse .....	4 25
" Berthier .....	24 20
" Bonaventure .....	63 83
" Chicoutimi .....	22 31
" Compton .....	25 00
" Lac St-Jean .....	279 09
" Matane .....	32 30
" Nicolet .....	14 00
" Ottawa .....	186 60
" Pontiac .....	59 30
" Portneuf .....	28 60
Fournitures de bureau .....	15 75
A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour compléter le prix du passage de cinq familles de colons .....	36 45
Avances dont compte à rendre sur explorations dans les comtés d'Ottawa et du Lac St-Jean .....	100 00

Georges Barrette :

Dépenses de voyages pour travaux aux ponts suivants :

Pont d'York, comté de Gaspé .....	32 40
" de la Grande Décharge, comté du Lac St-Jean .....	29 99
" de L'Annonciation, comté d'Ottawa .....	87 06
" Mercier, comté de Bonaventure .....	55 19
" Valin, comté de Chicoutimi .....	19 75
" de St-Félicien, comté du Lac St-Jean .....	31 23

Pont de Ste-Marie, comté de Beauce.....	8 35
“ de St-Michel des Saints, comté de Berthier.....	56 45
“ de St-André, comté du Lac St-Jean.....	77 83
Avance dont compte à rendre pour l'écluse du lac Nominingue, comté d'Ottawa .....	22 17
Wenceslas LeBel :	
Salaire du 1er juillet au 31 octobre 1897.....	200 00
Explorations dans le comté de Chicoutimi .....	52 40
Dépenses de voyages.....	6 26
Jules Sinclair :	
Salaire du 7 juin 1897 au 30 juin 1898.....	334 00
Elzéar Turgeon :	
Salaire du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	600 00
Allocation supplémentaire du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	200 00
Alf. Aug. Roy :	
Indemnité d'un mois de salaire.....	50 00
Rosario Genest :	
Salaire du 1er juillet au 31 août 1897.....	66 25
Salaire du 1er septembre 1897 au 30 juin 1898.....	455 00
Joseph Marcoux :	
Salaire du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	547 50
Arthur Talbot :	
Allocation supplémentaire, du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	216 67
H. O. Fortier :	
Salaire du 22 novembre 1897 au 30 juin 1898.....	380 00
Arthur Buies :	
Salaire du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898 .....	1,000 00
Dépenses de voyages au lac St-Jean en 1895.....	14 00
50 exemplaires du livre “ Le Saguenay et le Bassin du Lac St-Jean.....	62 50
Avances dont compte à rendre pour dépenses de voyages dans la région de Témiscouata, la vallée de la Mata- pédia et la Gaspésie.....	100 00

## Octave Demers :

Allocation supplémentaire du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	150 00
--	--------

## J. F. Savary :

Allocation supplémentaire du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	400 00
--	--------

## S. Dufault :

Allocation supplémentaire du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	200 00
--	--------

## Arthur Gagnon :

Allocation supplémentaire du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	100 00
--	--------

## Dr J. A. Bigonnesse, de Labelle :

Indemnité pour services professionnels rendus aux colons, et comme agent de colonisation, du 1er juillet au 31 août 1897.....	33 33
---	-------

## J. B. Lucier :

Indemnité pour services rendus comme agent de colonisation et de repatriement, du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	100 00
---	--------

## RR. PP. Trappistes :

Indemnité pour services rendus comme agents de colonisation, à Mistassini, durant l'année 1897-98.....	300 00
--	--------

## Madame Phydime Lavoie :

Indemnité pour services rendus comme sage-femme, à Mistassini, durant l'année 1897-98.....	25 00
--	-------

## François Pouliot :

Salaire et frais de voyage ; règlement des réclamations pour dommages causés par la tempête du 5 juillet 1897, à St-Félicien.....	80 75
Exploration dans le comté du Lac St-Jean.....	55 00
Inspection dans le comté de Dorchester.....	55 00

## Dr Moise Guérin, de Manchester, Etats-Unis :

Pour certaines dépenses concernant le repatriement.....	50 00
---	-------

<b>L'honorable Adélarde Turgeon :</b>	
Dépenses de voyages.....	195 00
<b>Ernest Roy :</b>	
Dépenses de voyages.....	30 00
<b>P. J. A. Alarie :</b>	
Dépenses de voyages au Lac St-Jean.....	20 00
Indemnité pour services rendus comme commissaire-en- quêteur dans le comté d'Ottawa.....	100 00
<b>J. A. Belisle :</b>	
Salaire du 27 septembre au 10 octobre 1897 .....	25 00
<b>L. J. Demers :</b>	
Annnonce dans le journal "L'Événement".....	10 00
<b>" Le Citoyen " :</b>	
Impression du bulletin " La colonisation au secours de l'ouvrier, quelques conseils agricoles, etc".....	150 00
<b>" Le Soleil " :</b>	
Tirage supplémentaire du rapport du département pour 1897.....	86 04
<b>D H. Dubé :</b>	
Correction des épreuves du dit rapport.....	60 00
<b>J. A. Lefebvre :</b>	
Annnonce dans la "Revue des Deux-Frances ".....	120 00
<b>Spackman &amp; Archibald :</b>	
Sur échange d'une machine à écrire.....	53 00
<b>C. O. Beauchemin &amp; Fils :</b>	
300 exemplaires du livre "La colonisation ou le nord de Montréal", par B. A. T. de Montigny .....	150 00
<b>Charles A. Parent :</b>	
Deux pelles à cheval.....	22 50
<b>Patrick Allen :</b>	
Peinture oxide de fer pour ponts.....	200 00



## T. A. Christin :

Dépenses de voyages dans le comté d'Ottawa.....	14 50
---	-------

## E. &amp; H. T. Anthony &amp; Co. :

Instrument photographique.....	22 55
Transports et droits de douane.....	7 82

## Léonidas Lortie :

Salaire du 15 au 31 mai 1898.....	25 00
-----------------------------------	-------

## Mgr. J. C. K. Laflamme :

Dépenses de voyage à St-Thuribe.....	17 50
--------------------------------------	-------

## The Norwich Union Fire Assurance Society :

Prime sur police de \$2,000.00, pont de St-Ludger, du 28 octobre 1897 au 28 octobre 1898 .....	26 00
Prime sur police de \$2,000.00, pont du Rapide de l'Original, du 13 octobre 1897 au 13 octobre 1898.....	61 00
Prime sur police de \$1,500.00, pont sur la rivière Kippewa, du 12 décembre 1897 au 12 décembre 1898.....	15 00
Prime sur police de \$2,000.00, pont de St-Félicien, du 4 juin 1898 au 4 juin 1899.....	26 00
Prime sur police de \$5,000.00, pont de la Grande Décharge, du 28 juin 1898 au 28 juin 1899.....	65 00

## Cyrille Langlois :

Exploration dans le comté de Bellechasse.....	50 00
---	-------

## La Compagnie de la Baie d'Hudson :

Compte de provisions.....	6 06
---------------------------	------

## L. E. Carufel :

Annonces et impressions à " La Presse ".....	49 90
" " à " La Patrie ".....	82 65
Illustrations de conférence, M. Beaman.....	15 00
Frais de transport sur le chemin de fer de la Gatineau.....	9 55
Annonces dans l' " Ottawa Citizen ".....	4 20
" " " " Free Press ".....	9 10
" et impressions, " Le Spectateur ".....	22 50
" " " " Le Temps ".....	46 40
Impressions chez G. E. Gauvin.....	7 00
Papeterie chez " The Rolland Paper Company ".....	56 84

Photographies et transparents.....	21 00
Annonces J.E. Prévost & Fils.....	4 00
“ et impressions “ Le Spectateur ”.....	11 50
“ “ “ La Patrie ”.....	71 57
“ dans le “ Sunday Sun ”.....	1 00
“ “ “ La Presse ”.....	15 60
Impressions “ Le Cultivateur ”.....	4 50
“ “ le “ Morning Chronicle ”.....	6 00
Montreal Directory de 1897-98.....	4 00
Loyer du bureau 1546 Notre-Dame, Montréal, du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	120 00
“ d'un appareil téléphonique, du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	50 00
Garçon de bureau, du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	128 00
Femme de peine, du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	45 00
Combustible.....	26 85
Gaz.....	11 96
Dépenses de voyages aux Etats-Unis et dans les régions de colonisation.....	359 53
Dépenses de voyages des directeurs de la Société de coloni- sation de Montréal dans le nord de Montréal.....	341 74
Papeterie, “The Rolland Paper Company”.....	53 03
Madame C. F. Langevin :	
Aide aux églises des cantons pauvres.....	200 00
Rév. Jos. Marquis :	
Indemnité pour services rendus comme agent de coloni- sation du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	1,000 00
Ferd. Audet :	
Salaire du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.....	400 00
Réné Dupont :	
Impression du programme de la représentation du “ Car- naval des Nations ”, pour venir en aide à la société de colonisation du Lac St-Jean.....	15 00
Total.....	\$ 12,057 51

J. F. SAVARY,

Branche de la Colonisation.

S. DUFAULT,

Assistant-Commissaire.

Département de la Colonisation  
et des Mines.

Québec, 1er septembre 1898.

## TABLEAU No. 4.

DISTRIBUTION de la somme de \$6,000.00, subside des Sociétés de Colonisation, C. B., 54, 1897-98 :—

Société de colonisation de Québec.....	\$ 1,897 13
“ “ de la cité de Sherbrooke.....	688 92
Comté du Lac St-Jean.....	523 67
Visites et explorations.....	2,890.28
	<hr/>
	\$ 6,000.00

TABLEAU No 5.

État détaillé des travaux recommandés par les Sociétés de Colonisation.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
	SOCIÉTÉ DE COLONISATION DE QUÉBEC.	\$ cts.	
L'Islet.....	Chemin de front du 1er rang du canton Lessard et pont sur le Bras Nord-Est sur les lots 10 et 11 du dit 1er rang, canton Lessard.....	200 00	Rév. M. J. Fillion.
Beauce.....	Chemin de front entre St-Benoit-Labre et St-François de Beauce, passant dans la ligne entre la seigneurie Vaudouill et le canton Tring, du No 1 au No 6 du 1er rang de St-Benoit-Labre, de là se continuant entre les rangs St-Guillaume N.-O. et St-Etienne jusqu'au No 23 du cadastre de St-François de Beauce.....	143 75	Rév. Th. Turcotte.
".....	Route entre les lots 23 et 24 du 6e rang de St-Benoit-Labre.....	50 00	Rév. Th. Turcotte.
".....	Chemin de front entre les rangs 5 et 6 du canton de Gayhurst, sur le lot 24 et les lots 27 à 40.....	330 00	Joseph Bernard.
".....	Route entre les lots 47 et 48 du 1er rang du canton de Gayhurst.....	400 00	Aug. Godette.
".....	Détournement de la côte sur le lot No 9 du 8e rang du canton Risborough, près du pont, pour arriver à la chapelle de St-Ludger.....	90 78	Auguste Godette.
Montmagny.....	Chemin de front dit "Chemin des Anglais", dans Notre-Dame-du-Rosaire.....	200 00	Rév. L. A. A. Talbot.
L'Islet.....	Chemin de la mission St-Adalbert, dans les cantons Casgrain et Leverrier....	246 28	Rév. S. H. Lessard.
Dorchester.....	Chemin de la Grande Ligne entre les cantons Watford et Langevin....	100 00	Rév. J. Ulric East.
".....	Route du "Petit Bois Franc" entre les rangs 1 et 2 du canton Ware.....	75 00	Rév. J. Ulric East.
".....	Pont sur la rivière Famine, dans Ste-Rose de Watford.....	54 75	Rév. J. Ulric East.
".....	Route entre St-Prosper et Ste-Rose, entre le 4e et le 5e rang du canton Watford.....	27 57	Rév. J. Ulric East.
	Total.....	1,897 13	

TABLEAU No 5.—*Suite.*

ÉTAT détaillé des travaux recommandés par les Sociétés de Colonisation.

COMTÉS.	CHEMINS ET PONTS.	Montant payé.	Conducteurs, Entrepreneurs, etc.
	SOCIÉTÉ DE COLONISATION DE LA CITE DE SHERBROOKE.	\$ cts.	
Compton .....	Chemin de la Vallée Leach, dans le canton Heretord.....	75 00	L. C. Dupuis.
Sherbrooke.....	Route dans le canton Orford, coupant le lot 24 du rang A, à partir du chemin de Montréal, et se dirigeant vers le nord jusqu'au milieu du lot 1 dans le 11e rang.....	74 00	Isidore Gendron.
Compton .....	Chemin de front, du lot 15 au lot 54 du 3e rang dans le canton Hampden, appelé chemin Bury et Mégantic.....	122 75	Antoine Gagnon.
" .....	Chemin entre les rangs 9 et 10 du canton Maistron, depuis le ligne de Chesham jusqu'au chemin Victoria.....	192 17	Rév. J. D. Bernier.
Beauce .....	Chemin de front des rangs 1 et 2 du canton Woburn.....	225 00	Rév. J. E. Simard.
	Total.....	648 92	
	EMPLOI DE LA BALANCE DU SUBSIDE VOTÉ.		
	Comté du Lac St-Jean .....	523 67	
	Visites et explorations.....	2,890 28	

N. B.—Les travaux ci-dessus figurent au tableau No 2 pour chacun de ces comtés respectivement; le détail de l'item "visites et explorations" est compris dans le tableau No 3.

J. F. SAVARY,

Branche de la Colonisation.

S. DUFAULT,

Assistant-Commissaire.

Département de la Colonisation  
et des Mines.

Québec, 1er septembre 1898.

---

## RAPPORT DE LA SOCIÉTÉ DE COLONISATION ST-JEAN-BAPTISTE DE SAINT-SAUVEUR DE QUÉBEC

---

Québec, novembre 26 1898.

A l'Honorable Commissaire  
de la Colonisation et des Mines,  
Monsieur le Commissaire,

La Société de Colonisation St-Jean-Baptiste de St-Sauveur de Québec a l'honneur de faire rapport de ses opérations depuis les deux dernières années, c'est-à-dire depuis sa fondation.

A sa demande le gouvernement d'alors lui a octroyé une concession de terre située dans les cantons Malherbe et Crespieul du comté du Lac St-Jean.

Le but de cette société est d'établir sur nos terres encore inoccupées surtout des habitants des villes qui sont obligés de gagner leur vie péniblement par un travail journalier, leur manquant bien souvent.

Le début a été difficile cependant elle ne s'est pas rebutée elle a fait tous les efforts qu'elle était susceptible de faire et aujourd'hui les résultats prouvent surabondamment qu'elle n'a pas failli à sa tâche.

Comprenant qu'avant tout pour établir une colonie il fallait des voies de communication elle s'adressa au gouvernement de ce temps qui répondit d'une manière favorable en faisant ouvrir un chemin de la paroisse du Lac Bouchette au lac des Commissaires.

Ce chemin fut d'un grand encouragement pour nos premiers colons qui s'établirent sur les bords du lac des Commissaires.

Dès la première année de l'existence de la société une vingtaine de colons au moins s'établirent sur les bords du lac et commencèrent les premiers défrichements.

C'était un beau début cependant il manquait encore quelque chose pour activer l'essor de la colonisation.

Le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean qui traverse ce canton a une station au lac Gros Vison environ à trois milles du lac des Commissaires.

---

La société a compris alors quelle importance aurait une route qui se rendrait de cette station à la nouvelle colonie.

C'est alors qu'elle s'adressa à vous, Monsieur le Commissaire, et elle doit vous rendre cet hommage que dans votre zèle patriotique pour la colonisation vous avez acquiescé à sa demande et aujourd'hui nos colons ont une route de première classe pour se rendre à la station du chemin de fer. Grâce à cet encouragement généreux de votre part notre colonie a triplé et actuellement nous avons le plaisir de vous faire rapport qu'il y a dans notre canton soixante lots en exploitation et que nous prévoyons beaucoup de progrès dans un avenir rapproché.

Les débuts de nos colons ont été superbes et ont démontré à l'évidence que les terres que nous avons choisies étaient très favorables à la culture.

Leurs premières récoltes ont émerveillé tous les visiteurs que nous avons dirigés vers ce canton.

Maintenant le courant est établi et nous n'avons pas de doute qu'avant longtemps une paroisse florissante s'élèvera sur les bords de ce beau lac qui était encore pour ainsi dire ignoré il y a à peine deux ans.

Mais nous devons vous dire monsieur le Commissaire qu'il existe encore des besoins à la nouvelle colonie.

Le chemin qui a été fait sur le front d'un certain nombre de lots traverse aujourd'hui des terres qui sont toutes occupées. Pour permettre l'expansion de la colonie il est indispensable que de nouveaux chemins soient ouverts.

Pour cela nous comptons sur votre grande sollicitude pour tout ce qui intéresse le grand mouvement de colonisation dans cette province.

Nous espérons que dans la prochaine distribution des octrois à la colonisation, vous ferez comme par le passé et que vous n'oublierez pas la florissante colonie du lac des Commissaires.

Nos ressources étaient bien limitées, nous n'avions que les revenus de la patriotique société St-Jean-Baptiste de St-Sauveur de Québec pour jeter les premiers jalons de notre œuvre.

Dans le but de populariser la région que nous voulions coloniser nous avons organisé plusieurs excursions à nos cantons par le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.

---

Le public a répondu favorablement à notre appel et plusieurs centaines de citoyens de Québec sont venus visiter nos terres.

Ces excursions ont aussi eu pour but de verser un peu d'argent dans notre caisse et nous devons vous dire que par tous ces moyens nous avons réussi à amasser environ un millier de piastres lequel argent a été dépensé au développement de la colonie.

D'ailleurs, Monsieur le Commissaire, vous trouverez tous les détails de notre administration dans le rapport ci-annexé.

Veuillez croire, Monsieur le Commissaire, à la haute considération avec laquelle je demeure.

Votre très humble serviteur,

N. LACHANCE, JR.,  
Secrétaire.



**ETAT des Recettes et Déboursés de la Société de Colonisation St-Jean-Baptiste de St-Sauveur de Québec**  
pour la période du 21 juillet 1896 jusqu'au 1er juillet 1898.

RECETTES.		DEBOURSES.	
Don de la Société St-Jean-Baptiste de St-Sauveur.....	\$ 603 30	Explorations et frais de voyage.....	\$ 76 98
Soirées à Québec et Lévis, profit net .....	81 85	Annonces et loyer de la salle des délibérations.....	32 70
M. J. G. Scott.....	5 00	Provisions et semences pour les colons.....	141 35
Excursion à Roberval.....	271 38	Dépenses pour l'érection d'un camp .....	172 17
Contribution des membres.....	31 98	Excursion à Roberval .....	300 00
Argent reçu des colons pour payer leurs lots appartenant à la société.....	39 23	Papeterie .....	22 18
Argent reçu des colons pour payer leurs lots appartenant au gouvernement.....	17 28	Billets de chemin de fer pour les colons.....	9 00
Intérêts sur dépôts à la Caisse d'Economie .....	14 59	Défrichement .....	131 96
		A. S. Dumais, pour billets de location....	31 28
		Secours à un colon, M. J. Gobeil.....	29 00
		Une herse pour les colons .....	7 00
		Balance en banque.....	120 04
	\$1,064 66		\$1,064 66

Rapport approuvé à la séance du 18 novembre 1898.

N. LACHANCE, JR.

Sec.-Arch.

## RAPPORT DE LA SOCIÉTÉ DE REPATRIEMENT ET DE COLONISATION DU LAC ST-JEAN.

A l'honorable ADÉLARD TURGEON,  
Commissaire de la Colonisation et des Mines,  
Hôtel du Gouvernement, Québec.

Cher Monsieur,

Comme secrétaire de la société de colonisation et de repatriement du Lac St-Jean, je crois qu'il est de mon devoir de vous transmettre un rapport des opérations de notre société dans les neuf premiers mois de son existence ; depuis le premier janvier au 30 septembre dernier, j'ai donné 23 conférences illustrées sur le Lac St-Jean, tant dans la Nouvelle Angleterre qu'au Canada et je suis maintenant à me préparer pour une tournée dans les États de l'ouest.

172 délégués ont visité le Lac St-Jean. Ces délégués représentaient 54 paroisses et villes du Canada et des États-Unis, 23 Comtés et 4 États.

1029 colons nouveaux répartis comme suit se sont dirigés par l'entremise de la société, vers le Lac St-Jean :

578 des États-Unis,  
451 du Canada.

J'ai organisé 5 excursions de cultivateurs et jusqu'à cette date 3 seulement avaient eu lieu ; 259 pères de familles ayant l'intention de devenir colons en ont profité pour visiter le pays.

J'ai l'honneur de vous faire remarquer qu'il y a cette année une augmentation très sensible dans le nombre de nouveaux colons venus des États-Unis et ceci est dû particulièrement au fait que j'ai dirigé principalement mes efforts de l'autre côté de la frontière où j'ai pu constater qu'avec un travail prudent et actif il serait très facile d'établir un courant prononcé de repatriement pour notre province et surtout pour le lac St. Jean.

Ainsi, toute une paroisse du nord du Maine se prépare à déménager en bloc dès les premiers jours du printemps prochain, dans notre nouvel établissement de Honfleur-sur-Pérignonka.

---

Ce mouvement de repatriement a à sa tête le Rév. M. Marsan, curé d'Acadia, Me., et M. Louis Dionne, le maire de cette localité. M. Dionne est venu visiter le sol de Honfleur dans le cours de l'été dernier et en est revenu tellement enchanté qu'il a immédiatement réservé un grand nombre de lots pour ses concitoyens qui doivent le suivre.

Avec l'espoir. M. le Commissaire, que vous sera satisfait du succès qu'a remporté notre société pour sa première année d'existence.

J'ai l'honneur de me souscrire,

Votre bien dévoué,

RENÉ DUPONT,

Secrétaire.

P. S.—Permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait que la compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St. Jean fait de grands efforts pour nous aider dans notre œuvre de colonisation.

La compagnie du chemin de fer, outre le transport gratuit des colons nouveaux et de leurs effets de ménage, accorde aussi des prix nominaux pour nos excursions de cultivateurs ainsi que des passes gratuites aux délégués de toutes les parties de la province et des États-Unis ; elle nous aide ainsi à faire connaître presque universellement ce district intéressant et en effet, nous constatons que ces divers avantages aident grandement au recrutement d'une classe très désirable de colons agriculteurs.

R. D.

---

## RAPPORT DU REVEREND JOS. MARQUIS

---

Québec, 15 juillet 1898.

A l'honorable ADÉLARD TURGEON,

Commissaire de la Colonisation et des Mines.

Monsieur le Commissaire,

J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des opérations du bureau de colonisation de Québec pour l'année terminée le 30 juin dernier.

Après avoir consulté les registres de mon bureau, j'ai le plaisir de constater que l'œuvre de la colonisation, dans mon district, a progressé d'une manière sensible pendant les derniers douze mois. L'année dernière deux cent soixante et douze (272) colons m'avaient demandé, verbalement et par écrit, des informations sur les avantages offerts par nos principaux centres de colonisation. Cette année, j'ai eu des demandes de renseignements de trois cent quatre-vingt-dix-huit (398) colons sérieux.

Comme par le passé, c'est la vallée de la Matapédia et la vallée du Lac Saint-Jean qui ont plus particulièrement attiré l'attention des colons de mon district ; et c'est aussi vers ces deux endroits que s'est dirigé le plus fort courant de colonisation. Nulle autre région en effet, ne saurait offrir des conditions d'établissement plus avantageuses. Outre que ces grandes vallées sont d'un accès facile par vo es ferrées, elles ont un sol fertile, sans roches, et qui se prête admirablement au défrichement. Aussi ne faut-il que peu d'années à un colon intelligent et laborieux pour y jeter les bases d'un établissement solide.

Il ne faut pas croire néanmoins, qu'il n'y a de la colonisation pratique que dans les grandes vallées de la Matapédia et du Lac Saint-Jean ; des centaines de colons peuvent trouver à se placer avantageusement dans les vastes et beaux comtés de Beauce et de Mégantic. Il y a aussi sur les limites sud-est de tous les comtés de la rive droite du Saint-Laurent de nombreux cantons où en dépit de l'isolement des grandes voies de communication, l'œuvre de la colonisation marche lentement mais avec sûreté. C'est vers ces derniers cantons que se dirige naturellement le trop plein des grandes paroisses avoisinantes. On y voit chaque année surgir, ici ou là, une nouvelle paroisse qui n'attend pour se développer, qu'une plus grande facilité de communication avec les grands centres.

Des trois cent quatre-vingt-dix-huit (398) colons qui se sont mis en relation avec mon bureau, quatre-vingt-seize (96) seulement ont demandé des renseignements sur la vallée du Lac Saint-Jean. Des certificats d'établissement n'ont été délivrés qu'à une vingtaine d'entre eux. L'active propagande faite par la nouvelle société de colonisation du Lac Saint-Jean, en faveur de cette région, fait suffisamment comprendre pourquoi le nombre de ceux qui se sont adressés à nous, pour avoir des informations, est relativement restreint cette année.

Parmi les colons qui se sont adressés à mon bureau pour avoir des informations, une cinquantaine se sont bornés à nous demander des renseignements généraux ; les uns en vue de se livrer à l'agriculture, les autres avec l'intention de faire des entreprises industrielles, d'autres enfin avec le désir de prendre commerce.

Sur deux cent quarante-deux (242) colons qui nous ont demandé des renseignements relativement à la vallée de la Matapédia, cent cinquante et un (151) ont sollicité et obtenu des certificats d'établissement pour cette vallée. Ces colons viennent pour la plupart, des cantons de l'est et de l'état du Maine. Trente de ces derniers ont acheté plus de cinquante lots dans le seul canton Matalik. Des travaux de défrichement sont déjà commencés sur plusieurs de ces lots. Cinq (5) familles venant de Lewiston, Me., se sont fixées au village de Beaurivage où une huitaine d'autres familles du même endroit viendront les rejoindre en septembre prochain.

J'ai pris occasion de la dernière excursion pour visiter les nouveaux cantons de la vallée ; entre autres, Ristigouche, Humqui, Matalik, la mission de Sayabec et la paroisse de St-Moïse. Dans tous ces cantons, j'ai donné des conférences, prenant pour sujet : Moyens de tirer le meilleur parti des nouveaux établissements tout en conservant au sol sa fertilité. Tous les colons nouvellement établis m'ont paru pleins de courage et satisfaits de leur sort. Ils ne se plaignent que d'une chose, du défaut de chemins. Il y en a qui ont deux milles et plus de portage à faire, à travers la forêt pour atteindre leurs cabanes.

Depuis mon passage dans ces différents endroits, j'ai été heureux d'apprendre que des instructions avaient été données par votre département, d'ouvrir de nouvelles routes dans Ristigouche, dans Matalik à Beaurivage, dans Humqui, dans Awantjish et dans le canton de Matane. Ces travaux vont amener un grand développement de la colonisation dans ces beaux cantons.

Les comtés de Mégantic, de Lévis, de Montmagny, de Kamouraska et

de Témiscouata ont fourni, cette année, un bon nombre de colons à la vallée de la Matapédia. Une soixantaine de colons de ces différents comtés ont pris part à la dernière excursion que j'ai organisée et qui a eu lieu dans les premiers jours de juillet. Plusieurs d'entre ces colons se sont choisis des lots sur lesquels ils se proposent de faire commencer prochainement les travaux de défrichement.

De tous les moyens d'attirer les colons dans une région favorable à la colonisation, le plus efficace est, selon moi, de fournir à ces colons, l'occasion de faire économiquement la visite de cette région. Aussi, j'estime que le transport des colons, à prix réduits, constitue le meilleur mode de propagande en fait de colonisation. A ce point de vue, les excursions rendent d'importants services aux colons qui y prennent part.

En septembre prochain, je prendrai occasion de l'exposition qui doit avoir lieu à Chicoutimi pour organiser une nouvelle excursion au Lac St-Jean.

J'ai acquis l'expérience que le meilleur mode de renseigner les colons quand ils nous demandent des renseignements sur nos différentes régions, c'est de leur passer le guide du colon et des cartes régionales annotées. Nous avons fait une grande distribution de ces sortes de documents. Il serait à désirer que le département fût bien assorti en guides, cartes et brochures afin de mettre ses agents en mesure d'en fournir à tous ceux qui en font la demande.

Pour donner à l'œuvre de la colonisation tout le développement désirable, il faudrait selon les uns adopter telle méthode, selon d'autres employer tels moyens plus ou moins réalisables. Pour le moment, il me semble que la première chose à faire, c'est de rendre les lots de la couronne disponibles et d'en faciliter l'accès aux colons de bonne foi ; que l'on fasse, autant que faire se peut, disparaître la spéculation ; que l'on établisse dans nos grands centres de colonisation des agents locaux, chargés de guider les colons, au fur et à mesure qu'ils se présentent, soit pour visiter les terres, soit pour prendre possession d'un lot et on aura fait un grand pas dans la voie du progrès. Bien souvent mon bureau a été appelé à servir d'intermédiaire entre le gouvernement et des colons se trouvant impliqués dans des difficultés dont la cause était une erreur, conséquence d'un manque de renseignements exacts.

L'année terminée le 30 juin dernier a été assez fructueuse au point de vue du développement de l'œuvre de la colonisation dans le district

---

de Québec, comme aussi dans les autres districts de la province. Le zèle constant de nos sociétés de colonisation ; le bon vouloir de nos gouvernants et le repatriement de nos concitoyens qui reviennent nombreux des Etats-Unis, nous font espérer, pour l'année prochaine des résultats encore plus satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être,  
Monsieur le Commissaire,  
Votre humble serviteur,  
JOS. MARQUIS, PTRE,  
Agent de colonisation.

---

## RAPPORT DES RR. PP. TRAPPISTES DE MISTASSINI

---

Mistassini, 23 novembre 1898.

A l'honorable ADÉLARD TURGEON,  
Ministre de la Colonisation et des Mines,  
Québec.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous transmettre présentement, un rapport détaillé sur la marche et les progrès de la colonisation dans les cantons avoisinant Mistassini, dans le district du Lac Saint-Jean.

Nous sommes heureux de constater et de vous faire connaître, Monsieur le Ministre, que les progrès de la colonisation, ont été immenses, dans cette partie du pays, qui promet d'être, dans la suite, le grenier de la province de Québec.

Lorsque nous sommes arrivés à Mistassini, il y a peine six ans, de Roberval à ce poste, (Mistassini n'était alors véritablement qu'un poste), nous voyions bien le long de la route, un commencement de paroisse de distance en distance, mais les défrichements s'opéraient lentement, soit à cause du manque de ressources de la part des colons, soit particulièrement à cause du manque de voies de communication, dont le besoin se faisait sentir de la manière la plus pressante, pour mettre tous ces endroits en rapport les uns avec les autres, et fournir aux nouveaux arrivants, le moyen de pénétrer plus avant dans l'intérieur.

C'est surtout ici à Mistassini et dans les cantons environnants que ce besoin de communication se faisait sentir de la manière la plus urgente.

Mais aujourd'hui, les progrès de la colonisation dans la région de Mistassini, qui fait l'objet du présent rapport, sont très sensibles, grâce aux bonnes dispositions du ministère actuel, dispositions qui ne se sont jamais démenties depuis son arrivée au pouvoir.

Depuis deux ans, nous avons vu la population de nos cantons se doubler presque, plusieurs chemins considérables de colonisation s'ouvrir, un pont projeté sur la rivière Mistassibi, sans oublier toutefois les réparations sur les anciens chemins.



Proportion gardée, c'est ce qui s'est fait partout dans toutes les nouvelles paroisses qui nous environnent.

Aujourd'hui nous pouvons dire que nous avons bien commencé notre œuvre, et que grâce à de semblables encouragements, la population ne peut que s'accroître d'une manière très rapide, et les défrichements progresser proportionnellement à l'accroissement de cette population.

Suit maintenant la liste des travaux effectués dans la susdite région depuis l'avènement du cabinet actuel au pouvoir :

1. Il a été ouvert un chemin d'hiver (pas encore passable en été) de Mistassini au canton d'Albanel, distance d'environ 13 milles, donnant aux gens de ce dernier canton un débouché au principal centre, qui pour eux est Mistassini. Nous espérons le voir se terminer le plus tôt.

2. Un autre chemin a été ouvert de Mistassini à Péribonca, distance d'environ 19 milles, qui donne aussi aux colons de Péribonca un débouché à Mistassini. Cette route sera très précieuse pour la colonisation car elle donne accès à plus de quatre cents lots et dans les meilleurs terrains. Elle met également aussi Mistassini en rapport avec la ligne des bateaux de Roberval qui touchent à cet endroit. Cette route n'est pas encore complétée, mais nous vivons dans l'espoir que le gouvernement y mettra la dernière main dans le cours de l'été prochain, et fera construire le pont sur la rivière Petite Péribonca.

3. Un autre chemin le long de la rivière Mistassibi, de la longueur d'environ cinq milles. Outre que ce chemin donne une sortie à une dizaine de familles échelonnées le long de cette rivière, il sert de plus à relier le chemin de Péribonca à celui de la rivière au Foin. Ce chemin est aussi très utile à la colonisation, en ouvrant de nouveaux horizons.

4. Une autre route partant de la rivière au Foin a été commencée et devra se continuer sans retard jusqu'à la rivière aux Rats, distance d'environ quatre milles. Cette dernière voie se recommande d'elle même, car elle traverse les terres les plus fertiles et ouvre deux rangs doubles de chacun de ses côtés.

5. Un mille de chemin a été fait à travers une savane, ce qui a rendu les plus grands services à plusieurs colons qui se trouvaient à n'avoir pas de débouché et qui forcément se seraient vus dans la triste nécessité d'abandonner leurs terres. (Entre les rangs 6 et 7 du canton Pelletier).

6. Des réparations assez considérables ont été faites sur à peu près

dix milles des anciens chemins, ceux dans lesquels le besoin s'en faisait le plus sentir.

7. Enfin, un pont considérable est en voie de construction sur la rivière Mistassibi. Ce pont avec celui qui devra se construire à bref délai sur la petite Péribonka, sera le complément du chemin de Péribonka, et ouvrira un passage facile à tous les habitants tant du côté de Péribonka que de celui de Mistassini. Ce pont aura certainement pour effet d'accélérer encore le mouvement de la colonisation tant d'un côté que de l'autre, en faisant disparaître l'obstacle, si ennuyeux, de la traverse au bac, laquelle devient impossible pendant un certain temps, le printemps et l'automne, et est de plus, très souvent dangereuse. Nous avons aussi, avec le léger secours reçu, construit, dans le cours de l'année, un moulin à farine, lequel est actuellement en opération.

Telle a été la marche du progrès colonisateur dans cette région immense du Lac St-Jean.

Voilà, Monsieur le Ministre, ce que nous avons cru de notre devoir de vous faire connaître, en notre nom particulier et au nom de la population en général, en vous faisant part de la gratitude de chacun de nous, et vous remerciant de vos bons services, ainsi que le Gouvernement dont vous avez l'honneur de faire partie.

Le tout respectueusement soumis.

Nous avons l'honneur de nous souscrire,

Monsieur le Ministre,

Vos très dévoués serviteurs,

LES RR. PP. TRAPPISTES DE MISTASSINI.

Par FR. MACAIRE, O. C, Ptre,

S. et Prieur,

Agent de colonisation.

---

#### SUPPLEMENT

Monsieur le Ministre.

Après vous avoir entretenu longuement de ce qui peut vous intéresser, concernant la colonisation dans nos régions, vous ne trouverez

pas mauvais de notre part, de vous entretenir quelques instants de ce qui concerne notre exploitation personnelle. Nous le devons au gouvernement et au public, qui s'étonneraient avec raison, de ne pas voir figurer les Trappistes dans ce rapport.

Nous ne craignons pas de dire que nous travaillons hardiment au défrichement, et depuis l'octroi si bienveillant du gouvernement des six milles acres de terre, comme encouragement à la fondation d'une communauté de Trappistes à Mistassini, rien n'a été épargné pour remplir les conditions de cet octroi.

Déjà au-delà de huit cents acres sont propres à la culture, et nous nous efforçons autant que les moyens nous le permettent de les cultiver conformément aux principes les plus pratiques et les plus avantageux de la science agricole.

Aussi nous pourrions voir, cette année particulièrement, sur nos terrains cultivés d'après ces principes, des grains, foin, céréales, légumes, tous aussi beaux que dans n'importe quelle partie de la province de Québec, à preuve les nombreux prix obtenus aux expositions de Québec et de Chicoutimi.

Maintenant, sur les parties les plus éloignées de l'établissement, nous avons construit granges et maisons, afin de faciliter la mise en sureté de la récolte, et d'éviter autant que possible les transports qui sont toujours la cause d'une perte de temps considérable.

Nous tenons à cultiver conformément aux principes, car nous savons que nous sommes le point de mire et que de nous dépendra beaucoup l'impulsion donnée à l'agriculture dans notre région.

Vos très humbles serviteurs,

Les RR. PP. Trappistes de Mistassini,

FR. MACAIRE, O. C., Ptre,

Sup. et Prieur.

## RAPPORT DE L. E. CARUFEL

---

Montréal, 7 novembre, 1898

A l'honorable ADÉLARD TURGEON,

Commissaire de la Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur le Commissaire,

J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des opérations du bureau de colonisation de Montréal pour l'année finissant le 1er de juillet dernier.

Le nombre de colons inscrits, comprenant les adultes des deux sexes et les enfants, est de 2051 partagé comme suit :

Pour le nord de Montréal, 1329 ; pour le lac Témiscamingue, 320 ; pour le Lac St-Jean 143 ; pour la Matapédia 69 ; pour la vallée de la Gatineau, 67 ; pour le nord d'Ontario 105 et 5 pour le Manitoba.

Ce résultat dépasse toutes mes espérances. Nous avons près de 300 colons de plus que l'année précédente. Cette augmentation est due au retour de nos compatriotes des Etats-Unis et au redoublement de travail en faveur de certaines régions, telles que la Matapédia et le Lac Témiscamingue.

Ce dernier endroit a doublé le chiffre de ses colons, cette année. La Matapédia n'a pas eu tout le succès désiré, mais, je crois que s'il est possible, l'an prochain, de consacrer, plus de temps à la faire connaître, nous pourrions diriger de ce côté un courant de colonisation énorme. Je pourrais en dire autant de la Gaspésie qui n'est pas moins avantageuse, sous tous les rapports, que sa voisine.

Les efforts que nous avons faits depuis l'automne dernier, pour diriger un mouvement vers la vallée de la Gatineau ont été très heureux à mon point de vue. Cette initiative a répondu à un besoin qui se faisait sentir depuis longtemps. Les ouvriers de Hull et d'Ottawa l'ont compris, aussi semblent-ils vous en savoir gré, M. le Commissaire, en en profitant. Le nombre de leurs colons augmente tous les jours.

Ainsi donc, la vallée de la Gatineau est venue, elle aussi, grossir le chiffre de nos opérations.

Nous avons pris nos colons un peu partout, mais ce sont les villes et les vieilles paroisses de la province de Québec qui nous en fournissent le plus. Le nombre des étrangers n'est pas très grand ; ainsi, figurent sur nos registres, 117 Français et Belges, 71 Anglais et 90 Canadiens repatriés. Ces derniers sont fixés en grande partie dans la Matapédia et au lac Témiscamingue.

J'ai donné plusieurs conférences sur la colonisation, dans les centres canadiens des Etats-Unis, et comme j'ai presque toujours travaillé de concert avec M. Dupont, l'agent de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du lac St-Jean, je me permettrai, M. le Commissaire, d'additionner le chiffre de mes repatriés avec ceux de M. Dupont dont le rapport annuel vient d'être publié.

J'atteindrai ainsi un total de 668 personnes qui ont quitté les manufactures américaines pour se faire colons dans nos forêts. Ce résultat, je crois, est amplement suffisant pour justifier les sacrifices que votre département s'est imposés pour tendre la main à ceux des nôtres désireux de revenir dans leur chère province de Québec pour se placer sur des terres nouvelles.

J'ai confiance dans ce mouvement de repatriement en autant que ce travail est fait avec prudence et qu'on n'encourage que ceux qui n'ont pas encore perdu le goût de la culture et qui ont un certain capital à leur disposition. Appuyé sur ce principe, M. le Commissaire, je me propose, dans le cours de l'année qui va suivre, de donner plus d'attention à cette œuvre qui pourrait nous aider beaucoup à développer avec succès des endroits peu connus comme la Matapédia et la Gaspésie auxquelles, il me semble, l'avenir réserve de grandes choses.

En somme, voilà les quelques remarques dont j'ai voulu faire suivre le court rapport des opérations de mon bureau. Ces bons résultats de l'année écoulée, je les dois à votre sage direction et à l'appui intelligent de la société de colonisation de Montréal dont je suis en même temps l'humble secrétaire.

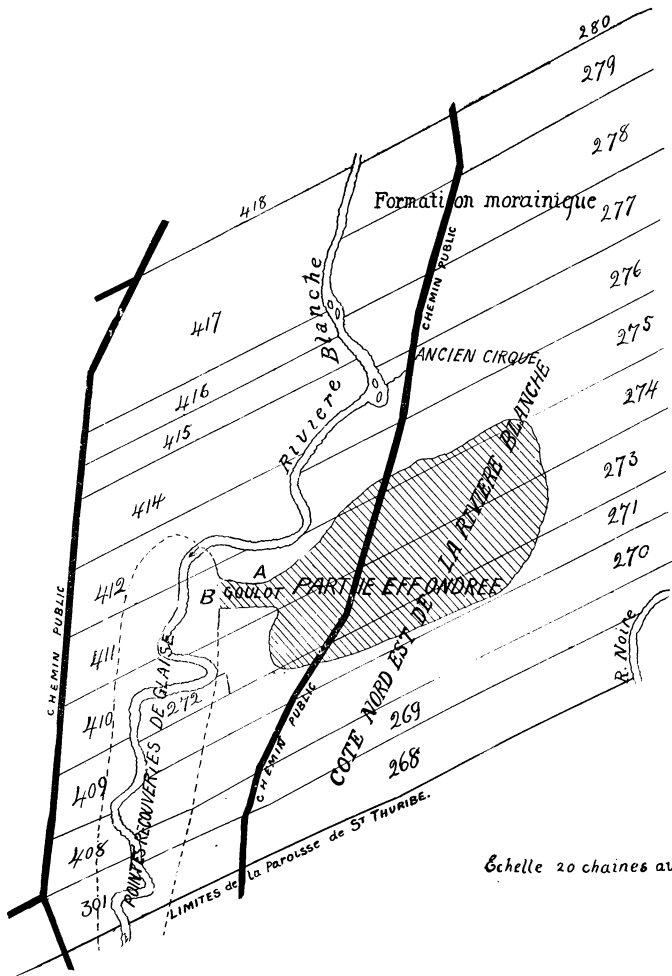
J'ai l'honneur de me souscrire,

Monsieur le commissaire,

Votre très obéissant serviteur,

L. E. CARUFEL,

Agent de Colonisation.



Echelle 20 chaines au pouce

# RAPPORT DE MONSEIGNEUR J. C. K. LAFLAMME,

RECTEUR DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

Sur l'éboulement de la rive gauche de la rivière Blanche, dans la paroisse  
de Saint-Thuribe, comté de Portneuf.

A l'honorable ADÉLARD TURGEON,

Ministre de la Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur le Ministre,

Sur votre demande, je me suis rendu le premier de juin, accompagné d'un confrère chargé de prendre les photographies nécessaires, à Saint-Thuribe, comté de Portneuf, pour y visiter l'éboulement qui s'est produit sur la rive gauche de la rivière Blanche, le matin du 7 de mai dernier.

Cette paroisse de Saint-Thuribe fait partie, géologiquement de la grande plaine de Québec, le sol, en-deça des premiers contreforts des Laurentides, à part une mince couche superficielle de terre arable, se compose de glaise régulièrement litée, d'origine marine, car les fossiles marins quaternaires *mia*, *tellina leda*, y abondent.

La hauteur moyenne de la plaine de Saint-Thuribe est d'environ 300 pieds au-dessus du fleuve à Québec. Le calcaire de Trenton, sur lequel reposent ces assises argileuses, est à une profondeur indéterminée. Il y a lieu de croire que sa surface est loin d'être régulière, et par conséquent, que l'argile qui lui est superposée a une puissance qui varie notablement d'un endroit à un autre.

Les cours d'eau de faible débit, comme la rivière Blanche, se sont creusés dans ces argiles, des lits tortueux, peu profonds, à fond de glaise, caractérisés par de nombreux méandres. Ces derniers, d'origine tout à fait récente, sont creusés dans une plaine étroite, placée à 70 ou 80 pieds plus bas que la surface générale, du moins dans le voisinage de la montagne. Cette étroite plaine correspond évidemment à l'ancien lit de la rivière, alors que le volume des eaux était beaucoup plus considérable qu'il n'est aujourd'hui. Les méandres de la rivière, creusés dans cet ancien lit, ont produit, de chaque côté, de riches pointes d'alluvions, qui constituent la partie la plus fertile des terres de la paroisse.

L'éboulement s'est produit à l'endroit indiqué par des hachures sur le plan ci-joint. Il présente la forme d'une ellipse, à contours assez irréguliers, dont le grand axe aurait à peu près 18 arpents, et le petit 10. Toute cette surface s'est enfoncée de 40 à 60 pieds. Le fond cependant est loin d'être régulier, parsemé qu'il est de gigantesques blocs d'argile, terminés en pyramides, et qui ressemblent assez à ces banquettes qui échouent sur nos grèves, au moment de la débâcle du printemps. (Voir le panorama photographique de l'ensemble).

Cette vaste ellipse ne communique avec le lit de la rivière que par un étroit goulot d'environ 200 pieds de large et 300 pieds de longueur, c'est par ce goulot que toute la masse remuée pendant le cataclysme a trouvé son chemin vers le lit de la rivière.

Le 6 de mai, un véritable éboulis s'était produit à l'endroit où devait s'ouvrir, le lendemain, la bouche de sortie. Mais les gens, habitués à de semblables accidents, n'en ont pas fait de cas. Le lendemain, à 5 heures du matin, on a commencé à entendre comme une série de détonations, et les personnes qui habitaient les maisons disparues pendant la catastrophe, n'ont eu que le temps de se sauver, pour éviter d'être écrasées sous les débris des édifices qui s'écroulaient, et pour gagner une partie plus solide du sol.

On a vu alors une glaise boueuse couler à flots pressés vers le goulot, pour se déverser dans la rivière. Puis, successivement, d'immenses blocs se détachaient des rivages de la partie déjà affaissée, plongeaient et disparaissaient dans ce flot de boue, pour surgir un peu plus loin, paraissant flotter comme des glaces sur l'eau, et se dirigeant vers l'étroit passage de déversement dans le lit de la rivière. Cela a duré depuis cinq heures du matin jusque vers neuf heures. A ce moment, le vaste cirque que l'on voit maintenant, était creusé, et le transport de la glaise s'est arrêté petit à petit.

Lors de leur passage dans l'étroit chenal du goulot, les blocs de glaise avaient la vitesse d'un cheval lancé au galop. Ils se brisaient par le choc les uns sur les autres, et les témoins oculaires disent que le spectacle en était vraiment terrifiant. La boue en mouvement paraissait relativement sèche; les gens nous affirment ne pas avoir vu une goutte d'eau. Cependant la glaise devait en renfermer au moins 50 pour cent, car un morceau ramassé près d'un mois plus tard, en contenait encore 20 pour cent.



Naturellement, ce flot de glaise a suivi le lit de la rivière. Non seulement, il a comblé ce lit, mais encore il a recouvert toutes ces pointes d'alluvion dont je parlais plus haut, sur une longueur de plus 40 arpents, causant des dommages aux riverains pour plus de \$60,000. A l'heure présente, la rivière Blanche, sur toute cette partie de son cours, écoule ses eaux par une foule de petits filets sans importance, distribués sur une très large surface. De sorte que, si on ne fait pas des travaux considérables de *dragage*, il lui faudra des années pour se creuser un lit analogue à l'ancien, si tant est qu'elle y réussisse.

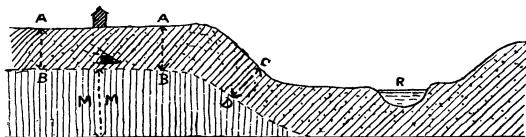
Tout près de l'effondrement actuel, au nord-ouest, il est facile de voir un autre cirque qui doit son origine à une cause analogue. D'ailleurs, on peut trouver de ces dépressions à différents endroits, et de dimensions variables, de chaque côté de la rivière Blanche.

Un phénomène absolument analogue s'est produit, il y a deux ou trois ans, dans la paroisse de Saint-Luc, comté de Champlain, le long de la rivière Champlain. Comme à Saint-Thuribe, un large volume de glaise est venu se vider par une ouverture étroite, recouvrir des surfaces de riches alluvions, et bloquer la rivière. A Saint-Luc cependant, le phénomène s'est produit sur une échelle beaucoup plus restreinte.

Il est tout à fait impossible d'affirmer positivement quelle est la cause de ce désastre. Evidemment, ce n'est pas l'effet de l'érosion de la rivière, le courant est ici beaucoup trop faible. Il faut donc chercher ailleurs. Voici comment on peut imaginer que les choses se sont passées.

Les gens du pays nous disent qu'en creusant des puits ils arrivent, après avoir atteint la profondeur d'une quinzaine de pieds, à une argile tellement molle qu'ils y enfoncent le plus facilement du monde des perches de 18 à 20 pieds, et que ces perches, laissées à elles-mêmes, rebondissent au dehors comme si elles avaient été plongées dans l'eau. On peut donc croire qu'à certains endroits du moins, il y a sous l'argile dure de la surface, une masse molle sur laquelle reposent les assises superficielles. Il en résulte une pression très forte sur la masse plastique profonde ; cette pression peut facilement atteindre une valeur de 3000 livres au pied carré.

Si maintenant nous essayons de représenter cet état de chose par une section, nous aurons à peu près la figure suivante :



AA est la surface générale du pays ; C le défaut de la côte de la rivière ; R le lit de la rivière ; MM masse d'argile supposée détrempée ; AB, CD partie superficielle durcie par le drainage et le voisinage de l'atmosphère.

Il peut arriver que la pression très grande de l'ensemble de la croûte AB sur la partie molle MM fasse céder le rivage en CD. Une fois l'ouverture faite, l'écoulement commence vers le lit de la rivière ; la croûte dure AB se casse successivement par blocs, et suit la marche générale vers la rivière. C'est un peu comme une pustule qui crève et se vide. De là l'effondrement et le transport d'une masse plus ou moins grande, suivant les circonstances de différences de niveau et de la quantité de glaise molle que contient le sous-sol.

Si on demande maintenant quelle est la cause qui produit cette masse plastique du sous-sol, j'avoue que je ne la vois pas très clairement. Comment est-ce que l'eau superficielle trouve ainsi son chemin vers les couches profondes, je ne le sais pas trop non plus. Il y avait bien, à la partie la plus éloignée de l'effondrement, un terrain bas, sinueux, dont on voit encore les arbustes échoués en ligne au fond du cirque. Alors, l'infiltration séculaire de cette eau a pu contribuer à délayer ainsi les couches profondes. Dans tous les cas, nous ne devons pas oublier que cette partie mouvante, placée à une certaine profondeur, a son existence prouvée par les puits dont j'ai parlé plus haut. Et partout où elle existe, pour peu que les berges de la rivière soient élevées, il y a lieu de redouter des effondrements de cette nature.

Je fais exception pour les parties placées au nord-ouest du dernier cirque. Là, le sol est de formation exclusivement morainique et, par conséquent, infiniment plus solide. On n'a rien à craindre de ce côté.

Les photographies qui accompagnent ce rapport représentent, l'une une vue panoramique de l'ellipse prise du point A sur le plan ; l'autre, une vue du goulot d'écoulement prise du point B. (1)

J.-C. K.-LAFLAMME.

12 juin, 1898.

(1) Photographies déposées aux archives du département, les croquis ci-dessus suffisant à l'intelligence du rapport.

---

## RAPPORTS DE L'INSPECTEUR ET INGENIEUR DU DEPARTEMENT

---

### SUR LES REPARATIONS A FAIRE AU PONT DE LA GRANDE DECHARGE

---

Québec, 20 août 1897.

Monsieur le Commissaire,

Ces jours derniers, j'ai visité de nouveau le pont en bois bâti il y a un peu plus de deux ans sur la Grande Décharge du Lac St-Jean, et j'ai constaté que la dépression que l'on remarquait dans l'un de ses piliers s'est légèrement accentuée depuis l'été dernier, époque où elle a commencé à se faire sentir.

Le vent qui souffle parfois avec une violence terrible dans cette localité, contribue aussi pour sa bonne part à faire pencher la superstructure. Le pont n'est pas encore en danger comme on a pu le laisser entendre ; cependant, je suis porté à croire que les piliers ont maintenant subi leur plus forte dépression, et alors, il n'y a pas de raison et il ne serait probablement pas prudent de lui laisser subir les tempêtes de l'automne sans le remettre à niveau et le contreventer davantage,

Ces réparations coûteront probablement cent cinquante piastres, et il serait important de les faire sans retard.

J'ai l'honneur d'être,

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

### SUR DIVERS CHEMINS DE LA VALLEE DE LA MATAPEDIA

---

Québec, 31 août 1897.

Monsieur le Commissaire,

Dans le cours de la semaine dernière, j'ai fait la visite des travaux de chemins actuellement en cours dans quelques paroisses de la vallée de la Métapédia, comté de Matane et j'ai constaté que ces travaux se font partout d'une manière satisfaisante. Trois de ces chemins méritent une remarque spéciale.

A Ste-Marie de Sayabec, on a ouvert à travers le bois, une route de près de trois milles de longueur, allant de la gare de Sayabec jusqu'au canton Awantjish. Ce canton est très propre à la culture, les colons s'y portent en bon nombre et la route qui a été commencée cet été est le premier chemin qui va de Ste-Marie vers le canton. Il serait désirable que l'on fit encore quelques travaux dans cette route pour la rendre passable de suite pour les voitures d'été. Jusqu'à présent, le bois seulement en a été arraché et elle est bonne pour faire un chemin d'hiver seulement. Un moulin est à se bâtir le long de cette route et les colons ne pourront aller y faire scier leur bois que sur les chemins de neige, ce qui n'arrive parfois qu'au mois de janvier. Avec une somme de \$150 on pourrait mettre cette route passable sur toute sa longueur.

A St-Pierre du Lac (Cedar Hall) une autre route a aussi été ouverte pour aller de ce village au canton Awantjish encore, mais quatre milles plus à l'est que la route précédente. On a aussi ébauché un chemin de front entre Awantjish et Nemtayé sur une longueur de près de deux milles. La route qui y conduit est presque terminée ; il resterait maintenant à ouvrir près d'un mille de route dans la ligne latérale nord du canton Awantjish, sur le premier rang, pour atteindre le deuxième rang où plusieurs colons ont commencé à faire des déboisements. Il faudrait pour cela une somme de deux cents piastres (\$200).

Dans le canton Humqui, (paroisse de St-Benoit Joseph Labre) on est à finir le déboisement d'une route longue de près de cinq milles, longeant la rive est de la rivière Humqui. Cette route est encore peu propre au passage des voitures d'été. Il faudrait y dépenser \$500 pour en faire un chemin répondant aux besoins de la colonisation en cet endroit. Il est bien probable qu'avant deux ans, cette partie du canton Humqui sera colonisée au complet ; déjà on a dépassé l'arrière ligne du canton et il y a des colons d'établis jusqu'au lac Humqui, à cinq milles, au moins, au-delà des derniers arpentages. J'ai mentionné ce fait l'année dernière, alors que les colons ne faisaient que commencer d'entrer sur ce territoire. Il serait grand temps, je crois, d'ordonner maintenant la subdivision d'un nouveau canton en arrière de Humqui. Cette subdivision nécessiterait l'établissement de 50 à 60 milles de lignes au coût de \$30 du mille et ouvrirait un bon territoire à la colonisation. (1)

Le tout humblement soumis.

Votre bien humble serviteur.

J. N. GASTONGUAY.

---

(1) Ce nouveau territoire est maintenant arpenté et forme le canton Pinault.

---

**SUR LA RECONSTRUCTION DE DEUX PONTS SUR LA RIVIERE STE ANNE, A  
STE CHRISTINE**

---

Québec, 20 septembre 1897.

Monsieur le Commissaire,

Le 17 du courant, je me rendais à Sainte-Christine, comté de Portneuf, au sujet de la requête de M. Rowland Ford, maire de la dite paroisse, et par laquelle il demande une aide pour la reconstruction de deux ponts sur la rivière Sainte-Anne. Ces deux ponts, dont le site n'est qu'à quelques arpents de l'église paroissiale, relieront en s'appuyant sur une île, les deux rives de la rivière, et auront, l'un 88 pieds de longueur et l'autre 112 pieds. Les culées à bâtir sont de peu d'importance, les rochers, de chaque côté, en tiendront lieu.

Vous avez accordé une somme de \$1000 pour la reconstruction de ces deux ponts. M. le maire de la paroisse me dit que le conseil n'a pas encore adopté de modèle pour ces constructions. Je lui ai recommandé le modèle à treillis de Town, avec couverture et lambris, comme étant le plus solide et le plus durable. Sur ce modèle, les deux ponts coûteraient au plus \$1,900. Découverts et sans lambris, ils coûteront \$1,300.

Lorsque le conseil de la paroisse aura pris une décision au sujet du montant d'argent qu'il y mettra, il sera à propos, je crois, qu'il nous fournisse un plan des deux ponts, si toutefois, vous ne jugez pas plus à propos que ces plans soient préparés ici même.

M. Ford doit nous informer sous peu de la décision que prendra son conseil.

J'ai l'honneur d'être,

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

**SUR LA REPARATION DE TROIS PONTS ET LE CREUSEMENT DE LA RIVIERE  
MATTAWIN A ST MICHEL DES SAINTS**

---

Québec, 15 octobre 1897.

Monsieur le Commissaire,

Lors de mon passage à Saint-Michel des Saints, comté de Berthier, le 29 de septembre dernier, j'ai fait la visite de trois ponts, dans les limites

de la dite paroisse, pour la réparation desquels la municipalité demande une aide pécuniaire. Ces ponts sont tous trois sur la rivière Mattawin.

1<sup>o</sup> Le pont Beaubien-Allard est au village de Saint-Michel ; il est tout neuf, n'ayant été bâti que depuis guère plus de trois ans. Il n'a qu'une seule travée de 90 pieds. L'une de ses culées a été considérablement endommagée par l'inondation le printemps dernier, et il serait dangereux de lui laisser endurer une débâcle dans la position qu'il a aujourd'hui. Pour le remettre en place, il faudrait enfoncer un piloti à l'avant de la culée endommagée, lier fortement le tout ensemble et appuyer la superstructure sur ce piloti. Il faudrait pour cela une somme de \$150.

2<sup>o</sup> Le pont Beausoleil est bâti une couple de milles en haut du précédent et a une longueur totale de 126 pieds partagée en deux travées. Les caissons qui le supportent ont besoin de quelques réparations ; la superstructure est pourrie et a besoin d'être renouvelée au complet. Il faudrait \$400 pour faire ces réparations convenablement.

3<sup>o</sup> Le pont Ménard, sur la chute Roberval, environ deux milles en bas du premier, est le moins endommagé des trois. C'est un pont de petite dimension n'ayant que 40 pieds entre ses culées. La municipalité lui a fait quelques réparations cette année et je ne vois pas qu'il ait besoin d'être retouché d'ici à un an au moins.

Quant aux réparations devenues nécessaires sur les deux premiers ponts, il est important de les faire dès cet hiver. Il serait possible, je crois, de s'entendre avec la municipalité pour lui faire fournir le bois nécessaire d'après le devis qui serait préparé ici, et de la sorte, l'aide à fournir serait diminuée d'environ la moitié.

Pendant que j'étais sur les lieux, M. le maire de la municipalité ainsi que quelques autres personnes, m'ont fait remarquer une vaste plaine, tout près du village, et qui demeure inculte à cause de l'eau de la rivière Mattawin qui y séjourne trop longtemps chaque année. Après examen, j'ai constaté qu'il était assez facile d'assainir cette plaine et de livrer à la culture une couple de mille acres de terre très-fertile, en creusant un rapide de la rivière sur environ 700 pieds de longueur, de façon à faire baisser le niveau de l'eau d'environ trois pieds, ce qui serait tout-à-fait suffisant pour assécher toute la plaine. Il faudrait pour cela, y mettre environ \$400. Dans cet espace de 700 pieds, le fond de la rivière est obstrué, en grande partie, par des roches mobiles dont l'enlèvement apporterait déjà un grand changement dans le niveau de l'eau.

J'ai l'honneur d'être,

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

**SUR LE CHEMIN NEUF DU CANTON TURGEON.**


---

Québec, 15 octobre 1897.

Monsieur le Commissaire,

Le 3 du courant, je visitais le chemin neuf du canton Turgeon, dont la réparation a été confiée à MM. Ménéippe Guay et Moïse Mercier. Le chemin a une longueur totale de près de sept milles et avec la somme mise à leur disposition, (\$1400), les conducteurs sus-nommés ont mis en bon ordre quatre milles de chemin dans des endroits bien difficiles. En sorte qu'aujourd'hui, le trajet de l'Annonciation au lac Tibériade se fait facilement, en tout temps et avec n'importe quelle voiture. Cependant, pour terminer le chemin ouvert, il faudra bien encore six cents piastres. Je considère qu'il est trop tard pour faire ces travaux cet automne. Mais le pont sur le ruisseau Jourdain, décharge du lac Tibériade, a besoin d'être terminé avant le printemps. Il a été fait à la hâte en décembre 1896, et aujourd'hui, pour le terminer, il faudrait l'exhausser d'environ deux pieds et mettre de la pierre dans ses culées. L'exécution de ces travaux peut coûter une centaine de piastres. Si, à cette somme il était possible d'ajouter une couple de cents piastres pour ouvrir le chemin du 3e rang depuis la ligne centrale jusqu'au lac à La Truite, distance d'environ un mille et demi, ça serait rendre un grand service aux colons de l'endroit n'ayant pas encore de trace de chemin. Ces travaux peuvent être confiés à Moïse Mercier.

J'ai l'honneur d'être

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

**SUR LE CREUSEMENT DU CHENAL RELIANT LES DEUX LACS NOMININGUE  
ET LE BARRAGE DE LA RIVIERE A LA DÉCHARGE DU GRAND LAC.**


---

Québec, 15 octobre 1897.

Monsieur le Commissaire,

Le 5 du courant, je visitais les travaux de creusement faits pour ouvrir un chenal entre les deux lacs Nominingue. Le conducteur, A. Thiaville, s'est acquitté de sa tâche d'une manière bien satisfaisante. Il a enlevé une grande quantité de bois et de pierres qui obstruaient le pas-

sage et il a creusé dans le sable, sur une distance considérable, un chenal assez profond pour permettre au yacht " Hironnelle " de naviguer d'un lac à l'autre tant que les eaux ne descendent pas à un niveau trop bas. Mais cet automne, l'eau est devenue extraordinairement basse et le yacht a dû arrêter ses voyages. Pour assurer la navigation en tout temps de l'année sur les Nominigue, il faudrait élever un barrage à l'entrée de la rivière Nominigue, à une hauteur justement suffisante pour retenir la profondeur d'eau nécessaire. J'ai visité la rivière, et à une petite distance du lac, il y a un endroit où un barrage peut être construit pour la somme de \$250 au plus. D'après l'examen que j'en ai fait et les informations prises, il n'y aurait aucun dommage à appréhender de l'élévation du niveau de l'eau. Le barrage en question serait très à propos en ce qu'il compléterait l'œuvre commencée pour rendre navigable une nappe d'eau d'une quinzaine de milles dans sa plus grande longueur.

J'ai l'honneur d'être,

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

#### **SUR LA RECONSTRUCTION DU PONT DE LA RIVIERE COULONGE.**

---

Québec, 18 octobre, 1897.

Monsieur le Commissaire,

Le 8 du courant, j'étais à Fort-Coulonge, comté de Pontiac, pour visiter le pont en bois bâti à cet endroit sur la rivière Coulonge. La superstructure de ce pont existe depuis seize ou dix-sept ans ; l'année dernière, nous lui avons fait quelques réparations en attendant le moment favorable de rebâtir ; aujourd'hui, il est guère prudent d'attendre davantage et il faut que la superstructure soit renouvelée au complet.

Comme je l'ai déjà observé, l'expérience démontre une fois de plus, qu'un pont sans couverture ni lambris, toutes circonstances étant favorables d'ailleurs, ne peut durer guère plus de seize ans, tandis qu'un pont avec couverture et lambris et un peu d'entretien, durera sans difficulté 75 ans, c'est-à-dire près de cinq fois la durée d'un pont découvert. Et ce dernier pont, vu la difficulté que l'on a aujourd'hui, à se procurer du bois de grandes dimensions, coûte presque aussi cher qu'un pont couvert. Il est donc évident que les ponts couverts sont une grande économie.



Bâti sur ce modèle, le pont de Coulonge aura une superstructure longue de 500 pieds, laquelle coûtera \$4,500. Il faudra \$1,500 pour refaire les cinq piliers et les deux culées dont les fondations sont excellentes. Il ne conviendrait pas, en effet, de mettre une superstructure de longue durée sur des piliers bons, au plus pour sept ou huit ans. En sorte que tout le pont coûtera environ \$6,000.

Tout le bois de ce pont peut être fait à l'entreprise de suite, sur devis préparé ici, et le fer nécessaire peut aussi se fabriquer sur les lieux au même prix qu'à Montréal. Il y aura probablement une économie à faire de ces deux chefs.

Dès que la construction de ce pont sera autorisée, nous préparerons les plans et le devis nécessaires et si le bois peut être préparé assez tôt pour construire sur la glace, c'est un avantage à rechercher.

J'ai l'honneur d'être,

Votre très humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

#### **SUR CERTAINS TRAVAUX AU PONT DE LA RIVIERE MACAZA.**

Québec, 18 octobre 1897.

Monsieur le Commissaire,

Depuis qu'un pont a été bâti sur la rivière Macaza, canton Marchand, comté d'Ottawa, un moulin a été construit en aval et une écluse à quelques pieds en amont du dit pont. Cette écluse est loin d'être solide et peut être emportée sans surprise. De plus elle est construite, tout naturellement, pour diriger le gros volume de l'eau vers le moulin. Ces circonstances font qu'un pilier du pont, qui n'était nullement exposé avant l'existence de l'écluse, a besoin maintenant d'être protégé d'une manière toute particulière, surtout dans le cas où l'écluse serait emportée. En conséquence, il est urgent de combler ce pilier de pierres et de bâtir en amont, un petit quai de protection qui servirait en même temps à mettre à l'abri le petit bout de chemin, entre les deux ponts. Ces travaux peuvent coûter une certaine de piastres, et il me paraît important de les faire avant le printemps prochain, même avant l'hiver, car il est un peu difficile d'extraire la pierre à cet endroit.

J'ai l'honneur d'être

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

**SUR L'OUVERTURE D'UNE ROUTE AU CENTRE DE LA PAROISSE DE ST.  
LOUIS DE METABETCHOUAN**

---

Québec, 26 octobre 1897.

Monsieur le Commissaire,

La semaine dernière, je faisais une visite spéciale dans la paroisse de Saint-Louis de Chambord, comté du Lac St-Jean, dans le but de prendre connaissance de tout ce qui se rattache à la question débattue de l'ouverture d'une route nouvelle au centre de la dite paroisse. Actuellement, les colons des arrières-rangs arrivent à leur village par deux routes suivant une direction à peu près parallèles, dont l'une à un mille à l'ouest du village, l'autre à trois milles à l'est et toutes deux ouvertes par le gouvernement, au prix d'au moins \$490.00 du mille. Ces routes sont néanmoins guère avantageuses, ayant été construites sur des terrains très accidentés et fort rocheux. Celle de l'est surtout est localisée de façon à allonger de beaucoup la distance entre les rangs d'en arrière et le village. L'entretien de ces routes est à la charge des propriétaires de terrain, chacun y ayant une part proportionnée à l'étendue de terre qu'il possède.

Pour obvier aux inconvénients qu'offrent ces deux routes, on demande au gouvernement une aide pécuniaire pour en ouvrir une nouvelle, longue de quatre milles, traversant les terrains situés entre les deux premières, et venant aboutir à la gare de Chambord, pour se joindre là à une petite route se rendant au village.

J'ai visité et localisé cette route projetée et il n'y a pas le moindre doute qu'ouverte à cet endroit, elle apporterait une grande amélioration au système actuel des chemins de la paroisse.

Toute cette route serait sur un terrain presque plan et sa confection, jusqu'à parachèvement, coûterait dans les environs de \$1600.00. Les rangs 2ème, 3ème et partie du 4ème où elle passerait, sont loin d'être des terrains avantageux à la culture, cependant, à travers les rochers arides qui couvrent la majeure partie de ce territoire, on trouve sur presque chaque lot des lopins de terre très riche, et l'ouverture de la route centrale favoriserait beaucoup le défrichement de ces parcelles de lots.

Dimanche dernier, le maire de Chambord a convoqué une assemblée des contribuables de la paroisse, leur a soumis la question et a demandé s'ils étaient favorables à l'ouverture de la route centrale et à la fermeture des autres routes. Quelques cultivateurs résidant le long de ces routes

ou ayant des terrains en culture dans leur vicinité, se sont opposés énergiquement à leur fermeture. Par la discussion qui a eu lieu, j'ai pu comprendre que le sentiment de la grande majorité des colons de Chambord est celui-ci : " que l'ouverture de la route centrale est tout-à-fait désirable, s'il y a possibilité de fermer les autres routes, ou au moins l'une d'elles et que, dans le cas contraire, il vaut mieux ne pas ouvrir de route nouvelle afin de ne pas augmenter les frais d'entretien que l'on trouve déjà trop onéreux. " On m'a aussi fait remarquer que le changement de route détournerait le commerce local de sa voie actuelle et ferait perdre des droits acquis. D'un autre côté, plusieurs personnes de la localité sont d'avis qu'une fois la route centrale ouverte, toute opposition à la fermeture des autres cessera, tant on trouvera la nouvelle route avantageuse. Le fait est que la route centrale peut être localisée de façon à servir suffisamment bien les intérêts des personnes ayant des terres cultivées le long de la route ouest ; et en terminant le chemin contournant le lac Belley, les colons de l'endroit auront une sortie qui ne sera pas inférieure à leur route actuelle. Le maire de Chambord m'a avoué que le conseil municipal verrait avec plaisir l'ouverture de la route centrale s'il pouvait trouver le moyen de fermer au moins une longueur égale des autres routes sans faire de dommage réel à aucun des opposants, et qu'il ne peut recommander l'ouverture de cette route tant qu'il ne verra pas jour de surmonter cet obstacle. Aussi j'ai entendu dire à plusieurs contribuables qu'ils préféreraient endurer encore les inconvénients de leurs routes actuelles plutôt que d'augmenter les obligations d'entretien.

Dans les circonstances, serait-il sage de commencer l'ouverture d'une route que le conseil municipal se voit incapable de recommander à cause des embarras que ça pourrait lui créer ? D'un autre côté, les avantages que l'on attend de l'ouverture de cette route sont-ils assez grands pour donner raison de méconnaître l'obstacle ? Les promoteurs de la route nouvelle le prétendent, et il n'est pas impossible que les faits leur donneraient raison avant longtemps. Mais en prenant les choses telles qu'elles sont, en tenant compte des dispositions du conseil, corps créé presque uniquement pour veiller à la voirie de la municipalité, il serait peut-être sage de laisser à ce corps, le soin de travailler lui-même cette question, espérant qu'il viendra mieux que qui que ce soit, à bout de faire disparaître les obstacles qui s'opposent à l'ouverture d'une route fort désirable d'ailleurs.

Cependant, M. le Commissaire, si pour de bonnes raisons qui peuvent exister hors de celles mentionnées ici, vous jugez opportun de commencer de suite l'ouverture de cette route, il serait possible, avec une somme de

\$500.00, d'y faire un demi-chemin assez bon pour permettre d'y passer avec voitures roulantes pendant quelque temps de l'année, et il est possible que ce premier travail permette de juger du résultat probable de l'œuvre.

J'ai l'honneur d'être,

Votre humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

**SUR LE CREUSEMENT PROJETÉ DE LA RIVIÈRE AU SAUMON, CANTON  
DITTON**

---

Québec, 8 novembre 1897.

Monsieur le Commissaire,

Suivant vos instructions, je me suis rendu, ces jours derniers, dans le canton Ditton, comté de Compton, pour prendre connaissance des lieux mentionnés dans la requête du révérend Messire Gariépy, curé de La Patrie.

Plusieurs rangs du canton Ditton sont traversés par la rivière au Saumon, laquelle coule, sur un parcours de plusieurs milles, à travers une plaine d'une largeur moyenne d'un mille. Le sol de cette plaine est très riche et serait d'une grande fertilité s'il était possible d'y faire quelque culture. Mais la rivière au Saumon, qui est alimentée par maints petits ruisseaux et petites rivières, a, dans la plaine, un cours bien lent, à cause de ses nombreuses sinuosités et du niveau uniforme du terrain.

Dans le 4<sup>e</sup> rang de Ditton, et dans la partie supérieure du 3<sup>e</sup> rang, pour franchir une distance d'un mille et demi en ligne droite, ses eaux font un trajet de près de quatre milles, ce qui a pour effet de diminuer la pente de son cours d'au delà de soixante par cent et de ralentir d'autant la vitesse de l'eau.

De plus, le niveau de l'eau, dans la plaine, est tenu constamment haut par une élévation ou barrage naturel dans le lit de la rivière, à la limite nord de la dite plaine.

Il en résulte qu'après chaque averse un peu considérable, et à plus forte raison, chaque printemps, l'eau se répand sur la plaine, couvre des

centaines d'acres de terre, et y séjourne pendant des semaines de temps. Alors, les communications sont interrompues avec les localités voisines, les chemins submergés se brisent, au point de nécessiter des réparations pour une centaine de piastres, après chaque inondation. Et comme la chose se répète assez souvent, ces chemins sont toujours en mauvais ordre malgré l'argent qu'on y dépense.

Le but de ma visite était d'étudier les lieux et de voir s'il y a moyen de détourner ces désastres, et d'ouvrir, à la culture, un vaste terrain qui serait d'un grand appoint pour l'agrandissement de La Patrie.

Il me paraît assez facile d'arriver au but désiré. Il faudrait d'abord faire disparaître le barrage naturel qui ferme le cours de la rivière, en creusant le lit de cette dernière, à cet endroit, d'une profondeur moyenne de 3 pieds. Ce creusage devra avoir, pour effet, d'augmenter la pente de la rivière, et de faire baisser en amont, son niveau normal d'environ 3 pieds, ce qui lui permettra de charrier un plus gros volume d'eau en moins de temps. Je suis porté à croire que cette opération seule suffira, sinon pour faire cesser les inondations complètement, du moins, pour les faire diminuer considérablement. Comme ce creusage devra se faire sur une distance de 2000 pieds, je calcule qu'il faudra une somme de \$2000 pour l'effectuer.

S'il fallait faire davantage pour obtenir un résultat plus complet, il resterait à redresser le cours de la rivière pour donner encore plus de rapidité à l'eau, ce qui nécessiterait l'ouverture d'un nouveau canal d'une longueur de 2500 pieds, lequel coûterait \$2500 environ.

On m'a laissé entendre, sur les lieux, que les municipalités de Ditton, Emberton et Chesham, les plus directement intéressées à faire cesser les inondations périodiques, seraient disposées à contribuer, pour une part raisonnable, à la confection des travaux nécessaires, du moment que le gouvernement verra à ce qu'ils soient faits et conduits de façon à inspirer confiance dans le résultat à attendre.

J'ai l'honneur d'être,

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

**SUR L'OUVERTURE D'UNE ROUTE DE LA RIVIERE DU LIEVRE AU LAC DES ISLES**

Les colons établis autour du lac des Isles, canton Robertson, n'ont encore aucun chemin et ils sont obligés de faire deux à trois milles à travers les bois pour rejoindre les premiers chemins publics. J'ai visité déjà cette localité et localisé un chemin qui devra sortir sur la rivière du Lièvre où l'on rencontre le plus proche chemin public. Les colons de l'endroit offrent d'ouvrir trois milles de chemin d'hiver dans ce tracé pour la somme de \$50. Il y a au moins deux ans que l'utilité de ce chemin se fait sentir et le secours que l'on demande pour en commencer l'ouverture est bien modeste. Dans le cas qu'il serait accordé, Amédée Dumouchel, de la localité, pourrait être chargé des travaux avec instruction de fournir un état du temps donné par chaque colon et les cinquante piastres demandées seront payées au pro rata du temps de chacun, après inspection de l'ouvrage. Ces travaux devront servir pour l'ouverture d'un chemin d'été. Sur le 3<sup>e</sup> rang de Robertson, le chemin est localisé entre les lots 27 et 28, puis sur le lot 27 du 4<sup>e</sup> rang et entre les lots 26 et 27 du 5<sup>e</sup> rang.

J. N. GASTONGUAY,

Québec, 15 novembre 1897.

---

**SUR LA CONSTRUCTION D'UN PONT SUR LA RIVIERE BATISCAN,  
A SAINT-REMI**

---

Québec, 26 novembre 1897.

Monsieur le Commissaire,

Le 22 du courant, je me rendais dans la nouvelle paroisse de Saint-Rémi, comté de Portneuf, dans le but : 1<sup>o</sup> de constater jusqu'à quel point il importe d'y bâtir un pont sur la rivière Batiscan.

2<sup>o</sup> De choisir un site convenable pour l'érection du dit pont.

3<sup>o</sup> Pour en évaluer le coût.

La paroisse de Saint-Rémi, érigée canoniquement depuis peu, n'a pas encore son érection civile. Son territoire comprend la partie ouest du canton Chavigny et la partie nord de la seigneurie des Grondines. La partie de la paroisse comprise dans la seigneurie est partagée en deux portions par la rivière Batiscan qui y coule de l'est à l'ouest. Le site de

la future église de cette paroisse a été fixé du côté est de la rivière, tout près de la ligne partageant le canton de la seigneurie. Il en résulte qu'un nombre notable des paroissiens ont à traverser la rivière Batiscan pour venir à leur église. Un chemin neuf, se joignant au réseau de chemins de la paroisse de Saint-Ubalde, a été ouvert dernièrement pour mettre en communication les deux portions de Saint-Rémi et jusqu'aujourd'hui, la traversée de la rivière s'est faite au moyen d'un bac de péage. On considère que ce moyen, toujours incommode, est maintenant insuffisant pour les besoins du public, attendu que le nouveau chemin est devenu la voie principale de communication de toute la paroisse de Saint-Ubalde pour se rendre à la plus proche gare de chemin de fer, sur la voie des Basses-Laurentides, passant au village de Saint-Rémi. Ce fait joint à celui que le dit village promet de devenir un petit centre industriel, rend très opportun la construction d'un pont sur la rivière Batiscan, tant pour relier ensemble les deux portions de la paroisse que pour ouvrir une voie plus facile au public voyageur.

J'ai fait une visite de la rivière Batiscan et il arrive que l'endroit le plus propice pour l'érection d'un pont dans cette localité se trouve le point de la rivière le plus rapproché du village de Saint-Rémi, n'offrant aucune difficulté particulière pour la construction projetée.

Le pont serait formé de deux travées de 115 pieds chacune, supportées par un pilier et deux culées. Comme il est assez facile de trouver la pierre et le bois nécessaires, dans un rayon peu étendu, le coût de cette construction ne dépasserait pas la somme de \$2,700.

Le tout humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

#### **SUR LA RECONSTRUCTION DU PONT DE LA RIVIERE COULONGE**

Québec, 6 décembre 1897.

Monsieur le Commissaire,

Je viens de préparer le plan du pont projeté sur la rivière Coulonge, à Fort Coulonge, comté de Pontiac. Ce pont aura une longueur totale de 500 pieds et sera formé de six travées d'égale longueur, à peu près. Il

lui faudra par conséquent cinq piliers et six travées d'une hauteur moyenne de 22 pieds. Le pont neuf sera au même endroit absolument que le vieux afin de profiter des fondations de ce dernier qui sont très bonnes ; il faudra pour cela, démolir les culées et piliers actuels jusqu'au niveau de l'eau basse. Car il ne conviendrait pas de bâtir un pont neuf sur des piliers qui ne peuvent durer plus de sept à huit ans maintenant.

La reconstruction de ce pont coûtera guère moins de \$6,000 ; le bois seul, rendu sur les lieux, coûtera \$1,800 et le fer nécessaire coûtera \$1,200. Il sera avantageux, je crois, de faire faire le bois à l'entreprise et le fer pourra se préparer sur les lieux au même prix qu'à Montréal.

Une couple de travées du pont actuel peuvent s'écrouler d'un jour à l'autre ; la saison d'hiver est également favorable pour préparer le bois et construire le pont.

J'ai l'honneur d'être,

Votre très humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

#### SUR LA CONSTRUCTION DU PONT DE STE CHRISTINE

---

Québec, 13 décembre 1897.

Monsieur le Commissaire,

Le onze du courant, je me rendais dans la paroisse de Ste-Christine, comté de Portneuf, dans le but de visiter les travaux en cours pour la construction d'un pont sur la rivière Ste-Anne, près du village de la susdite paroisse. Ce pont sera formé de deux travées dont l'une de 110 pieds et l'autre de 90. Pour aider cette construction, vous avez accordé une somme de mille piastres, dont cinq cents piastres payables cette année et la balance, l'année prochaine.

Le conseil municipal de Ste-Christine a décidé de faire faire des culées en pierre avec une superstructure en bois. Les culées sont maintenant construites et contiennent environ cent vingt verges de maçonnerie solide, valant à peu près \$720.

Je n'ai pu avoir qu'une idée imparfaite de la superstructure que l'on se propose d'ériger sur ces culées. Dans tous les cas, on veut en faire un



pont ouvert, sans couverture ni lambris. L'expérience a démontré que la durée de ces ponts dépasse rarement quinze ans. Il me semble qu'après avoir fait les frais de bâtir des culées en maçonnerie, il serait plus économique de bâtir de suite une superstructure avec toiture et lambris, en rapport avec les assises, ce qui, d'ailleurs, ne coûterait probablement pas plus cher que le modèle adopté. Ce dernier, à tout événement, a quelques défauts et il sera peut-être sage d'en demander un plan détaillé avant d'en permettre l'exécution.

J'ai l'honneur d'être,

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

**CONCERNANT LA REPARATION DU PONT MERCIER SUR LA RIVIERE  
MATAPEDIA**

Québec, 21 décembre 1897.

Monsieur le Commissaire,

En considération de la requête de M. R. O. Stiles, maire de la municipalité de Métapédia, comté de Bonaventure, je me suis rendu, ces jours derniers, au village de Métapédia, pour examiner l'étendue des dommages causés au pont Mercier, sur la rivière Métapédia, dommages causés par la crue des eaux survenue à la suite des récents dégels. Ces dommages ne sont pas considérables ; cependant, il importe d'y porter remède de suite pour mettre le pont à l'abri de la débâcle du printemps.

Deux travées de ce pont ont été bâties en neuf en 1888, et c'est le pilier central, sur lequel reposent ces deux travées, qui a subi des dommages. L'eau a pratiqué, sous sa base, une excavation profonde d'environ trois pieds ; le pilier est descendu dans cette excavation et la superstructure a suivi ce mouvement ; elle est restée toute tordue et dans une position qui lui fait perdre beaucoup de sa force. Les réparations devenues nécessaires occasionneront une dépense d'environ \$130.

La municipalité de Métapédia s'adresse à votre département pour faire cette réparation parce que, dans le cours de l'été dernier, elle a dépensé une somme d'au-delà de \$200 pour renouveler le pavé de tout le pont.

J'ai l'honneur d'être

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

## TOUCHANT CERTAINS TRAVAUX DANS LE COMTE DE CHICOUTIMI

Québec, 16 février 1898

Monsieur le Commissaire,

Au cours d'une tournée que je faisais, au commencement du mois, dans le comté de Chicoutimi, pour prendre connaissance de différentes demandes de secours pour travaux de colonisation, trois de ces demandes m'ont paru mériter une attention particulière.

1o Réparation du pont à l'embouchure de la rivière Valin, dans le canton Tremblay.

Le bois de ce pont est assez sain pour durer sept ou huit ans encore, mais l'une des culées ayant glissé sur sa base, la superstructure a été tordue au point qu'elle menace de s'écrouler ; ce qui serait une perte complète et il faudrait une somme de \$800, pour refaire une superstructure à neuf. Je considère qu'il est possible de redresser la superstructure actuelle et de lui donner assez de solidité pour qu'elle subsiste aussi longtemps que le bois en sera sain. Ça nécessitera une dépense d'environ \$100, s'il est possible d'engager les deux municipalités intéressées de Sainte-Anne et de Saint-Fulgence à fournir le bois nécessaire. Le coût du bois sera d'une trentaine de piastres.

2o Réparation d'un pont sur la rivière des Aulnets, dans la mission de Saint-Ambroise, canton Bourget.

L'année dernière, il avait été décidé de compléter un pont sur cette même rivière, à trois milles environ, en bas de la chapelle de St-Ambroise. Au mois de mai dernier, ordre a été donné de suspendre les travaux de ce pont que l'eau a emporté quelques jours plus tard. L'idée de rebâtir ce pont semble abandonnée à cause de division dans la paroisse. En compensation, l'on demande de compléter un autre pont, sur la même rivière, près de la chapelle de la mission. C'est un pont de petite dimension, mais tel qu'il est aujourd'hui, il est douteux qu'il puisse endurer une débâcle sérieuse. Les quelques matériaux qui ont été préparés pour le pont d'en bas peuvent servir pour compléter celui d'en haut. Une dépense additionnelle d'une cinquantaine de piastres suffirait pour mettre le tout en bon ordre.

3o Réparation du pont de la rivière aux Sables, près du lac Kénogami.

Ce pont a une longueur totale de 240 pieds, et est formé de quatre petites travées peu dispendieuses. Les culées et les piliers, quoique bien détériorés, peuvent durer quelques années encore, mais le paré ne vaut plus rien du tout et il faudrait une somme de \$200 pour le refaire à neuf. Il est avantageux de faire préparer le bois en hiver tandis que la réparation même peut se faire en tout temps.

J'ai l'honneur d'être

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

**CONCERNANT LE PROJET DE BATIR UN PONT SUR LA RIVIERE JACQUES  
CARTIER A STE CATHERINE DE PORTNEUF; ET LE PONT  
DE SAINT REMI**

---

Québec, 17 février 1898.

Monsieur le Commissaire,

Le 14 du courant, je m'arrêtais dans la paroisse de Ste-Catherine, comté de Portneuf, pour faire une étude de la rivière Jacques-Cartier, dans le village de la dite paroisse et aux environs pour m'enquérir de la possibilité et établir le coût probable d'un pont sur la dite rivière, à cet endroit.

Le point qui offre le plus de commodité et qui peut rencontrer le mieux les besoins de la localité est certainement près de l'église, vis-à-vis la route centrale de la paroisse. A cet endroit, la rivière a une largeur de 400 pieds; elle y est peu profonde et il ne s'y rencontre aucune difficulté particulière pour la construction d'un pont. Mais cette rivière se montrant généralement très mauvaise le printemps, alors qu'elle charrie une masse énorme d'eau et de glaces, il faudra un soin tout particulier pour donner aux assises du pont, la stabilité nécessaire. Un pont à cet endroit serait formé de trois travées d'une longueur moyenne de 133 pieds chacune et coûterait six mille piastres.

A environ un demi mille plus haut que l'église, il y a possibilité d'élever un pont qui n'aurait que 250 pieds de longueur et qui coûterait environ \$4,000. Suivant l'opinion que M. le Maire de Ste-Catherine m'a fait connaître, la paroisse serait peu disposée à contribuer à l'érection d'un pont à cet endroit, d'abord parceque le chemin pour y arriver est souvent submergé et alors impraticable, et ensuite une notable partie des paroiss-

siens verrait par là son chemin allongé d'au delà d'un mille pour arriver à l'église. D'un autre côté, un pont à cet endroit ne serait pas une forte économie parcequ'il faudrait quelques centaines de piastres pour en faire les abords et qu'il nécessiterait l'ouverture d'environ un demi mille de chemin en neuf dans un endroit difficile. Près de l'église, les abords d'un pont sont faciles et les chemins pour y arriver sont faits.

La paroisse de Ste-Catherine est une des plus vieilles de la province et au dire de certains anciens citoyens de la localité, il est difficile de compter tous les désagréments qu'ils ont eu à endurer chaque année à cause de l'absence d'un pont sur la rivière Jacques-Cartier. La paroisse n'est pas riche, me dit-on, cependant pour arriver à améliorer sa position sous ce rapport, le maire m'informe qu'elle serait disposée à contribuer pour une somme de deux mille piastres.

Je me permettrai de faire remarquer, à ce sujet, que si actuellement il n'est pas possible de mettre à la disposition de la paroisse de Sainte-Catherine un montant suffisant pour assurer la construction du pont sans arrêt, il vaudrait peut-être mieux attendre une époque plus favorable, et appliquer plutôt quelques centaines de piastres pour faire terminer la préparation du bois destiné à la construction du pont sur la rivière Batiscan, dans la nouvelle paroisse de Saint-Rémi du Lac des Sables, aussi comté de Portneuf. Relativement à ce dernier pont, une somme de \$500 a déjà été accordée pour commencer la préparation du bois qui devra coûter au moins onze cents piastres, le coût total du pont étant porté à \$2,700. La première somme de \$500 est à peu près dépensée et si l'entreprise n'est pas continuée, le bois qui a été préparé cette année perdra de sa valeur. C'est pourquoi je suggère humblement qu'avant de commencer une autre entreprise de ce genre sans avoir un montant d'argent suffisant pour la terminer, il serait peut-être préférable d'appliquer la balance de l'octroi du comté de Portneuf, si balance il y a, pour continuer et finir l'entreprise commencée en premier lieu. Je ne fais mention de cela, M. le Commissaire, que pour vous remettre en mémoire les faits relatifs à ces ponts.

Le tout humblement soumis.

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

---

**CONCERNANT LE PLAN D'UN PONT A ST ANTOINE DE TILLY**

---

Québec, 23 mai 1898.

Monsieur le Commissaire,

J'ai pris connaissance du plan fourni à votre département par la municipalité de Saint-Antoine de Tilly, faisant voir un pont que la dite municipalité fait ériger dans le deuxième rang de la paroisse du même nom, pour la construction duquel vous avez accordé une aide en argent.

Ce pont est formé d'une seule travée de cinquante pieds de longueur.

Sous le rapport de la force et de la solidité, le modèle exhibé offre des garanties suffisantes : les pièces qui le composent ont des dimensions convenables, sauf les pièces de la membrure inférieure qui pourraient être plus petites, sans rien faire perdre à la force de la superstructure. Les pièces formant les arbalétriers et la membrure supérieure pourraient être employées avantageusement pour faire la membrure inférieure, et alors, la membrure supérieure et les arbalétriers seraient faits de pièces ayant huit pouces de largeur par onze pouces de hauteur, ou encore, sept pouces de largeur par douze pouces de hauteur, et ainsi, toutes les pièces composant la structure seraient bien proportionnées avec les dimensions du pont en question.

D'un autre côté, l'expérience ayant démontré qu'un pont en bois non couvert dure rarement plus de quinze ans, il y a grand avantage et économie à lambrisser toute la superstructure d'un pont de façon à la mettre à l'abri des pluies, ce qui peut lui assurer une durée d'au delà de cinquante ans.

J'ai l'honneur d'être,

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY,

---

**SUR LA CONSTRUCTION D'UN PONT A LA RIVIERE OUIATCHOUAN**

---

Québec, 27 mai 1898.

Monsieur le Commissaire,

Le 13 du courant, je me rendais de Roberval à la rivière Oniatchouan pour faire une évaluation de ce qu'il en coûterait pour jeter un pont en bois sur la dite rivière, près de son embouchure, à quelques cents pieds en amont du pont du chemin de fer du lac Saint-Jean. A cet endroit, la

rivière a une largeur de 170 pieds, et le site est tout-à-fait propice pour la construction d'un pont. Ce pont serait formé d'une seule travée longue de 150 pieds reposant sur deux culées de dix-huit pieds de longueur chacune. Ces culées, d'égale valeur, à peu près, coûteraient environ \$700 et la superstructure serait d'une valeur de \$1,500.

L'ouverture d'un chemin, pour y arriver, de chaque côté de la rivière, peut coûter au plus, quarante piastres.

Le pont actuel pour voitures, est situé à huit arpents, environ, en amont du site choisi pour un pont projeté; il n'a que 45 pieds de longueur et peut être fait en tout temps et de façon durable, pour la somme de \$200. En passant par ce petit pont, la longueur du trajet entre Roberval et Chambord est augmentée d'environ un demi mille sur lequel se trouvent deux fortes côtes qui seraient évitées en passant par le pont projeté.

J'ai l'honneur d'être,

Votre bien humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

**EXPLORATION DANS LES CANTONS WOBURN, LOUISE, CLINTON  
ET DITCHFIELD**

Québec, 18 juin 1898.

Monsieur le Commissaire,

Le sept du courant et les jours suivants, je faisais une exploration dans les cantons Woburn, Louise, Clinton et Ditchfield, comté de Beauce, pour constater quels avantages ces cantons offrent à la colonisation et voir s'il est opportun d'y ouvrir des chemins.

L'aspect général de ces cantons est bien attrayant. A première vue, ils paraissent montagneux, mais lorsqu'on les parcourt, les hautes montagnes ne sont plus que des collines que l'on gravit facilement en pente douce. Une épaisse forêt où dominent les bois francs et où apparait une abondante végétation, couvre presque en entier cette vaste étendue de terrain.

Dans le canton Woburn, il y a une mission (St-Augustin) qui compte une quarantaine de familles. Dans Clinton, trois ou quatre familles

sont établies sur un chemin qui traverse le canton du nord au sud. Dans Louise, il n'y a que deux colons résidants ; quelques autres y ont fait un peu de déboisement, et quelques autres encore y ont acheté des lots sans y faire d'améliorations. La partie sud de Ditchfield est à peu près inoccupée.

Dans chacun de ces cantons, le sol est en général très propre à la culture, si l'on excepte une certaine portion de Clinton où le sol est sablonneux. Mais, à part cette dernière partie, le terrain est rocheux partout, et en quelques endroits il l'est excessivement. Cependant, les colons de la localité semblent attacher peu d'importance à cet état de choses ; ils cultivent presque partout et la partie du sol qu'ils peuvent ensemerer leur donne toujours une abondante récolte. Le fait est que les terrains rocheux sont généralement fertiles.

Dans les cantons Clinton, Woburn et Louise, les voies de communication sont encore en petit nombre. Un assez bon chemin, mais montagneux, conduit du village de Mégantic à la mission de Saint-Augustin ; il a en outre le désavantage d'être long et peu direct. Un autre chemin conduit de Saint-Augustin à Chesham ; puis deux autres bouts de chemin vont dans l'intérieur du canton Woburn. Clinton n'a pas d'autre chemin que celui qui le traverse du nord au sud, allant de Mégantic à Woburn en passant par Piopolis. Dans Louise et dans la partie sud de Ditchfield, il n'y a aucun chemin encore. Une bonne portion du canton Louise fera nécessairement partie de la nouvelle paroisse de Saint-Augustin et le plus tôt il y aura moyen de le relier à cette dernière par un chemin, le mieux ça sera.

Mais pour le moment, il me semble qu'il est plus important de prolonger le chemin longeant le lac Mégantic, du côté est, dans Ditchfield, jusqu'au troisième rang du canton Louise. J'ai fait un tracé de ce chemin ardemment désiré, et j'ai rencontré sur ce parcours de près de quatre milles, des colons qui sont là depuis près de huit ans sans avoir pu en sortir en voiture, hors de la saison d'hiver. Le chemin est partout facile à faire et sur un terrain bien plan. Il faudrait une somme de sept cents piastres pour l'ouvrir et une autre somme de deux cents piastres pour bâtir un pont sur la décharge du lac Araignée. Ce chemin favorisera beaucoup la colonisation dans le canton Louise et dans la partie sud de Ditchfield. Il resterait environ trois milles de chemin à ouvrir dans les cantons Louise et Woburn pour compléter le réseau de voies de communication autour du lac Mégantic, et ce réseau ouvert, la voie de l'est l'emportera de beaucoup sur celle de l'ouest, étant plus courte et moins accidentée.

Quant au projet de renverser les premiers lots des rangs 1, 2, 3 du canton Louise, la chose ne sera praticable que pour les onze premiers lots du 3e rang. Dans les rangs un et deux, plusieurs des premiers lots sont vendus et les acquéreurs ne sont pas favorables au projet, considérant qu'ils n'y trouveraient pas également leur affaire.

J'ai l'honneur d'être,

Votre très humble serviteur,

J. N. GASTONGUAY.

---

**CREUSEMENT ET REDRESSEMENT DE LA BELLE RIVIERE**

---

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

Québec, 25 juin 1898.

Monsieur le Ministre,

Conformément à la demande que vous avez faite à l'honorable commissaire des Travaux Publics, je suis allé faire une inspection des travaux de creusement et de redressement de la rivière appelée la "Belle-Rivière" dans le comté des Deux-Montagnes, à l'effet de constater la nature et l'étendue des travaux exécutés et de ceux qui restent à compléter.

J'ai l'honneur de vous informer que des travaux considérables de creusement et de redressement de cette rivière ont été complétés sur une distance de 4.10 milles, à partir de chez M. Félix Lafrance de Belle-Rivière jusqu'à 900 pieds à l'est du pont "Charette", dans la paroisse de St-Augustin, sur une largeur de 15 et 17 pieds au lit de la rivière, avec talus de un pied par pied ; à certains endroits les coupes sont de 5 à 6 pieds de profondeur.

J'ai trouvé que les travaux, dans leur ensemble, avaient été bien exécutés et conformément au marché qui a été passé entre les entrepreneurs Vincent & Dufresne et le conseil municipal du comté des Deux-Montagnes, pour une somme de \$9,753.00,

Les travaux restant à faire pour parachever le tout, suivant le marché, consistent dans le creusage d'un mille de longueur de la rivière et le minage de quelques rochers dans son lit, au coût approximatif de \$1,500.00.



---

D'après les entrepreneurs, ces ouvrages seront terminés le 20 ou 25 de juillet.

Je dois ajouter que les ouvrages qui ont été faits et ceux restant à faire, sont de la plus haute importance au point de vue de l'agriculture, ce qui est prouvé par le fait que des terrains qui n'avaient pas été cultivés depuis un grand nombre d'années, ont été ensemencés cette année, soit en blé, avoine et lin, et je suis convaincu que la somme dépensée ou à dépenser devient plus que minime, vu les profits que les propriétaires pourront retirer de ces terrains rendus propres à la culture.

Jé ne puis trop recommander au gouvernement l'exécution d'une œuvre aussi patriotique, car la réalisation de tels projets est l'inauguration d'un nouveau débouché à la colonisation.

Respectueusement soumis,

LOUIS A. VALLÉE,  
Ingénieur-Inspecteur.

---

---

## CONSTRUCTION ET REPARATIONS DE DIVERS PONTS

---

### CONSTRUCTION DU PONT YORK, COMTE DE GASPE

---

Québec, 24 septembre 1897.

L'honorable A. TURGEON,

Commissaire de la Colonisation et des Mines,

Monsieur le Ministre,

Conformément aux instructions qui m'ont été données le vingt de juillet dernier, je me suis rendu au Bassin de Gaspé pour construire, suivant le plan qui m'a été fourni par votre département, le pont sur la rivière York, entre les municipalités de York et de Gaspé-Baie Sud, à l'endroit appelé Gravel Crossing, à 5 milles en amont du Bassin de Gaspé.

Ce pont est maintenant terminé et ouvert à la circulation du public. Il a une longueur totale de 250 pieds de pavé dont 145 pour le pont proprement dit et 105 pieds pour les abouts. Le tout est appuyé sur deux culées.

Les culées ont chacune une hauteur de 12 pieds, une longueur de 20 et une largeur de 22 pieds, elles sont construites en cèdre et remplies de pierre.

La superstructure du pont a 145 pieds de longueur, 19 pieds de largeur en dehors et 16 pieds en dedans avec 16 pieds de hauteur ; elle est construite en épinette blanche, couverte en planche et en bardeau de cèdre et lambrissée en planche. La couverture et le lambris sont peints.

Les 105 pieds d'abouts sont divisés comme suit : 55 pieds du côté de Gaspé et 50 pieds du côté de York, construits en cèdre et appuyés sur des petits quais au centre et aux extrémités.

Je demeure votre tout dévoué serviteur,

GEORGES BARRETTE.

---

---

**REPARATIONS AU PONT DE LA GRANDE DECHARGE, COMTE DU  
LAC ST JEAN**

---

Québec, 8 octobre 1897.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire rapport que je me suis rendu à la Grande Décharge pour y réparer le pont, en suivant les instructions qui m'ont été données.

Ces travaux ont consisté à relever de six pouces la grande travée du côté du sud et à la redresser. J'ai posé 7 baguettes en fer en dedans et 5 en dehors pour la maintenir dans la position que je lui ai donnée.

Votre très humble serviteur,

GEORGES BARRETTE.

---

**RECONSTRUCTION DU PONT DE L'ANNONCIATION, COMTE D'OTTAWA**

---

Québec, 14 décembre 1897.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur le pont de l'Annonciation que je viens de reconstruire, conformément aux instructions verbales qui m'ont été données par votre département, à la date du 2 de novembre dernier, et suivant les plans qui m'ont été fournis.

Le bois était tout préparé depuis le printemps dernier, à l'exception du bardeau et de quelques petits morceaux. Les culées du vieux pont ont servi.

J'ai fait en neuf la superstructure. Cette superstructure consiste en une travée de 106 pieds, d'une culée à l'autre, formant en tout une longueur de 120 pieds de pavé.

---

C'est un pont couvert en bardeau et lambrissé de chaque côté. Les travaux sont terminés. Il ne reste plus que la peinture à poser. Il serait à propos de le faire peindre de bonne heure au printemps, dans le cours du mois d'avril, afin de profiter de la glace pour l'échafaudage.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le ministre,

Votre obéissant serviteur,

GEORGES BARRETTE.

---

**ECLUSE DANS LA DECHARGE DU GRAND LAC NOMINIQUE,  
COMTE D'OTTAWA**

---

Québec, 14 décembre 1897.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire rapport que, conformément aux instructions qui m'ont été données, j'ai fait préparer et rendre sur les lieux tout le bois et la pierre nécessaires pour construire l'écluse de la rivière Nominique.

Il ne reste plus que 1,000 pieds de madriers de 12 pieds par 3 pouces que j'ai donné à faire à M. Borromée Boileau au prix de \$25.00, le transport pour le rendre sur les lieux compris.

Votre très humble serviteur,

GEORGES BARRETTE.

---

**REPARATION AU PONT MERCIER, COMTE DE BONAVENTURE**

---

Québec, 18 janvier 1898.

Monsieur le Ministre,

Conformément aux instructions qui m'ont été données, je me suis rendu à Matapédia pour réparer le pont Mercier à l'embouchure de la rivière Matapédia et j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant :

J'ai relevé de 2 pieds d'un côté un des piliers de milieu et de 8 pouces un autre des dits piliers.

J'ai redressé les deux travées et j'ai posé des liens pour les maintenir dans cette position.

J'ai placé 79 voyages de pierre autour d'un pilier pour l'empêcher d'être miné. J'ai aussi relevé le brise-glace.

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

GEORGES BARRETTE.

#### **REPARATION AU PONT DE LA RIVIERE VALIN, COMTE DE CHICOUTIMI**

Québec, 20 avril 1898.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire rapport que conformément aux instructions qui m'ont été données, j'ai, du 16 février au 1er de mars 1898, exécuté les travaux de réparation au pont sur la rivière Valin, entre Ste-Anne et St-Fulgence, dans le comté de Chicoutimi.

Ces travaux ont consisté à redresser l'arche qui penchait et à renouveler le pavé. J'ai posé des croisillons pour maintenir la dite arche dans la position que je lui ai donnée.

J'ai l'honneur d'être,  
Monsieur le Ministre,  
Votre obéissant serviteur,

GEORGES BARRETTE.

#### **REPARATION AU PONT DE SAINT FELICIEN, COMTE DU LAC SAINT JEAN**

Québec, 20 avril 1898.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire rapport que, du 1er au 17 de mars, 1898, j'ai exécuté les travaux de réparation au pont de Saint-Félicien, comté du Lac St-Jean, suivant les instructions qui m'ont été données par votre département.

J'ai lambrissé un des piliers sur tout un côté, un autre pilier sur la moitié d'un côté et j'ai posé des ferrures sur trois piliers pour protéger les lambris.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur,

GEORGES BARRETTE.

#### **RECONSTRUCTION DU PONT BEAUSOLEIL, COMTE DE BERTHIER**

Québec, 20 avril 1898.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire rapport que, du 29 de mars au 11 avril 1898, j'ai fait les travaux au pont Beausoleil, sur la rivière Mattawin, dans Saint-Michel des Saints, comté de Berthier, conformément aux instructions qui m'ont été données.

J'ai posé 3 rangs à la culée nord et 4 rangs à la culée sud, j'ai renouvelé les corbeaux sur le pilier du centre, j'ai reconstruit en neuf les 2 travées de la superstructure ; l'une des travées, celle du nord, a 50 pieds, et l'autre, celle du sud, a 39 pieds entre la culée et le pilier, j'ai mis de l'écorce de bouleau entre les lambourdes et le pavé, j'ai lambrissé la charpente des deux travées en dedans et en dehors et l'ai couverte en tôle. J'ai donné une couche de peinture sur tout le pont.

Ce pont a une longueur totale de 121 pieds de pavé.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur,

GEORGES BARRETTE.

#### **REPARATION AU PONT BEAUBIEN, COMTE DE BERTHIER**

Québec, 20 avril 1898.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire rapport que, du 24 au 28 de mars et du 12 au 13 d'avril, j'ai exécuté les travaux au pont Beaubien sur la rivière Mattawin,

dans Saint-Michel des Saints, conformément aux instructions qui m'ont été données par votre département.

J'ai relevé le pont de 2 pieds et 3 pouces d'un bout, j'ai planté 6 poteaux de 31 pieds de longueur enfoncés de 13 pieds dans la terre. J'ai planté 22 madriers de 19 pieds sur la façade de l'aile pour l'empêcher d'être minée par l'eau.

Ce pont a une longueur de 92 pieds entre les culées.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur,

GEORGES BARRETTE.

**RECONSTRUCTION DU PONT DE "L'EPOUVANTE" A SAINT-ANDRÉ, COMTE  
DU LAC SAINT JEAN**

Québec, 16 juillet 1898.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire rapport que le 9 du mois de mai dernier, je me suis rendu à Saint-André de Métabetchouan, pour reconstruire le pont de "l'Epouvante," sur la rivière Métabetchouan.

J'ai changé le site du dit pont sur l'une des rives et l'ai placé à une distance de 50 pieds de l'ancien, en descendant la rivière, à l'endroit choisi et considéré le plus avantageux par M. J. N. Gastonguay et moi.

Ce pont a une longueur totale de 275 pieds de pavé, dont 35 pieds faisait partie de l'ancien pont, le tout appuyé sur 2 culées et 3 piliers.

Une des culées a 15 pieds de hauteur et l'autre a 10 pieds.

Les piliers ont l'un 15 pieds et les autres 8 pieds de hauteur chacun.

Il y a une travée de 118 pieds, deux de 36 pieds et une autre de 30 pieds, entre les piliers. C'est cette dernière qui faisait partie de l'ancien pont.

J'ai couvert et lambrissé ce pont, et l'ai peinturé en partie ; j'ai donné l'ordre à M. Denis Boivin de terminer le peinturage.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur,

GEORGES BARRETTE.

---

**EXPLORATION DANS LE CANTON TREMBLAY**


---

Kamouraska, 28 septembre 1897.

L'honorable Commissaire de la Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur le Ministre,

Le Département dans sa lettre du 11 de septembre courant (L. E. No. 1974), m'exprima le désir de m'envoyer faire certaines inspections et explorations dans les comtés de Chicoutimi et Saguenay, je passai aux bureaux du dit département afin d'y recevoir les explications et informations voulues.

Votre député-ministre me transmet une lettre du révérend Magloire D. Roussel, curé de la paroisse de Sainte-Anne, Co. Sag. (L. R. No. 3470), vous informant que dans le canton Tremblay, du dit comté, tous les lots des 8ième, 9ième et 10ième rangs sont achetés par des gens qui ne colonisent pas et demandant d'envoyer un employé du département pour faire la visite de cette localité.

Conséquemment, j'ai l'honneur de vous faire rapport que de fait, dans le susdit canton on colonise seulement sur les lots suivants, savoir :

1o Au trait-carré du 8ième et du 9ième rang, No. 76/8 où il y a quelques arpents en prairie.

2o Au No. 76/9. Maison inhabitée et entourée d'une petite prairie, c'est un ancien défriché qui commence à reprendre en bois.

3o Au No. 70/10, 4 arpents en récolte d'avoine.

4o Au No. 71/10, 2                   "                   "                   "                   d'orge.

5o Aux Nos. 72 et 73/10, 8 arpents en récolte d'avoine et d'orge.

6o Au No. 74/10. Abatis perdu.

Le sol est généralement plane, sans roche aucune, très bon et composé d'une épaisse couche de terre arable, grise et forte ; sauf de légers coteaux en sable bien riche et propre à la culture sarclée. C'est un précieux avantage pour le cultivateur que d'avoir divers terrains pour différentes sortes de culture.



Quant à faire changer le chainage des lots tel que le demande l'abbé Roussel, je ne puis le recommander ; dépense inutile, seulement, il serait peut-être bon de faire commencer des chemins de travers qui pourront être continués au fur et à mesure que les lots seront défrichés, bien entendu

De cette manière, le colon pourra se bâtir sur la demi-longueur de son lot : ce qui lui permettra plus tard de surveiller son bétail d'un seul coup d'œil et de vaquer seulement sur la partie de sa terre où l'appelleront les travaux de culture, évitant ainsi une perte énorme de temps et d'argent, même en multipliant les clos de sa ferme ; parce qu'une terre en plusieurs subdivisions donne beaucoup plus de profit.

Le dit canton Tremblay n'est qu'à 8 ou 9 milles au nord de la ville de Chicoutimi, qui offre un débouché de commerce aux produits agricoles, soit par la voie ferrée ou celle de la navigation ; en outre il y a le marché local qu'elle procure, par ses édifices religieux, évêché, couvent, collège, etc., ainsi que par le grand établissement (scierie) de M. Price, la manufacture de pulpe en construction, etc.

Considérant l'ensemble des avantages sus-relatés, je n'hésite point à dire que des colons, véritablement cultivateurs, feront en peu d'années, du susdit canton, une paroisse riche et prospère.

J'ai l'honneur d'être,

Hon. Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. LEBEL.

---

#### INSPECTION DES TRAVAUX DU CHEMIN DE L'ANSE ST JEAN

---

Kamouraska, 29 septembre 1897.

Monsieur le Ministre,

Conformément à votre désir exprimé dans votre lettre du 11 de septembre courant (L. E. No 1974), je me suis rendu au département pour y recevoir certains renseignements au sujet de l'inspection des travaux faits sur le chemin de l'Anse Saint-Jean.

Votre député-ministre, me transmet une lettre (L. R. No 3429), dont les signataires Chs Lavoie et Jean Thibault, tous deux colons du canton.

Dumas, comté Saguenay, se plaignent de ce que l'argent employé ces deux années-ci, n'a pas obtenu le résultat désiré, etc.—Et ils font la demande d'un inspecteur.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous faire rapport que le conducteur des travaux, Benjamin Boudreault, n'a pas suivi ses instructions, voici : —

Il ne devait travailler que sur le chemin susdit et il a fait pour l'avantage de quatre colons du 1er rang du canton Saint-Jean, 22 arpents de chemin dont 11 en abatis et 11 à la charrette, et aussi 10 autres arpents également à la charrette et pour aider deux colons. Le premier se trouve au 2ème rang du canton Dumas, près de la grande ligne, et le second sur le 1er rang à l'est de la rivière Petit Saguenay.

De sorte que les dits Lavoie et Thibault, se sont crus en demeure d'exiger 3 milles de pareil chemin pour aller sur leurs lots qu'ils exploitent plutôt au profit du commerce de bois qu'à celui de la colonisation, paraît-il.—Cependant, l'ouvrage est bon.

Quant à l'argent employé non seulement ces deux années-ci, mais sur tout le parcours du dit chemin, ça ne laisse rien à désirer.

Le conducteur Boudreault fait de très bon ouvrage, il choisit les meilleurs endroits pour faire passer le dit chemin afin de prévenir les accidents de la crue des eaux du printemps. Dans les places marécageuses, il a le soin de faire du fascinage et de recouvrir cela en bonne terre, il fait des ponceaux aux endroits bas et où l'eau est susceptible de traverser la voie. La graine de mil et de trèfle est bien poussée. Outre la longueur de chemin sus-mentionnée, il a été fait, cette année, 26 arpents complètement finis, plus un pont en cèdre d'à peu près 30 pieds de lambourde.

J'ai remarqué d'après le rôle de paie que le dit conducteur ne prend pas de *foreman* et ses journaliers n'ont que 60 à 80 cts par jour. De sorte qu'il fait le plus long de chemin avec le moins d'argent possible.

J'ai l'honneur d'être,

Honorable Ministre,

Votre obéissant serviteur,

W. LEBEL,

---

# IMMIGRATION.

---

## BUREAU DE QUÉBEC.

A l'Honorable A. TURGEON,

Commissaire de la Colonisation et des Mines, Québec,

Honorable Monsieur,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année finissant le 30 de juin 1898.

Il y a une augmentation de 353 immigrants sur l'année dernière. Ces immigrants sont d'une classe supérieure.

La grande majorité des immigrants, se compose de garçons de ferme et de serviteurs, gens très utiles et faciles à placer.

Les demandes pour les garçons de ferme augmentent chaque année, et tous, trouvent de l'emploi chez nos cultivateurs et en général donnent satisfaction ; il m'est souvent impossible de satisfaire à toutes les demandes qui me sont faites.

Les immigrants qui sont envoyés dans cette province par les sociétés d'immigration anglaises sont d'une très bonne classe, bien recommandés, ce qui rend leur placement aisé.

J'ai l'honneur de vous dire, monsieur le Ministre, que le principe adopté par ces sociétés pour le recrutement des immigrants en général donne de très bons résultats.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre très dévoué serviteur,

GEO. LEBEL,

Agent d'Immigration pour la province de Québec.

Québec, juillet 1898.

ETAT indiquant la nationalité et le lieu de destination des immigrants arrivés au port de Québec et placés dans la province du 1er de juillet 1897 au 30 de juin 1898.

NATIONALITÉ.		DESTINATION.		PROFESSION.	
Allemands.....	113	Arthabaska.....	1	Mar-bands et commis.....	97
Anglais.....	2207	Beauharnois.....	9	Maçons.....	1
Arméniens.....	3	Beauce.....	1	Menuisiers.....	12
Australiens.....	8	Bonaventure.....	1	Mécaniciens.....	60
Autrichiens.....	48	Brome.....	90	Menuisiers.....	16
Belges.....	35	Buckingham.....	7	Mineurs.....	4
Danois.....	9	Chicoutimi.....	5	Mouleurs.....	6
Ecosseis.....	237	Compton.....	3	Peintres.....	7
Finlandais.....	10	Cowansville.....	4	Plâtrier.....	1
Flamands.....	1	Coaticook.....	4	Relieurs.....	4
Français.....	118	Danville.....	14	Servantes.....	474
Galliéiens.....	1	Huntingdon.....	41	Selliers.....	1
Gréc.....	1	Knowlton.....	31	Tailleurs de verre.....	3
Hollandais.....	3	Lac St-Jean.....	2	Tailleurs de chapeaux.....	2
Irlandais.....	420	Lennoxville.....	11	Tailleurs.....	25
Italiens.....	31	Lévis.....	3	Tisserands.....	5
Polonais.....	6	Montréal.....	2827	Tonnelliers.....	1
Roumains.....	18	Québec.....	293		
Russes.....	85	Richmond.....	15		2448
Suèdois et Norvégiens.....	103	Rimouski.....	5	Femmes et enfants au-des-	
Suisses.....	3	Sherbrooke.....	37	sous de 12 ans.....	1013
Turcs.....	1	Magog.....	16		
		Mégantic.....	5		
		Stanstead.....	13		
		Témiscouata.....	4		
		Valleyfield.....	8		
		Waterville.....	10		
		Windsorville.....	1		
Total.....	3461	Total.....	3461	Total.....	3461

GEO. LABEL,  
Agent d'Immigration pour la province de Québec.

---

## BUREAU DE MONTREAL

---

Montréal, juillet 1898.

A l'honorable ADELARD TURGEON,  
Commissaire de la Colonisation et des Mines,  
Québec.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'émigration dans la province de Québec, pour l'année financière finissant le 30 juin 1898.

Il y a eu une légère diminution dans le nombre des émigrants arrivés cette année ; la cause en est dans l'augmentation des gages en Europe et dans l'incertitude résultant de la guerre entre l'Espagne et les Etats-Unis.

D'autre part le nombre des demandes faites à mon bureau pour des emplois d'ouvriers de ferme ou de domestiques a été plus grand que d'habitude, à tel point que je n'ai pu les satisfaire toutes.

J'ai reçu cette année, moins de demandes que les années précédentes pour des emplois d'artisans.

Des jardiniers de premier ordre peuvent gagner de bons gages en particulier dans les environs de Montréal. Quant aux autres, les gages sont à peu près les mêmes que l'année dernière.

Les sociétés d'émigration d'Angleterre ont dirigé sur notre province à peu près le même nombre de personnes cette année : on a pris soin de ces personnes et on les a placées de même que les années précédentes ; elles réussiront toutes, je l'espère, à se faire une demeure dans notre pays. Ces personnes étaient presque sans exception des ouvriers de ferme.

Je tiens une correspondance suivie avec les sociétés susnommées et je veille rigoureusement au choix des émigrants qui nous sont envoyés ; je porte en conséquence bien plus mon attention sur la qualité que sur le nombre de ces derniers. (Voir ci-après lettre de M. Gates.)

Par suite de la guerre et des temps difficiles aux Etats-Unis, bon nombre de Canadiens sont revenus dans la province et se sont adressés à

mon bureau pour des renseignements et de l'ouvrage, ce qui leur a été fourni avec empressement.

Un certain nombre d'émigrants agricoles, français, m'ont été adressés cette année par l'honorable monsieur Fabre, notre commissaire à Paris, et se sont établis dans la province ; le nombre n'en est pas aussi grand que les années précédentes, par suite des efforts faits par le gouvernement pour porter les émigrants de France à aller s'établir dans les colonies françaises ; en outre, le fait d'être obligés de prendre, dans un port de France, un paquebot en destination des Etats-Unis, voie plus coûteuse que celle du Saint-Laurent, empêche beaucoup d'émigrants français de venir en ce pays.

Les réparations faites à mon bureau ont été très utiles, ce que n'ont pas manqué de reconnaître tous ceux que leurs affaires y ont amenés.

En terminant, permettez-moi de remercier les ministres de la religion, les agents d'émigration de la puissance et les différents agents des compagnies de paquebots et de chemins de fer, pour la courtoisie et l'obligeance qu'ils m'ont témoignées dans mes relations avec eux.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre respectueux serviteur,

E. MARQUETTE,

Agent d'immigration de la province de Québec,

Montreal.


---

ORPHELINS ARRIVÉS PENDANT L'ANNÉE 1897-98 ET PLACÉS PAR  
DIFFÉRENTES INSTITUTIONS.

1897

4 juillet.—Par steamer *Vancouver*, 15 enfants protestants, de Bristol, sous les soins de madame Forster, placés par mon bureau.

17 juillet.—Par steamer *Parisian*, 63 enfants protestants, de Liverpool, sous les soins de madame L. Birt, de Knowlton, P. Q.

1er août.—Par steamer *Californian*, 5 enfants protestants, de Londres, sous les soins de madame Francis, de Sherbrooke, P. Q.

22 août.—Par steamer *Numidian*, 38 enfants catholiques, de Londres, sous les soins du révérend T. Sodden et placés par M. A. Robert, de Montréal.

26 septembre.—Par steamer *Numidian*, 21 enfants catholiques, de Liverpool, sous les soins de mademoiselle Yates et placés par mademoiselle A. Brennan, à Montréal.

1898

7 avril.—Par steamer *Carthagénien*, 39 enfants protestants, de Liverpool, sous les soins de M. Drummond et placés par madame L. Birt, de Knowlton.

2 mai.—Par steamer *Laurentian*, 20 enfants catholiques (filles), sous les soins de mademoiselle Proctor et placées par elle à Montréal.

29 mai.—Par steamer *Numidian*, 42 enfants catholiques, de Liverpool, sous les soins de mademoiselle Yates et placés par mademoiselle A. Brennan, de Montréal.

11 juin.—Par steamer *Parisian*, 26 enfants protestants, de Liverpool, sous les soins de M. Drummond et placés par madame L. Birt, de Knowlton.

26 juin.—Par steamer *Californian*, 5 enfants protestants, de Londres, sous les soins de mademoiselle Francis, de Sherbrooke, et placés par elle.

Total : 274.

NOTE.—Les enfants ci-dessus mentionnés ne sont pas inscrits dans les livres de mon bureau.

---

 NOMBRE D'IMMIGRANTS ARRIVÉS

Et enregistrés au bureau d'immigration de la province de Québec, à Montréal, depuis le 1er juillet 1897 jusqu'au 30 juin 1898 :—

1897—Juillet.....	317
Août.....	241
Septembre.....	213
Octobre.....	214
Novembre.....	134
Décembre.....	91
1898—Janvier.....	60
Février.....	66
Mars.....	106
Avril.....	215
Mai.....	303
Juin.....	245
<b>Total.....</b>	<b>2205</b>

## RÉCAPITULATION

<b>Sexe :</b>	—Hommes.....	1,552
	Femmes.....	371
	Enfants au-dessous de douze ans.....	282
	<b>Total.....</b>	<b>2,205</b>
<b>Nationalité.—</b>	Anglais.....	1,108
	Irlandais.....	345
	Ecosseis.....	224
	Français.....	288
	Belges... ..	141
	Autres nationalités.....	91
	<b>Total.....</b>	<b>2,205</b>
<b>Occupation.—</b>	Fermiers.....	1,212
	Artisans.....	340
	Femmes, domestiques et enfants.....	653
	<b>Total.....</b>	<b>2,205</b>
<b>Religion. —</b>	Protestants.....	1,122
	Catholiques.....	774
	Autres dénominations.....	309
	<b>Total.....</b>	<b>2,205</b>

---



Tableau des comtés sur lesquels les immigrants inscrits au bureau d'immigration de la province de Québec, à Montréal, ont été dirigés, depuis le premier juillet 1897 jusqu'au 30 juin 1898.

Argenteuil.....	13	Beauharnois.....	125
Brôme.....	130	Chateauguay.....	142
Chambly.....	45	Compton.....	58
Champlain.....	12	Huntingdon.....	87
Iberville.....	15	Jacques-Cartier.....	180
Laval.....	25	Laprairie.....	27
Missisquoi.....	160	Napierville.....	22
Hochelaga.....	199	Ottawa.....	59
Pontiac.....	30	Richelieu.....	24
Rouville.....	48	Shefford.....	65
Stanstead.....	55	Soulanges.....	19
Sherbrooke.....	70	Saint-Jean.....	47
St-Hyacinthe.....	39	Saint-Maurice.....	22
Terrebonne.....	90	Trois-Rivières.....	12
Verchères.....	12	Vaudreuil.....	34
Wolfe.....	23	Deux-Montagnes.....	25
Montréal.....	301		
		Total.....	2,205

E. MARQUETTE.

Agent d'Immigration, Montréal.

# SOCIÉTÉ D'EMIGRATION "SELF HELP"

Edifice du "Memorial Hall"

Rue Farrington, Londres, E. C.

25 juillet, 1898.

Cher Monsieur,

Je viens justement de compléter notre liste d'émigrants pour l'année finissant le 30 juin, 1898. Je constate que 163 d'entre eux ont été confiés à vos soins et que la plupart ont été suffisamment bien placés dans la province de Québec.

Vous avez eu l'obligeance d'en envoyer quelques-uns à Kootenay, dans la mesure de votre pouvoir discrétionnaire, ce qui a été d'un grand avantage pour eux.

Permettez-moi de vous remercier, au nom de mon comité, de vous être donné tant de mal pour servir les intérêts des personnes confiées à votre sollicitude.

De la part des émigrants eux-mêmes et des officiers sous la protection desquels ils ont traversé l'Atlantique, j'ai reçu de nombreux témoignages attestant votre judicieuse obligeance, non seulement à leur arrivée, mais encore par la suite, lorsque vos conseils et votre direction ont été nécessaires.

De nouveau je vous remercie et demeure,

Votre tout dévoué,

EDWARD WILSON GATES.

E. MARQUETTE, Esq.,

Montréal.

N. B.—Le chiffre de 168 comprend les 10 à 12 personnes auxquelles vous avez donné votre assistance.

W. G.

---

---



---

## SOCIÉTÉ D'IMMIGRATION PROTECTRICE DES FEMMES.

Québec, septembre 1898.

A Madame W. M. MACPHERSON,

Présidente de la Société d'Immigration protectrice des femmes,  
Québec.

Chère Madame,

Pendant ces deux dernières années, beaucoup de personnes, comprenant des femmes sans protection ou d'autres, envoyées par différentes sociétés, ont reçu des secours de diverses manières.

184 filles, de la part de l'honorable madame Joyce, ont toutes été envoyées à la " Women's Protective Home ", Montréal.

10 partis d'enfants dirigés sur Toronto, Niagara et Knowlton.

4 partis sur Montréal.

3 partis, de la part de lord Douglas.

7 partis, envoyés à la Nouvelle-Ecosse et à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

A diverses époques, nous avons reçu des groupes de filles, 36 en tout, en route pour différentes parties du Canada. Celles qui se rendaient à la Nouvelle-Ecosse ont été l'objet de soins particuliers, la matrone les accompagnant elle-même jusqu'à la station du chemin de fer.

La matrone a aussi conduit à l'hôpital six femmes et deux enfants. Une femme très âgée a été renvoyée en Angleterre.

Un cas intéressant mérite une mention spéciale.

Une fille danoise a été amenée à la matrone pour être mise sous sa protection, un anglais ayant résolu de l'amener avec lui à Vancouver. Le jour suivant, le consul du Danemark la prit à son tour sous sa protection et l'amena à sa propre demeure. Elle est retournée depuis au Danemark. Elle a dit à la matrone : " Je vous remercie de m'avoir couverte de votre égide, vous m'avez sauvée de la dégradation. "

On pourrait mentionner de la sorte plusieurs incidents démontrant l'utilité bienfaisante de la Société d'Immigration Protectrice des femmes, sous la surintendance de la digne présidente, madame W. M. Macpherson.

La matrone a reçu, pendant ces deux dernières années, de nombreuses lettres qui témoignent des bons soins donnés par cette société. La matrone a écrit en outre plusieurs lettres pour le public. Dans une seule occasion elle a adressé jusqu'à 30 cartes postales.

E. CORNEIL, Matrone,  
Madame MACPHERSON, Présidente.

---

SEIZIEME RAPPORT ANNUEL

DE LA

**SOCIÉTÉ NATIONALE D'IMMIGRATION DES FEMMES**

**MONTREAL, CANADA,**

---

SOCIÉTÉ NATIONALE D'IMMIGRATION DES FEMMES,

84, RUE OSBORNE, MONTRÉAL, CANADA.

14 janvier 1898

Cher monsieur,

Je désire vous faire savoir qu'en vertu d'une résolution du comité, en date du 10 janvier 1898, la " Société d'immigration protectrice des Femmes " prendra à l'avenir le nom de " Société Nationale d'Immigration des Femmes ".

Votre dévouée,

EVA VOSBURGH,

Secrétaire.

---

SOCIÉTÉ D'IMMIGRATION PROTECTRICE DES FEMMES

La Société d'Immigration Protectrice des Femmes a tenu sa seizième réunion annuelle le lundi 13 décembre 1897, à l'Asile No 84, rue Osborne, M. D. A. P. Watt a pris la présidence, étaient présents les messieurs et dames dont les noms suivent: Sir William et lady Hingston, madame Greenshields, l'honorable madame Waud, madame Gillespie, madame Cox, madame A. A. Allan, madame H. V. Meredith, madame Botterell, madame Cramp, madame Ruben Taylor, mademoiselle Moffatt, mademoiselle Proctor, mademoiselle Urquhart, mademoiselle Barnard, mademoiselle Cunliffe, le révérend James Paterson, le révérend G. Abbott Smith, monsieur John Hoolahan et M. Marquette.

Le comité de la Société Protectrice des Femmes a le plaisir de présenter à ses amis et au public le seizième rapport annuel de la Société:

185 immigrantes ont passé par l'Asile, dans le cours de l'année dernière.

122 anglaises, 21 irlandaises, 15 écossaises, 2 allemandes, 24 suédoises, 1 finlandaise.

97 de l'Eglise d'Angleterre, 36 catholiques romaines, 13 presbytériennes d'Ecosse, 1 wesleyane, 6 baptistes, 6 méthodistes, 26 luthériennes.

57 immigrantes des années précédentes sont revenues à l'Asile. Sept partis, comprenant 86 jeunes femmes confiées à la "United British Women's Immigration Association," ont été envoyés par l'honorable madame Joyce, St. John's Croft, Winchester, sous les soins d'une matrone voyageuse.

Deux filles ont été expédiées par madame Foster, de Bristol.

Un parti de huit filles suédoises, destinées au service domestique dans le Nord-Ouest, a passé par l'Asile, des situations ayant été préalablement retenues pour ces filles par l'agent suédois établi à Montréal.

Cinq immigrantes des années antérieures sont retournées en Angleterre, une pour se marier, deux pour rejoindre leurs parents, deux autres pour cause de maladie. Aucune d'elles n'a reçu de l'argent de la Société.

On trouvera que le nombre des immigrantes inscrites dans les livres de l'année présente est quelque peu supérieur à celui de l'année dernière. Ce résultat est encourageant, si l'on considère les nombreuses causes tendant à diminuer l'émigration féminine de la Grande Bretagne au Canada.

Parmi ces causes on signale une plus grande demande d'ouvrage en Angleterre (particulièrement pour les domestiques) résultant de conditions meilleures et de la suppression de l'aide accordée pour passages océaniques ; aussi longtemps que cette aide et cet encouragement seront accordés par d'autres colonies, on peut s'attendre à ce résultat. Le comité, néanmoins, est fort heureux de faire savoir que la classe de filles venues pendant la saison dernière a été généralement bonne ; c'est là ce que l'on constate particulièrement chez les filles choisies pour l'émigration par la "United British Women's Emigration Association." On n'a pas entendu porter une seule plainte pour mauvaise conduite ou mauvaise santé, et chaque immigrante a prouvé, par sa conduite et sa capacité, qu'elle méritait réellement les certificats et les recommandations qu'elle portait avec elle. Bon nombre d'entre elles, se sont dirigées vers Winnipeg et le Nord-Ouest, leurs destinations respectives ayant été arrêtées avant leur départ d'Angleterre. Elles ont passé la nuit à l'Asile pour se reposer et se restaurer, avant d'entreprendre leur long voyage à travers le continent.

Les avantages d'un asile tenu par des femmes, et pour des femmes seulement, sont inappréciables et sont pleinement reconnus par les sociétés de la Grande-Bretagne qui confient leurs filles aux soins de notre société.

Dans le mois de mars, monsieur James Smart, sous-ministre de l'Intérieur, a visité l'asile avec monsieur McCreary, commissaire de l'immigration, de Winnipeg. Tous deux ont exprimé leur satisfaction de ce qu'ils ont vu et monsieur Smart a bien voulu nous promettre d'user de son influence à l'avenir en faveur de notre société. En novembre, M. Frank Pedley, surintendant de l'immigration, a fait une inspection officielle de l'asile de la "Société Protectrice d'Immigration des Femmes."

Mademoiselle Proctor et mademoiselle Urquhart ont amené, le 31 mai, sur le steamer *Laurentian*, un parti de douze filles catholiques romaines. Elles sont restées à l'asile jusqu'à ce que mademoiselle Proctor leur eût trouvé des situations. Les deux demoiselles ci-dessus nommées, représentant la "Société d'Immigration de Sainte-Anne," se sont abouchées avec le comité, en juin dernier, pour discuter les moyens d'obtenir son concours pour l'émigration des filles catholiques romaines de la partie est de Londres. Mademoiselle Proctor a néanmoins établi d'elle-même, depuis lors, un asile pour jeunes filles rattaché à la Société de Sainte-Anne et à d'autres sociétés de Londres : le comité lui souhaite ardemment tous les succès possibles dans son œuvre admirable.

Durant l'année dernière, la "Girls' Home of Welcome", No 272, avenue Assiniboine, Winnipeg, a été fondée généreusement par une dame anglaise, pour assurer un logement sûr et confortable aux jeunes femmes passant par Winnipeg, de même que pour celles qui cherchent un emploi dans cette ville.

Le comité a eu le plaisir de rencontrer mademoiselle Fowler, surintendante de la "Home of Welcome" ; il espère que de bons résultats sortiront du concours qu'il lui apporte dans cette partie de l'œuvre qui concerne l'émigration féminine au Nord-Ouest. La société a depuis longtemps constaté l'absence d'une protection efficace pour les filles dans les régions nouvellement établies du pays ; c'est pourquoi elle regarde d'un œil plein de satisfaction la fructueuse coopération de mademoiselle Fowler. La "Girls' Home of Welcome" n'a aucun caractère exclusif et est administrée d'après les mêmes principes que la Société Protectrice des Femmes.

La Société a reçu les visites de mademoiselle Williams, présidente de la "Girls' Friendly Society", du diocèse de St-Asaph, et de mademoiselle Fraser, Brentwood, Essex.

En juin dernier à une réunion du Conseil national des Femmes, à Halifax, on a adopté une résolution approuvant le plan de la Société d'Immigration Protectrice des Femmes pour favoriser l'émigration des femmes au Canada, et les conseils locaux ont été invités à former des comités.

Deux délégués du Conseil Local de Montréal furent désignés, en octobre, pour coopérer avec le sous-comité de la Société d'Immigration Protectrice des Femmes qui s'occupe présentement de mettre son plan à exécution. Des négociations ont été entamées, tant avec les conseils locaux du Canada qu'avec les agences philanthropiques d'Angleterre et avec des personnages habitant les pays d'où l'on espère attirer des émigrants. C'est là la partie la plus difficile de notre œuvre et celle qui demandera le plus de soins et d'efforts.

On va s'efforcer de former, dans quelques-uns des principaux ports maritimes où les émigrants s'embarquent, des comités qui auront pour objet d'assurer aux émigrants un local sûr et confortable et de faire à bord tous les arrangements nécessaires pour le passage. La Société espère que, si le gouvernement se décidait à payer partie de leur passage à des émigrants choisis, elle serait en état d'attirer bien des femmes recommandables et de leur assurer, grâce au plan projeté, une protection pour le temps de leur passage, du port d'embarquement au Canada.

La secrétaire a été absente plusieurs mois en Angleterre; ses fonctions ont été remplies durant ce temps par mademoiselle H. E. Hall qui a bien voulu continuer de s'intéresser à notre œuvre en devenant membre du bureau d'administration.

Le Comité a toutes les raisons d'être satisfait de la direction ménagère de l'établissement confié à madame Mahoney, la matrone, qui en remplit les fonctions depuis quinze ans.

Mademoiselle Turnbull, une des matrones voyageuses de la "United British Women's Emigration Association," a conduit à l'Asile cinq partis envoyés, pendant la saison dernière, par cette Association. Le comité est heureux de reconnaître de quelle manière excellente et consciencieuse elle s'occupe du bien-être des filles qu'elle a sous ses soins. Elle est toujours un hôte extrêmement bienvenu.

La présidente, madame Gillespie, a refusé d'être réélue pour la présente année, estimant qu'après sept ans de charge un changement serait profitable à la Société et infuserait une vie nouvelle à son œuvre. En quittant ses fonctions, madame Gillespie emporte avec elle les regrets

---

sincères du conseil et son ardente reconnaissance pour l'intérêt qu'elle n'a cessé de porter à la Société, de même que pour son zèle infatigable à la rendre de plus en plus utile, durant la longue période de sa présidence.

Le comité a raison de se féliciter de l'acceptation de cette charge par madame John Cox, qui a été élue unanimement à la dernière réunion de la Société.

Les membres du Comité expriment leur profond regret de la mort de leur estimable amie et collaboratrice, madame Brakenridge, dont la disparition les privera de services précieux.

Le révérend James Paterson, missionnaire presbytérien urbain, a visité l'Asile à de fréquents intervalles; la secrétaire lui a fait connaître les adresses de toutes les filles écossaises placées à Montréal.

Dès qu'une immigrante est placée pour la première fois, le ministre de la paroisse reçoit un avis contenant l'adresse de la fille.

Les officiers des lignes de steamers et des compagnies de chemins de fer continuent d'employer leurs bons offices pour assurer le confort des immigrantes.

Les administratrices désirent tout particulièrement remercier monsieur Hoolahan, l'agent d'Immigration de la Puissance, et monsieur Marquette, l'agent d'Immigration pour la Province, pour leur estimable coopération.

C'est avec le plus profond regret que le Comité a appris la triste nouvelle de la mort du docteur Kirkpatrick. Jamais nous ne pourrions oublier son extrême obligeance, sa promptitude à donner ses secours dans les cas de maladie.

Le tout respectueusement soumis,

EVA VOSBURGH,  
Secrétaire.

---



# REPATRIEMENT

## STATISTIQUE

Indiquant le nombre de Canadiens repatriés par voie du Fitchburg Railroad et des lignes qui s'y raccordent, du 1er juillet 1897 au 30 de juin 1898, extraite des rapports trimestriels de M. J. B. Lucier, agent de repatriement résidant à Worcester, Mass. (1)

Juillet.....	1897.....	398	} .....1,268
Août.....	".....	482	
Septembre.....	".....	388	
Octobre.....	".....	430	} .....1,154
Novembre.....	".....	319	
Décembre.....	".....	405	
Janvier.....	1898.....	407	} .....1,764
Février.....	".....	596	
Mars.....	".....	761	
Avril.....	".....	1,156	} .....4,048
Mai.....	".....	1,560	
Juin.....	".....	1,332	
Total.....		8,234	

(1) M. Lucier est agent de la "Fitchburg Railroad Company." Les chiffres ci-dessus correspondent au nombre de passagers auxquels il a procuré des billets de passage. Il ne tient compte que de ceux qui reviennent avec l'intention de demeurer au pays, et indique le lieu de destination dans chaque cas. M. Lucier s'occupe aussi de la distribution des brochures, feuilletés, etc., propres à activer le repatriement dans les principaux centres canadiens-français de la Nouvelle Angleterre. Les chiffres de mai et de juin comprennent un certain nombre de passagers du "Boston and Maine Railroad."

## MEMOIRE DE M. A. BODARD, AGENT D'EMIGRATION FRANCAISE

Montréal, 10 décembre 1898.

A l'honorable A. TURGEON,

Commissaire de la Colonisation et des Mines.

Monsieur le Commissaire,

Lorsque l'honorable H. Mercier était ministre de la colonisation, j'étais chargé par lui de m'occuper de la colonisation française et belge en Canada, obligé de cesser mes fonctions, je fus envoyé en Europe par le gouvernement fédéral comme agent d'émigration et ce n'est que depuis très peu de temps que je travaille dans la province de Québec ; c'est en effet sur votre demande, il y a un an à peine que j'ai reçu instruction de l'honorable C. Sifton, ministre de l'Intérieur à Ottawa, de me tenir à votre disposition et de voir si on ne pourrait pas établir des colonies françaises et belges agricoles dans la province de Québec. J'ai en conséquence parcouru la province, visité les différents centres de colonisation, et étudié sérieusement la question et ai l'honneur de vous soumettre le travail que j'ai accompli et le résultat que j'ai obtenu jusqu'à ce jour.

Il est très curieux de constater que des Français en ont déjà fait la remarque au regretté curé Labelle, qu'il n'y a pas de véritable colonie agricole française ou belge établie dans la province de Québec et le digne curé, s'il n'était pas mort, avait le projet, de concert avec moi de combler cette lacune.

J'ai en effet envoyé au Manitoba et au Nord Ouest plusieurs milliers de paysans français et belges, en immense majorité, contents et satisfaits. Pourquoi n'en serait-il pas de même dans la province de Québec. C'est ce que tout le monde se demande et ce que vous avez pensé vous-même. De là à la réalisation de vos désirs, il n'y avait qu'un pas à faire, il fut vite franchi lorsque vous m'avez demandé d'essayer de fonder dans la province des colonies agricoles françaises ou belges, d'accord avec le gouvernement d'Ottawa.

On trouve ça et là établies dans la province et surtout dans le Nord de Montréal, quelques familles de cultivateurs français, mais si aucun groupe important n'existe nulle part, c'est que jusqu'ici rien n'a été fait pour cela, dans la bonne direction. J'ai passé mon temps à établir une organisation qui manquait complètement.

Jusqu'à présent on peut dire sans se tromper que toutes les colonies françaises et belges qu'on a essayé d'établir dans la province de Québec n'ont pas réussi et la cause de cet insuccès peut être attribuée au fait qu'on a toujours essayé de les établir dans les bois et de faire défricher des terres boisées à des gens absolument impropres à ce travail.

Les Français et les Belges, bons cultivateurs sur des terres en labour, ne connaissent absolument rien au défrichement des terres boisées, l'habitude leur manque et leur faire abattre des bois, dès leur arrivée, c'est les vouer sûrement d'avance au découragement et à la misère.

L'expérience que j'ai de l'immigration française et belge depuis 15 ans est qu'elle réussira dans la province de Québec aussi bien qu'au Manitoba, si elle trouve ici ce qu'il lui faut pour réussir et suivant moi deux choses lui sont indispensables pour cela :

1°. Il faut que les colons français ou belges aient à leur disposition, dès leur arrivée dans le pays, une maison et des terres défrichées, complètement en labour et en assez grande quantité pour pouvoir se grouper au milieu de nos canadiens dont la mission est de leur servir de guides et de les initier peu à peu aux habitudes du pays.

2°. Il faut de plus qu'ils trouvent dans le voisinage de leur établissement des terres boisées du gouvernement, assez nombreuses pour permettre à ces familles de prendre chacune un lot et de payer nos canadiens pour faire le défrichement au lieu de le faire eux-mêmes.

Je vous avouerai que j'ai beaucoup cherché avant de trouver ces deux éléments réunis à mon goût et ce qu'il me fallait pour fonder une colonie. Les terres en labour peuvent s'acheter assez facilement, mais presque partout dans la province on ne trouve pas dans leur voisinage des terres disponibles appartenant au gouvernement, car un bon nombre de celles-ci sont possédées par des spéculateurs ou des colons de mauvaise foi de sorte qu'on ne peut que très difficilement en ce moment trouver de 20 à 30 bons lots vacants voisins les uns des autres pour pouvoir placer 20 à 30 familles ensemble.

J'ai enfin fini par trouver dans le comté de Bonaventure, un des plus beaux de la province, dans les cantons de Cox, Hope et Port Daniel, l'emplacement d'une colonie agricole française et lorsqu'elle aura réussi, je me propose d'en fonder d'autres sur le même système dans différents endroits de la province, quand les obstacles que j'ai rencontrés auront disparu, surtout l'acaparement des bons lots de terre par les spéculateurs qui est le plus nuisible.

L'hiver dernier dans mon voyage en France, j'ai rencontré plusieurs familles de cultivateurs français désirant émigrer au Canada. Trouvant les frais du voyage trop élevés pour aller au Manitoba et pour d'autres raisons, elles préféraient s'établir dans la province de Québec et s'adressaient à moi en toute confiance pour les conseiller et les guider. La tâche était délicate et difficile, je voulais leur succès et malgré le travail qui devait en résulter pour moi et la responsabilité dans l'intérêt de la province, et pour leur être agréable je me chargeais de trouver un emplacement favorable à leur établissement.

J'ai donc acheté pour ces familles dans le comté de Bonaventure des terres complètement en labour avec étables, granges et des maisons où elles pourront aller loger dès leur arrivée au printemps prochain. Sur des terres en labour, les paysans français réussissent toujours, mais comme chaque famille n'a pas assez de terre en labour à sa disposition pour y vivre toujours, j'ai demandé pour chacune d'elles un lot boisé du gouvernement et pour défricher ces lots j'ai fait appel à tous nos braves canadiens, au moyen d'annonces dans les journaux, en leur offrant de leur payer \$8 par acre pour défricher et de leur laisser la récolte qu'ils obtiendraient la première année, sur tout le terrain qu'ils auraient défriché.

Ces offres de travail ont paru sans doute avantageuses à un grand nombre de colons, puisque jusqu'à ce jour, le curé de Port Daniel, le Rév. A. Gagnon, avec lequel je me suis entendu pour la réception des colons et moi, avons reçu plus de 300 demandes de colons des Etats-Unis et du Canada, voulant s'établir dans notre colonie, prendre des lots pour eux-mêmes et avoir du travail sur les lots des Français.

Par suite de circonstances que je n'ai pas pu contrôler et qui j'espère vont disparaître, les travaux de défrichement n'ont pas pu être faits immédiatement comme je l'aurais désiré, mais j'espère pouvoir vous montrer dans le courant de l'été prochain les immenses résultats qu'on peut obtenir avec l'adoption du plan de colonisation que nous avons mis à exécution et que vous avez bien voulu approuver lorsque je vous l'ai exposé et que je cite plus haut.

En même temps que j'amène des familles françaises, par mes offres, j'attire des Canadiens et favorise le rapatriement des Canadiens des Etats-Unis. Autrefois on n'avait rien à leur offrir pour les engager à revenir s'établir dans la province de Québec, on n'avait pas de travail à donner à nos familles pauvres pour les empêcher d'aller aux Etats-Unis travailler dans les manufactures, aujourd'hui, notre plan de colonisation leur offre

tout cela et favorise leur établissement. En peu de mois, je forme par ce système une belle paroisse franco-canadienne.

Les familles françaises achètent un peu de terre en labour, ça leur suffit pour quelques années ; avec le reste de leur argent, elles paient nos canadiens pour abattre les arbres et défricher leurs terres ; tout le monde y trouve son compte ; chacun travaille suivant son goût et ses aptitudes et c'est pour cela que j'espère que la première colonie agricole française fondée sur ces bases réussira dans la province de Québec et je souhaite que notre plan de colonisation ait des imitateurs.

En terminant, je tiens à vous remercier, Monsieur le Commissaire, de votre bienveillant concours et de l'appui que vous m'avez donné dans l'exécution de cette entreprise. C'est grâce à votre bonne initiative et à votre protection que j'ai pu arriver aux résultats que je suis heureux de vous soumettre aujourd'hui. Ce sont des idées nouvelles et des plans nouveaux que nous inaugurons et voulons mettre à l'essai et en ministre de progrès, vous avez bien voulu les soutenir, parce qu'en patriote aux vues larges, en prévision de l'avenir, vous avez pensé qu'ils pouvaient contribuer au développement de la colonisation dans la province, œuvre qui vous a été confiée et qui ne peut être en meilleures mains.

Merci encore une fois des marques de sympathie que vous avez manifestées pour mon travail en différentes occasions.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire, l'assurance de la sincère considération de votre tout dévoué serviteur.

A. BODARD.



---

# ARPENTAGES

---





**No. 1.—ÉTAT indiquant les sommes payées pour arpentages, tant sur travaux complétés, qu'à titre d'avances sur travaux en voie d'exécution, du 1er de juillet 1897 au 30 de juin 1898.**

		\$	cts.	\$	cts.
C. C. Duberger.....	Copie d'un rapport et plan re cantons Shefford et Stukely.....			10	17
L. E. Fontaine.....	Acompte, inspection d'arpentage des cantons Lynch et Nantel.....	400	00		
do	Balance sur vérification et partie de lotissement des cantons Lynch et Nantel.....	219	76	619	76
J. Sullivan.....	Acompte, re ligne de division entre Portland et Villeneuve.....	150	10		
do	do Inspection d'arpentages des cantons Fabre, Laverlochère, etc.....	400	00		
do	do do do do do	63	10	615	00
A. du Tremblay.....	do travaux d'arpentages des cantons Girard et Normandin.....	800	00		
do	do do do do do do	756	39		
do	do do do do do do	153	00		
do	do do do do do do	500	00		
do	do do do do do do	141	52		
do	do do do do do do	244	26	2,592	17
T. Simard.....	do levé des rivières Mistigouguèche et Kedzwick.....	46	55		
do	do do do do do do	150	00		
do	do do du ruisseau Coolan (rivière Kedzwick).....	75	00		
do	do do do do do do	110	00		
do	do do rivières Mistigouguèche et Kedzwick.....	127	20		
do	do do do do do do	50	00		
do	do do do do do do	42	75		
do	do Balance do do do do	213	14	844	65
J. O. C. Mignault.....	Acompte travaux d'arpentage dans le Parc de la Montagne Tremblante.....	2,500	00		
do	do do do do do do	260	24	2,760	24
C. A. Bourget.....	do levé de lignes entre les rangs 1 et 2 Pabos.....	1	00		
do	do do do 1 et 2 Pabos.....	78	91		
do	do sur division de partie des rangs 4, 5 et 6 Newport.....	5	00		
do	do arpentage de partie du canton Newport.....	60	87		
do	do do do do do do	80	65	370	43
P. C. Talbot.....	Balance de compte sur modification de la division d'une partie du canton Ashburton.....	59	46		
do	Acompte, travaux d'arpentage dans le canton Baugum.....	50	00		
do	do do do do do do	25	00	131	46
J. A. Côté.....	do travaux d'arpentage dans le canton Casupseul.....	200	00		
do	do do do do do do	20	00		
do	do do do do do do	386	00	606	00
A reporter.....					



**No 1.**—ÉTAT indiquant les sommes payées pour arpentages, tant sur travaux complétés, qu'à titre d'avances sur travaux en voie d'exécution, du 1er de juillet 1897 au 30 de juin 1898.—*Suite.*

		Report.....	\$ cts.	\$ cts.
J. E. Sirols.....	Acompte arpentage du canton Cabano .....			200 00
L. Stein.....	do tracé de lignes dans les cantons Joliette et Montcalm.....		475 00	
do .....	do do do do do .....		25 00	
do .....	do do do do do .....		300 00	
do .....	do do do do do .....		200 00	
do .....	do do do do do .....		250 00	
do .....	do do do do do .....		200 00	
do .....	do do do do do .....		250 00	
do .....	do do do do do .....		150 00	
do .....	do do do do do .....		165 00	
do .....	do do do do do .....		74 86	
P. P. V. Du Tremblay .....	Acompte d'arpentage canton Déchéne.....		300 00	2,080 86
do .....	do do do do do .....		50 00	
do .....	do do do do do .....		200 00	
J. E. A. Gignac .....	Acompte d'arpentage canton Cathcart .....		50 00	650 00
do .....	do do do do do .....		150 00	
do .....	Balance do do do do .....		56 93	
P. Jobidon.....	Acompte do dans le canton Coleraine, rang C.....		40 00	256 93
do .....	do do do do do .....		10 00	
do .....	Balance do do do do do .....		16 16	
C. Fitzpatrick .....	Acompte do cantons Courcelles et Tracy.....			60 16
Alfred Gauvreau.....	do exploration dans les cantons Nemiyé et Awantjish.....		100 00	4 00
do .....	do do do do do .....		50 00	
do .....	do do do do do .....		30 00	
do .....	Balance do do do do .....		152 06	332 06
C. E. Gauvin.....	Allocation au 30 juin 1898 .....			200 00
Gustavo Rinfret.....	Salaire do .....			472 88
Hon. Trésorier Provincial	Fonds de pension sur le salaire de G. Rinfret au 30 de juin 1898.....			14 62
				43,600 00

ARTHUR GAGNON,  
Comptable,

Département de la Colonisation et des Mines,  
Québec, 30 juin 1898.

S. DUFALT,  
Assistant-Commissaire.

## No 2.—État des opérations d'arpentage définitivement acceptées en 1897-98.

Arpenteurs.	Désignation des opérations.	Coût total.	Superficie en acres du terrain divisé.
		\$ cts.	
De Courval, L. P. ....	Canton Boyer, [lotissement du].....	3,083 46	32,128
Tremblay, Wm. ....	Cantons Jonquière, Kénogami et Laterrière, [arpentage dans].....	1,809 30	
St-Cyr, J. B. ....	Rivières du Poste et aux Senelles, [lever de contre-épreuve des] .....	1,350 30	
do .....	Creek Browster et Rivière Couasacouta, [lever des].....	636 00	
Jobidon, P. ....	Coleraine, [tracé de lignes dans].....	60 16	
Gosselin, P. ....	Cantons Douglass, Malbaie et Cap Rosier, [vérification de lignes dans].....	816 00	
Lepage, C. S. ....	Casupscull, [tracé de lignes de rangs dans] ..	966 63	
do .....	Canton Cabot, [opérations d'arpentage dans] ..	555 90	
Hould, J. B. A. ....	Traverse entre les rivières Vallin et Shipshaw, [lever de la].....	1,650 00	
Bignell, Geo. ....	Canton Montauban, [arpentage dans].....	1,763 14	15,510
Bignell, John. ....	48ième parallèle, [tracé de partie du].....	1,511 38	
Dumais, P. H. ....	Cantons Garnier, Jogues et Taillon, [lotissement des].....	4,644 48	53,494
O'Sullivan, Henry. ....	Cantons Fabre, Mazenod et Laverlochère, [inspection d'arpentage dans].....	865 00	
Simard, T. ....	Rivières Kedzwick et Mastigouguèche, [lever des].....	1,722 60	
Piton, E. H. N. ....	48ième parallèle, [tracé de partie du].....	1,075 00	
Fontaine, L. E. ....	Cantons Lynch et Nantel, [inspection d'arpentage dans].....	819 76	
Bourget, C. A. ....	Pabos, 5ième rang, [opérations dans].....	278 91	
Gagnon, Gédéon. ....	Cantons Letellier et Arnaud, [opérations dans].....	526 61	1,180
Gignac, J. E. A. ....	Cathcart, [subdivision de partie de].....	256 93	2,131
Gauvreau, A. ....	Cantons Awantjish et Nemtayé, [explorations dans].....	332 06	
Roy, G. P. ....	New Richmond et Cox, [arpentage dans].....	473 15	
	Totaux. ....	\$25,196 77	104,443

S. DUFALT,

*Assistant-Commissaire.*

CHS ED. GAUVIN,

*Surintendant des arpentages.*Département de la Colonisation  
et des Mines.

Québec, 30 juin 1898.

---

**RAPPORT DU LEVE DE LA TRAVERSE ENTRE LES RIVIERES SHIPSHAW ET VALIN, COMTE DE CHICOUTIMI.**

---

A l'honorable E. J. Flynn,

Commissaire des Terres de la Couronne,

Québec.

Monsieur le Commissaire,

En vertu des instructions qui m'ont été données par votre département en date du 20 janvier dernier (1892). j'ai l'honneur de faire le rapport suivant.

Je suis parti de la rivière à Valin, à environ six milles au sud du lac *Pipmuacan*, à l'embouchure d'une petite rivière qui est la décharge du lac au Menton; de là j'ai pris une route connue par un sauvage que j'avais avec moi et qu'il m'a dit la meilleure pour exempter les autres montagnes qui bordent la rivière à Valin ainsi que la rivière Shipshaw; cette route se rend sur la rivière Shipshaw à environ 7 milles au sud du lac *Pamouscachiou*.

J'ai fait en vertu des mêmes instructions le relevé de la rivière Shipshaw, depuis le lac *Pamouscachiou*, jusqu'à un poteau planté par P. Gosselin, écr., arpenteur géomètre.

Le pays traversé par cette route en est un de montagnes très élevées pour les bords de la rivière Shipshaw et pour les premiers milles de la traverse avoisinant la rivière Shipshaw et la rivière à Valin, les hauteurs des montagnes diminuent graduellement jusqu'à ce qu'elles deviennent à peu près nulles au lac aux Huards.

La ligne de séparation entre les eaux de la rivière Shipshaw et de la rivière à Valin, ou du lac *Pipmuacan*, se trouve à quelques chaînes dans le portage à l'ouest du lac aux Huards; ce lac est à environ 400 pieds au-dessus du lac *Pipmuacan*, 640 pieds au-dessus de la rivière Shipshaw, là où je suis arrivé dans la traverse et à environ 350 pieds au-dessus du lac *Pamouscachiou*.

Les lacs que j'ai traversés sont peu poissonneux et de peu de profondeur, surtout le lac aux Huards, qui ne me paraît pas dépasser 12 pieds en profondeur.

Sur tout ce parcours le sol est composé de terre jaune très rocheuse et j'oserais dire impropre à la culture.

Le bois a été complètement détruit par le feu et l'on ne voit aujourd'hui en bois vert que quelques petites épinettes noires et quelques cyprès sur les bords du lac "La Croix" et de la rivière que j'ai suivie en arrivant à la Shipshaw; de plus ce bois vert n'est que pour une largeur d'environ 150 pieds et le reste est en brûlé.

Le tout respectueusement soumis,

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. B. A. HOULD,

Québec, 10 août 1892.

A. G.

**EXTRAIT DU RAPPORT D'ARPENTAGE DU RESIDU DU CANTON TAILLON,  
DANS LE COMTE DU LAC ST. JEAN**

St-Louis de Chambord, 27 janvier 1897.

L'honorable Commissaire

de la Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de l'arpentage du résidu du canton Taillon, fait par ordre de votre département en date du 15 janvier 1896.

J'ai fait le lotissement du résidu de ce canton, c'est-à-dire, que j'ai complété la division des rangs 7, 8, 9, 10, 11 et 12 telle qu'indiquée sur le plan qui accompagne ce rapport ou procès-verbal.

Cette partie du canton Taillon que nous venons de diviser ne sera pas lente à se coloniser à la première chance qui lui sera donnée; c'est-à-dire, aussitôt que ses douze rangs, bien conditionnés, seront traversés d'outre en outre par un bon chemin carrossable. La qualité de son sol est telle qu'il y en a pour tous les goûts; terre forte argileuse, terre mélangée d'argile et de sable, terre jaune et grise, terre jaune sablonneuse, terre noire, terrain sec, terrain humide, terrain valloneux, terrain plan etc., enfin ce qu'il y a de mieux dans la vallée du Lac St-Jean. Ce n'est pas peu dire.

La forêt a été dévastée par les marchands de bois, mais de belles lisières encore vierges, ici et là, peuvent suffire aux besoins des colons, s'ils ne sont pas trop exigeants.....

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre très obéissant serviteur,

P. H. DUMA'S,

A. P.

---

**EXTRAIT DU RAPPORT D'ARPEMENT D'UNE PARTIE DES CANTONS  
LYNCH ET NANTÉL.**

Montréal, 6 février 1897.

A l'honorable Thomas Chapais,

Commissaire de la Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur la subdivision des cantons Lynch et Nantel, comté de Montcalm, suivant les instructions que j'ai reçues du département des Terres de la Couronne, en date du 15 juillet 1896.

Après avoir détaillé les opérations d'arpentage faites dans ces deux cantons, je crois devoir parler des avantages de ces mêmes cantons au point de vue de la colonisation.

En général, le terrain est accidenté tout en présentant des espaces considérables unis et très avantageux. Ces cantons peuvent être habités dans presque toute leur étendue. Les principaux endroits montagneux sont au point de départ de la ligne centrale, au côté nord du lac Chaud. au cordon entre les quatrième et cinquième rangs de Nantel, un peu à l'est de la ligne centrale, au coin immédiat nord-est de Lynch, près de la rivière Rouge.

On rencontre de la terre forte entre le quatrième rang de Lynch et le lac Chaud; la maison de Sigouin est recouverte en terre forte. Cette

partie est tout-à-fait avantageuse ; en deux jours, nous avons pu défricher un chemin entre la maison de Sigouin et le lac Chaud, et nous y avons fait transporter notre bagage dans une voiture à deux chevaux ; ce chemin est indiqué sur le plan, ce serait un véritable chemin de raccourci en hiver pour communiquer au moulin qui est construit sur la rivière Macaza, dans le canton Marchand.

Un autre endroit avantageux se trouve près du lac Ackerson.

En général la vallée du ruisseau Chaud est propre aux fins de la colonisation de même que celle de la rivière Macaza.

Entre cette dernière rivière et le ruisseau Froid, il y a une belle étendue de bois franc.

Les lacs sont poissonneux et la chasse y paraît profitable, car nous avons rencontré un chasseur campé sur les bords du lac aux sucreries. Ce chasseur nous a affirmé que le *South Sugar Lake*, au lieu d'être à l'endroit indiqué sur le plan qui faisait partie de mes instructions, se trouvait à au moins deux milles plus à l'est ; il dit avoir vu là un poteau qui pourrait être celui indiqué comme étant sur la ligne Laurier ; il dit aussi que le terrain est beau dans cette direction.

Il se fait des chantiers cet hiver dans le coin nord-est de Lynch ; les chemins de chantier sont nombreux dans tout le territoire de ces cantons, ce qui indique qu'il est aisé d'y circuler.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. H. LECLAIR,  
Arp. Géomètre.

---

**EXTRAIT DU RAPPORT DE L'ARPENTAGE D'UNE PARTIE DU CANTON  
JOGUES.**

Québec, 9 février 1897.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de l'arpentage d'une partie du canton Jogues, fait par ordre de votre département en date du 15 janvier 1896.



Pour me conformer à votre lettre d'instructions, j'ai commencé la division de ce canton à un point déterminé par le prolongement de la ligne centrale du canton Garnier jusque sur la rive nord de la rivière Péribonka; la dite rivière formant la limite de séparation entre Garnier au sud et Jogues au nord de la dite rivière.

La superficie que le canton Jogues renferme dans ses limites actuelles offre un sol dont les deux tiers sont bons à la culture. L'autre tiers compris dans la partie des rangs 1, 2, 3, 4 et 5 qui avoisine la rivière *Péribonka*, à l'ouest de la ligne centrale, est formé de rochers, ou têtes de montagnes, aux trois quarts engloutis dans le fond du bassin aux premiers âges du monde et dont les arêtes provoquèrent de forts courants lors du cataclysme qui vida le grand lac primitif, causant d'immenses remous autour de ces rochers, lavant de toutes parts les argiles glaiseuses et compactes attachées à leurs flancs et celles nivelant les ravins profonds qui existaient entre eux, formèrent partout des dépressions, des coupes profondes et irrégulières, des gorges sans issues se rattachant d'un rocher à l'autre, de telle sorte que la *Péribonka*, ayant déjà les trois quarts de son lit taillé en plein granit, creusé profondément d'avance par le cataclysme dans la chaîne septentrionale des Laurentides, s'avança dans la vaste plaine impétueuse et sans guide, et se précipita, tout-à-coup sur la pente inclinée de ces fosses invisibles, faites par le travail de l'eau aux pieds des écueils que ces mêmes rochers représentaient alors, s'y engouffra tête baissée en changeant sa course vers l'ouest, les élargit, les creusa par endroits jusqu'au roc, créant ainsi des obstacles insurmontables à la navigation de cette partie de la rivière,—mais triomphant, tout de même, de ces barrières que la nature se plaisait à lui opposer, elle arriva tranquille mais non épuisée dans le bassin que le lac St-Jean forme aujourd'hui.

Sans ces canaux improvisés par les grands courants grâce à ces malencontreuses têtes de montagnes, la *Péribonka* se serait creusé un lit elle-même dans la plaine humide, sans dévier d'un cheveu de sa course vers le sud où le niveau l'appelait; la grande Décharge d'alors l'aurait reçue dans son sein sans mélange pour ensuite se précipiter toutes deux dans le gouffre du Saguenay qui venait de s'ouvrir.

Le lac St-Jean, privé ainsi du tribut de l'immense volume d'eau de la *Péribonka*, aurait été plus modeste à sa crue du printemps. Les vastes plaines peu élevées au-dessus du lac auraient été privées, il est vrai, de ses inondations périodiques, mais les colons qui bordent ses rivages n'auraient pas vu grand mal à cela.

Il n'est pas moins vrai de dire que, si telle avait été le résultat obtenu, les cantons Garnier et Delisle auraient perdu au moins 4000 acres de

riches terrains agricoles qu'ils possèdent actuellement, tandis que par le procédé mis en jeu la Péribonka coule ses eaux dans une direction et sur un sol presque inculte à travers des rochers qui lui donnent de magnifiques pouvoirs d'eau et des rivages que le temps ni les courants ne pourront changer.

Il ne faut pas conclure de là que tout ce terrain soit parfaitement inculte ; au contraire, il en reste bien la moitié encore susceptible de défrichements, soit pour des pâturages sur les flancs arrondis des hauteurs ou pour les céréales, ou les légumineuses dans les vallons riches en dépôts d'alluvion qui les séparent les uns des autres, de même que sur les rivages des petits lacs qui baignent leurs pieds, ces lacs sont remplis de belles et bonnes truites.

Au nord de ces rochers la plaine reprend son niveau ordinaire et va se confondre au nord-ouest avec l'horizon, au nord elle se termine au pied des montagnes qui longent la rivière Alex à une grande distance, mais au nord-est d'autres rochers isolés et d'autres petits lacs se succèdent de distance en distance jusqu'au grand lac Sotogama et à la chaîne des Laurentides qui le borde au nord.

Cette dernière partie est arrosée par la rivière Belley et ses tributaires qui déchargent ces petits lacs dans la Péribonka. La vallée de cette rivière était, il n'y a pas encore longtemps, très riche en bois de commerce : le pin et l'épinette formaient presque une forêt continue depuis son embouchure jusqu'à sa source. On voit encore à la chute qui se trouve près de Péribonka les améliorations importantes faites à cet endroit par les exploitants pour faciliter le flottage des billots d'une rivière à l'autre.

Ce pouvoir d'eau est bien situé et sera d'une grande valeur plus tard pour moulins à farine et à scies, lorsque les terres de cette partie du canton Jogues et du canton Garnier seront colonisées ; ce qui ne tardera pas du moment que des voies de communication y seront ouvertes avec les cantons établis plus au sud.

A propos de communication j'ai toujours été sous l'impression depuis que je vis parmi les colons, que du moment qu'un canton a été arpenté et que les lots sont propres à la culture et bien situés pour faire suite aux établissements déjà ouverts, le département de la colonisation devrait de suite faire ouvrir un chemin dans l'endroit le plus avantageux et le moins coûteux possible, faire diviser, en traçant le dit chemin, autant de lots qu'il pourra en traverser ; faire ces lots plus étroits, (10ch. 10m.) et plus

longs (104 chs) s'il le faut, afin de pouvoir échelonner sur cette voie de communication plus de colons que sur les chemins qui se font actuellement.

Au lieu de six colons par mille de chemins, sur un rang simple, ou douze colons sur un rang double, vous auriez seize colons par mille de chemin ouvert de cette manière.

Aujourd'hui on fait ouvrir une route pour communiquer d'un rang à un autre, il n'y a que deux colons, un de chaque côté, qui se trouvent à déboucher directement sur ce chemin, tandis que si les lots avaient leur front sur la dite route, vous verriez seize colons aligner leurs habitations de chaque côté de ce beau grand chemin, qui ne manquerait pas d'être amélioré, chaque fois que l'occasion se présenterait par les seize propriétaires qui se feraient face ; tandis qu'aujourd'hui, une fois que le gouvernement a fait faire une route, la première est passable, mais la seconde et les suivantes, on s'y perd, c'est l'expression de tout le monde. Les conseils municipaux se ruinent à payer l'amende et les habitants sont dévorés par les inspecteurs de voirie, quand ils n'ont pas le temps, ni les moyens de voir eux-mêmes à leur part de route.

Je fais cette digression dans l'intérêt de l'œuvre de la colonisation, à laquelle je suis intimement lié par ma profession et par goût ; ce qui m'y porte aussi c'est de voir des cantons arpentés depuis longtemps déjà, très riches en sols fertiles, suivant les rapports écrits, qui cependant n'ont encore fait que quelques pas chancelants dans la voie des défrichements : les forêts séculaires qui les recouvrent, projeteront peut-être encore longtemps leurs ombres sur les futurs champs de blé, que l'on nous promettait, si des chemins n'y sont ouverts bientôt.

Ce ne sont pas les colons qui manquent, non : nos villes sont remplies de manœuvres sans travail qui ont, d'origine, la vraie vocation de défricheur ; mais, il faudrait, par exemple, les mener par la main et les encourager de toutes manières et sans cesse.

On dit que les professions sont encombrées : je n'en doute pas, mais pour celle de colon je garantis bien que la présente génération n'en sera pas témoin.

J'ai dit que le bois de construction avait été enlevé pour le commerce, je devrais plutôt dire qu'une bonne partie avait été gaspillée par les exploitants qui faisaient abattre tout le pin, mais seulement pour pouvoir choisir plus facilement le plus beau, le plus sain, sans creux, sans nœud, était le mot d'ordre, aussi quel gâchis, pardonnez-moi l'expression, représentent aujourd'hui les belles forêts de ces pins géants, émerveillant si

bien les explorateurs qui pénétrèrent les premiers dans cette région, que l'on en parle encore.

Ces immenses corps-morts qui jonchent partout le sol, dans une bonne partie de Garnier, Taillon et Jogues, feraient encore la fortune de plusieurs, si l'industrie s'en emparaît pour l'exploitation. Que de beau bois il se perd là !

Les autres essences de bois sont généralement réparties également partout, si ce n'est l'érable, où l'on en voit quelques-uns sur les premiers lots du 5e rang, près de Pérignonka, ainsi que des ormes, des frênes et quelques chênes.

Le sous-sol de ce canton, à part les rochers, est de glaise bleue, recouverte d'argile grise à gros grains, de terre jaune et de sable mélangé d'alluvion et d'humus à la surface. Je crois que l'on ne peut désirer meilleur pour toute sorte de culture : aussi les lots seront bien vite tous occupés une fois les chemins ouverts.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre très obéissant serviteur

(Signé) P. H. DUMAIS,

A. G.

---

**RAPPORT DU LOTISSEMENT D'UNE PARTIE DU CANTON DE MONTAUBAN,  
COMTE DE PORTNEUF.**

Québec, 8 mars 1897.

A l'honorable Commissaire de la Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur,

Conformément aux instructions qui m'ont été données par l'honorable Commissaire des Terres de la Couronne en juillet et octobre 1896, pour le lotissement d'une partie du canton de Montauban, dans le comté de Portneuf, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant :

Je suis parti d'ici le 29 août dernier et j'ai terminé mes travaux le 10 décembre 1896.

J'ai trouvé l'ancienne ligne tracée par monsieur Blaiklock en 1864 entre Montauban et la seigneurie de Perthuis, à partir de la rivière Batiscan en allant au sud-est jusqu'au canton de Alton. Le travail a été très long et très difficile, attendu qu'il existe à cet endroit deux lignes, et parfois très peu éloignées l'une de l'autre et à peu près parallèles, comme on peut le voir sur le plan ci-joint.

Ces deux ou trois lignes semblent être à peu près de la même époque, et la véritable est la plus nouvelle.

L'une des deux lignes fausses traverse la ligne véritable de Montauban-Perthuis dans le sixième rang de Montauban, près du cinquième rang. La présence de ces fausses lignes anciennes m'a causé beaucoup d'ennuis, vu que certains points de la ligne véritable tracée par M. Blaiklock, avait à être retrouvée dans la forêt d'après les indications de son plan. Mais je suis certain d'avoir retracé la vraie ligne, parce que les intersections de ma ligne et de certains lacs coïncident parfaitement avec les intersections des mêmes lacs et de la ligne tracée par M. Blaiklock, d'après les indications de son plan.

J'ai tracé de nouveau la ligne postérieure du rang B, attendu qu'il était impossible de la chaîner et même de la suivre en certains endroits, par suite de la grande quantité de bois d'épinette qui a été enlevé dans cet endroit, les arbres ayant été coupés plus bas que les marques (plaques) de cette ligne. J'ai tracé les lignes des rangs E, T, G, 1, 2, 3, 4 et 5, et j'ai placé des poteaux à toutes les 13 chaînes sur chacune d'elles. J'ai retracé et repiqueté la ligne située entre les troisième et quatrième rangs, ainsi que celle entre les 5ème et 6ème rangs du lot 9 au lot 16, comme on peut le voir par mon plan. J'ai levé le plan de tous les lacs renfermés dans l'étendue du lotissement dont il s'agit, selon mes instructions.

Le sol, du troisième rang au canton Alton est meilleur, moins rocheux et moins montagneux que les rangs situés plus près de la rivière Batiscan.

Presque tous les bois marchands ont été enlevés, et dans une couple d'hivers il n'en restera presque plus.

Il y a beaucoup de bois dur dans toute la partie arpentée comme on le voit par mes notes. Dans certains endroits il y a de beaux érables. Un certain nombre de nouveaux colons sont venus visiter les lots que j'arpentais, et il est probable qu'il en est venu d'autres depuis. Ils achèteront sans doute des lots aussitôt qu'ils seront offerts en vente.

Je prendrai la liberté de conseiller, dans l'intérêt du département, d'insérer une clause spéciale dans toutes les licences de coupe de bois qui seront données à l'avenir dans un territoire arpenté, pour que les propriétaires de ces licences n'abattent pas les arbres situés le long d'une ligne, c'est-à-dire les arbres *plaqués*, attendu que plus de quarante pour cent de ces arbres paraissent sains tandis qu'ils sont presque toujours mauvais quand ils sont abattus, et qu'au moins la moitié d'entre eux sont perdus.

Les plaques faites sur de jeunes et petits arbres les font pourrir plus tard quand ils grossissent.

Il y a de belles truites dans plusieurs lacs, d'après ce que m'ont dit des personnes qui connaissent bien la localité.

Il existe une large veine de quartz sur la ligne Montauban-Perthuis à 5.90 chs sur le cinquième rang, à 5.90 chs du poteau entre les 4e et 5e rangs, mais je n'avais pas les outils nécessaires pour en rapporter des échantillons.

J'ai constaté des erreurs considérables dans la direction des anciennes lignes et dans la position des poteaux correspondant à chaque ligne de rang ; ainsi la profondeur du 7ème rang est représentée sur les anciens plans comme ayant environ 80 ch., alors qu'elle n'en a que 64,23. J'ai constaté aussi que l'ancienne ligne entre les 3ème et 4ème rangs était loin d'avoir la direction voulue des lignes de lots qui devraient correspondre dans les 4ème et 5ème rangs sont à plus de sept chaînes de distance les unes des autres, comme on le voit par le plan. Les extrémités des anciennes lignes et les anciens poteaux de chaque rang étaient très difficiles à retrouver, et on ne pouvait y arriver qu'en relevant les lignes à partir d'une certaine distance en arrière. La profondeur des rangs à l'extrémité des anciennes lignes varie beaucoup attendu qu'elles ne suivent pas la même direction que celles représentées sur les anciens plans.

Pour conclure, je désire faire observer que, comme toujours, j'ai pris beaucoup de peine pour débarrasser chaque ligne que j'ai tracée, et j'ai pris mes notes de manière à donner autant de renseignements que possible comme on peut le voir en les consultant.

J'ai placé également des bornes en pierre avec des morceaux de faïence en dessous, à chaque endroit où il y en a d'indiquées sur mon plan, ainsi que des gros poteaux. Tel que mentionné dans mes notes, chaque

poteau a été numéroté et solidement enfoncé dans le sol, avec des *plaques* indiquant la direction de la ligne.

Dans l'espoir que ce rapport satisfera le département,

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. GEO. BIGNELL,

A. P.

**RAPPORT DU LEVE DE LA RIVIERE "DU POSTE" ET DE SES AFFLUENTS, DU  
LAC DES PINS ROUCES (SOURCE DE LA RIVIERE VERMILLON),  
DE LA RIVIERE AUX SENELLES, AFFLUENT DE LA  
MATTAWIN, COMTE DE MASKINONGE.**

A l'honorable Commissaire de la Colonisation et des Mines,

Québec,

Monsieur le Commissaire,

Conformément aux instructions reçues du département, en date du 6 novembre 1896, je laissais Ste-Anne, en route pour le haut du comté de Maskinongé vers le milieu de janvier 1897. Le 20 du même mois j'étais rendu à l'embouchure de la rivière du Poste où je commençai mes opérations d'arpentage. En premier lieu je relevai cette rivière jusqu'à la tête du lac Clair, ainsi que ses affluents tels que le ruisseau Hamel et les portages pour se rendre au lac Croche, le ruisseau Guénard jusqu'à un portage situé à la hauteur des terres entre ce cours d'eau et la branche du milieu de la rivière aux Senelles, j'ai aussi relevé le lac Jérôme et sa décharge. Du lac Clair j'ai fait le relevé du portage reliant ce lac au lac des Pins Rouges, relevant aussi une partie de ce dernier lac, jusqu'au point où il déverse ses eaux dans la rivière Vermillon.

Sur tout le parcours de la rivière du Poste, j'ai renouvelé les poteaux miliaires ainsi que mentionné dans mes instructions; j'ai aussi pris des niveaux approximatifs de tous les rapides, chutes et portages que j'ai passés. La plupart des poteaux marqués par moi, sont des arbres assez gros plaqués sur trois faces. Depuis le premier poteau à l'embouchure de la rivière du Poste, en suivant à peu près toutes les sinuosités de la rivière et la

rive ouest du lac Clair, jusqu'au portage du lac des Pins Rouges où j'ai mis le dernier poteau, j'ai trouvé une distance de trente-un milles, 34,65 chs. Je n'ai mis aucun poteau sur le ruisseau Hamel, excepté à l'endroit où j'ai intersecté le lac Croche avec mon relevé. Là sur la pointe de gauche, j'ai plaqué une épinette sur trois faces, inscrivant dessus la date et mes initiales, janv. 1797, J. B. St.-C.

La rivière du Poste peut être considérée comme une des plus belles rivières, attendu que les rapides que l'on rencontre en la remontant jusqu'à la tête ne sont pas forts; il n'y a que le rapide des Cèdres qui paraît dangereux à passer, mais en compensation le portage est court.

A l'eau basse dans les rétrécis de la rivière, l'eau atteint une couple de pieds de profondeur, tandis qu'aux hautes eaux la rivière monte de cinq à six pieds, inondant quelques-unes des pointes qu'elle forme dans les six premiers milles depuis son embouchure.

Dans les divers lacs tels que le lac Dargie, le lac Pelletier, le lac Rheault, le lac des Fourches, le lac Travers et autres qui forment la rivière en descendant vers la Mattawin, depuis le lac Clair, l'eau atteint à quelques endroits une grande profondeur.

Depuis la rivière Mattawin jusqu'au poteau de huit milles, de chaque côté de la rivière du Poste, il y a beaucoup de bonne terre facile à faire, vu que le feu a passé par là il y a déjà plusieurs années, détruisant tout le gros bois qui couvrait alors ces terrains. Le sol consiste en terre jaune de bonne qualité, donnant croissance à une jeune pousse de trembles et de bouleaux. L'aune, le frêne et l'orme sont à peu près les seuls bois que l'on rencontre sur les pointes basses d'alluvions. A partir du poteau de onze milles, jusqu'au portage du lac des Pins Rouges, à part un mille de long dans le voisinage du ruisseau Guénard, tout le territoire bordant la rivière et les lacs est en bois vert.

Le sapin, le bouleau, l'épinette et le pin sont les essences dominantes. L'épinette, et le pin de commerce se rencontrent particulièrement, en assez grande quantité pour qu'il vaille la peine de l'exploiter, depuis le lac Dargie jusqu'au lac Travers et cela des deux côtés de la rivière. Autour du lac Clair il y a beaucoup d'épinette de commerce mais bien peu de pin. La plus grande partie du terrain dans la partie supérieure de la rivière du Poste et sur ses affluents est rocheux et inculte.

Le brochet, le doré et la truite grise abondent dans tous les lacs de la rivière du Poste, leur pesanteur varie de six à quarante livres pour le brochet, et la truite, le doré étant généralement plus petit, on en prend



en hiver comme en été et cela partout. Nous avons aussi pêché sur le lac des Pins Rouges, mais sans succès aucun. Le terrain avoisinant ce lac est ou rocheux où sableux donnant naissance à une pousse de cyprès (pins des rochers). Il n'y a rien de bien remarquable autour de ce lac. Dans la baie de l'ouest du lac des Pins Rouges près de la station 22 (sur le plan), il y a un gros ruisseau qui tombe dans ce dernier et que l'on m'a dit être la décharge du lac des Sables, grande nappe d'eau, suivant les chasseurs d'ici. Nous avons trouvé un grand nombre de campements de sauvages autour du lac des Pins Rouges, mais presque pas de trace d'animaux à fourrure, les sauvages ayant chassé plusieurs années consécutives dans cette région. Dans toute la partie du bois vert de la rivière du Poste et sur ses affluents et dans la partie supérieure de la rivière aux Senelles, la marte, le yison et la loutre se rencontrent en grande quantité. Nous avons vu aussi beaucoup de ravages d'orignal et de caribou.

J'ai rencontré des cariboux en bandes à la tête du ruisseau Hamel, sur le lac Dargie, sur le lac Rheault, sur le lac Jérôme, sur le lac Clair et sur le lac Rivard, premier lac de la branche du milieu de la rivière aux Senelles. Les orignaux se tenaient depuis le lac Pelletier, à la tête de la rivière aux Senelles.

En haut du portage du lac des Fourches, sur la rivière du Poste, j'ai relié mon ouvrage à un poteau marqué par moi en mars 1894 lors de l'arpentage de la rivière du Milieu, de la rivière du lac Long etc., etc., sur lequel étaient inscrites mes initiales ainsi que X. M. 44 chaînes, 9 mars 1894. J'ai constaté que le lac des Pins Rouges se trouve à vingt-sept pieds au-dessus du niveau du lac Clair et que ce dernier est à cent dix pieds au-dessus de la rivière Mattawin auprès de l'embouchure de la rivière du Poste. En suivant le ruisseau Hamel, j'ai trouvé que le lac Croche est à 186 pieds au-dessus du même endroit.

Sur une petite île près de la décharge du lac des Pins Rouges, j'ai plaqué un cyprès sur trois faces sur lequel j'ai inscrit la date, fév 1897 avec mes initiales. Le levé de la rivière du Poste, de ses affluents et du lac des Pins Rouges terminé, je me suis transporté à l'embouchure de la rivière aux Senelles, afin de faire le levé de cette dernière rivière c'est-à-dire de deux de ses branches, savoir : la branche du milieu et la branche de droite. J'ai mis des poteaux milliaires sur tout le parcours de cette rivière ; le dernier poteau qui est celui de treize milles se trouve dans le portage de la hauteur des terres séparant les eaux de cette rivière de celle du ruisseau Guénard, affluent de la rivière du Poste. La plus grande partie du terrain avoisinant la rivière aux Senelles est en vieux

brûlé et la majeure partie de terre rocheuse, excepté dans les deux premiers milles de son parcours en la remontant depuis la rivière Mattawin.

Au nord-est des lacs de la branche de droite le feu n'a pas passé ; le sapin, l'épinette, le bouleau et le pin sont les essences qui y dominent. L'épinette est belle et en assez grande quantité ; il y a peu de pin de commerce. La hauteur des terres passée, il y a beaucoup de bon bois de commerce, épinette et pin sur les bords du ruisseau Guénard et de ses lacs.

Le lac Ferland, le lac Georges, le lac de la Pince, le lac Rivard et autres qui déversent leurs eaux dans la rivière aux Senelles sont poissonneux. Le doré et le brochet y abondent, mais ils ne sont pas aussi gros que sur la rivière du Poste. Au dire des chasseurs de là, il n'y a pas de truite dans aucun de ces lacs. Les animaux à fourrure tels que la marte, le vison et la loutre sont en abondance. La rivière aux Senelles est très rapide, mais d'un faible volume d'eau. Elle n'a pas plus de un pied de profondeur à l'eau basse, et de trois à quatre pieds à l'eau haute. Du lac, de la tête de cette rivière à son embouchure, là où elle tombe dans la rivière Mattawin, il y a environ deux cent cinquante pieds de différence de niveau et du même lac, par le portage, au lac du ruisseau Guénard, il y en a dix-sept : les eaux du ruisseau Guénard se trouvent à dix-sept pieds plus bas que celles de la tête de la rivière aux Senelles.

Toute cette région comprise entre et autour de la rivière du Poste et de ses tributaires, de la rivière aux Senelles, de la rivière Mattawin, et du lac des Pins Rouges, source de la rivière Vermillon, est très montagneuse. Les montagnes les plus remarquables sont celles du lac Pelletier et du lac Guénard. De l'extrémité du lac Clair (au nord) on distingue clairement un signal posé sur la montagne au sud du lac Guénard, à une distance d'au delà de dix milles.

Le nombre total de milles arpentés par moi est de cent quatre dont un mille trois quarts pour les portages de hauteur des terres.

Le tout humblement soumis,

(Signé) J. B. ST-CYR,

A. G.

Ste-Anne de la Pêrad,

30 avril 1897.

---

**EXTRAIT DU RAPPORT D'ARPENTAGE DE PARTIE DU 48<sup>ème</sup> PARALLELE DE  
LATITUDE NORD, ENTRE LES COMTES DE CHARLEVOIX ET  
DE CHICOUTIMI.**

---

Lévis, 12 juillet 1897.

A l'honorable Commissaire de la Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant du tracé de la partie du 48<sup>ème</sup> parallèle de latitude nord qui m'a été confié par instructions de votre département, en date du 8 février 1897.

A chaque mille, j'ai érigé des bornes en pierre accompagnées d'un gros poteau d'épinette d'au moins huit pouces de diamètre équarri sur les quatre faces, portant au nord l'inscription 48<sup>o</sup>, et à l'ouest le nombre de milles.

A chaque quart de mille j'ai planté des poteaux d'épinette excepté à deux endroits : le premier sur une montagne inaccessible, et l'autre, dans un petit lac.

Conformément à mes instructions, j'ai fait un nivellement approximatif du terrain d'un bout à l'autre de la ligne dont un profil accompagne mon plan. Quant à la limite sud du canton de Boileau, je n'ai pu malgré les recherches minutieuses que j'ai faites, en trouver aucune trace quoique, dans les transports de son campement d'un endroit à un autre je me sois éloigné quelquefois de deux milles du 48<sup>o</sup> parallèle, tant au nord qu'au sud de ce dernier.

D'un bout à l'autre de la ligne, le comté est très montagneux puisqu'il se trouve dans la chaîne de montagnes des Laurentides.

Le sol est très pauvre, sablonneux, en beaucoup d'endroits, on n'y trouve que de la mousse au-dessus du rocher, et vu la nature montagneuse de la région est tout-à-fait impropre à la culture.

Le caribou s'y trouve en grand nombre, la loutre, la martre et le raton sont les principaux animaux à fourrure.

Le bois consiste en épinette, bouleau, ainsi que quelques peupliers dans le voisinage de la rivière.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. N. PITON, A. P.

**EXTRAIT D'UN RAPPORT RELATIF A CERTAINES OPERATIONS D'ARPENTAGE  
EFFECTUEES SUR LA COTE NORD DU GOLFE ST-LAURENT,  
DANS LE COMTE DE SAGUENAY.**

Québec, 22 septembre 1897.

A l'honorable Commissaire

de la Colonisation et des Mines

Québec,

Monsieur,

Conformément aux instructions du Département des Terres de la Couronne, datées du 22 juin 1896, relatives à certaines opérations à effectuer sur la côte nord du golfe St-Laurent dans le comté de Saguenay, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :

Je quittai Québec, le 25 de mai dernier pour me rendre à l'endroit où j'avais discontinué l'arpentage, afin de compléter ces opérations.

Après avoir complété l'arpentage des lots E, F, G, dans le canton Arnaud, je me suis transporté à l'extrémité de la ligne latérale est du lot D, à la ligne de haute mer, canton Bouthillier. De ce point j'ai mesuré sur des perpendiculaires à la dite ligne, le fronton des lots de 13 chaînes de largeur chacun, jusqu'au 9e lot inclusivement, en plantant des poteaux de division entre chacun des lots, à la ligne de haute mer, dûment marqués des numéros des lots et du rang, avec aussi trois piquets d'alignement. J'ai levé et tiré la ligne de division entre les lots nos 5 et 6, de 40 chaînes, courant astronomiquement N. 11 1/4° E. à partir du poteau de division susdit. A l'extrémité de ce chaînage, j'ai tiré le cordon du 1er rang, courant astronomiquement N. 78 3/4° O. jusqu'à la rencontre de la dite ligne latérale est du lot D, en mesurant et plantant des poteaux de division dûment marqués des numéros des lots et du rang. Je suis ensuite retourné à l'extrémité de la dite ligne entre les nos 5 et 6 et j'ai continué à tirer ledit cordon courant astronomiquement S. 78 3/4° E. jusqu'au 9e lot inclusivement, en plantant des poteaux dûment marqués comme les précédents.

La largeur du 1er lot, sur ledit cordon est de 22 chaînes et les autres lots sont de 13 chaînes.

Le terrain traversé par ces dites lignes est uni et propre à la culture et boisé en épinette et bouleau de bonne pousse.

Ayant encore à terminer certaines opérations d'arpentage aux Sept Iles et ailleurs, que je n'ai pas eu le temps de faire, ayant été requis de suspendre mes travaux, je me propose lorsque je serai là de m'assurer d'une manière plus certaine de certains endroits autour de la baie des Sept-Iles, où il serait plus avantageux de subdiviser un certain nombre de lots de ferme.

Le tout néanmoins humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant Serviteur

(Signé) GÉDÉON GAGNON,

A. P.

#### **RAPPORT DE L'ARPEMENT DU CANTON BOYER, COMTE D'OTTAWA.**

Arthabaska, 29 octobre 1897.

A l'honorable A. Turgeon,

Commissaire de la Colonisation et des Mines,

Monsieur,

J'ai l'honneur de faire rapport au sujet de l'arpentage du canton Boyer dont les instructions m'ont été données le 31 janvier 1889.

Le terrain est de première qualité pour la culture mais un peu montagneux à certaines places. Le bois est surtout de l'érable dont il couvre plus de la moitié de la surface du dit canton.

L'on trouve aussi de l'épinette en assez grande quantité. Il n'y a pas de poissons dans les lacs et les rivières.

Le tout très humblement soumis.

Votre tout dévoué serviteur,

(Signé) L. P. DE COURVAL.

---

**EXTRAIT DU RAPPORT DE L'ARPENTAGE D'UNE PARTIE DU CANTON  
CATHCART.**

Champlain, 2 novembre 1897.

A l'honorable Commissaire

de la Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur le Commissaire,

Pour me conformer à vos instructions du 30 septembre dernier, j'ai fait la subdivision d'une partie des dixième et onzième rangs du canton Carthcart, comté de Joliette, partant du lot numéro dix, jusqu'à la limite nord-est du canton Chertsey.

Le terrain traversé par ces deux cordons est très montagneux et en général peu propre à la culture. Il n'y a plus ou presque plus de bois de commerce dans cette partie du canton.

Le tout humblement soumis,

(Signé) J. E. A GIGNAC,

A. P.

---

**EXTRAIT DU RAPPORT DE L'ARPENTAGE DES RIVIERES MISTIGOUQUECHE  
ET KEDZWICK.**

Québec, 8 novembre 1897.

A l'honorable Commissaire

de la Colonisation et des Mines

Québec.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport de l'ouvrage que je viens de faire sur les rivières Mistigougnèche et Kedzwick, en vertu d'instructions émises par votre département dans le mois de février dernier.

Contrairement un peu aux instructions que votre département m'a émises j'ai été obligé de lever la rivière Mistigougnèche en entier, et vu que la majeure partie des renseignements qui ont déjà été fournis anté-

rieurement pour cette partie de la province sont entièrement erronés, tel que je l'ai constaté d'après les plans et notes qui m'ont été fournis, j'ai cru que c'était dans l'intérêt de votre département de discontinuer mon ouvrage, tout en y sacrifiant un peu mes intérêts pécuniaires. Comme vous le voyez par les notes tout le terrain qui a déjà été subdivisé dans les cantons Massé et Ouimet, c'est-à-dire les lignes entre les rangs 4, 5, 6, 7 et 8 sont complètement oblitérées et c'est un terrain de première classe pour la culture, preuve c'est qu'entre trois et quatre dans les deux cantons il y a dix-sept ans c'était une forêt vierge et il y a au delà de quarante-deux fermiers qui sont tous à l'aise et six ou sept que l'on peut appeler riches fermiers, entre autres les Gagnon et les Déchêne.

L'an dernier M. Gagnon a récolté 2200 minots de grains, 6000 bottes de foin et il a hiverné 40 moutons, 20 vaches à lait, 5 chevaux et le reste en proportion ; et cependant ce monsieur Gagnon n'est résidant là que depuis douze ans seulement.

Un des M. Déchêne a ensemencé le printemps dernier dans un morceau de ses terres 25 minots d'avoine et en a récolté 800 minots. Dans les lignes de rangs que je vous ai mentionnées comme oblitérées il y a beaucoup de gens qui m'ont dit qu'ils prendraient du terrain mais ils ne savent pas à qui s'adresser pour les trouver.

Quant au reste du rapport que j'ai à vous faire, les notes en disent suffisamment, sauf cependant que j'aimerais à vous faire remarquer qu'entre les rangs 6 et 8 et même au delà il se fait un véritable gaspillage de bois (cèdre). On laisse sur le terrain les 475 du cèdre que l'on pourrait utiliser avec avantage.

Si, sur le grand Kedzwick anglais, on pouvait faire chantier pendant une couple d'années seulement afin d'éclaircir le bois, dans dix ans ce serait une des belles limites à bois de la province.

Quant à la rivière Patapédia j'attends un ordre de votre département à savoir si je dois aller la lever avec les mêmes instructions que j'ai eues, ou bien, si elles doivent être modifiées.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) T. SIMARD,

A. G.

---

**EXTRAIT DU RAPPORT D'EXPLORATION DU CANTON AWANTJISH, COMTE DE MATANE.**

---

Québec, 7 janvier 1898.

A l'honorable A. Turgeon,

Commissaire de la Colonisation et des

Mines de la Province de Québec,

Québec.

Monsieur,

Suivant vos instructions en date du 26 de novembre dernier, m'enjoignant d'aller dans le canton d'Awantjish, situé dans le comté de Matane m'assurer si les poteaux de division pour les lots du dit canton existent encore, j'ai l'honneur de vous informer que je suis parti de Québec le lendemain pour me rendre sur les lieux, où après avoir consulté monsieur Rodolphe Blais, agent du chemin de fer Intercolonial à Causapsal et monsieur F. Saucier, agent des terres à Sayabec, j'ai inspecté le dit canton et soumets le rapport suivant.

.....

*Bois.* Cèdres, épinettes, merisiers, bouleaux, et quelques petits pins et érables.

Terre jaune avec de petits cailloux, que l'on me dit n'être qu'à la surface.

Du lot No. 1 jusqu'à la rivière sur le lot No. 18, le terrain est ondulé même assez prononcé, mais de là à la ligne seigneuriale du Lac Matapédia le terrain est plan.

Cette ligne est bien plaquée et il n'y a pas de doute que si j'avais eu plus de temps, j'aurais trouvé d'autres poteaux. Parmi ceux trouvés, il y en a trois qui semblent avoir été plantés tout récemment. Sur le lot numéro 1 ou 2, il y a une petite rivière de quarante pieds de largeur, qui n'est pas indiquée sur le plan fourni par votre département.

Sur le lot No. 60 du quatrième rang il y a un moulin à scie de construit mu par la vapeur et l'on me dit qu'il peut scier cent cinquante billots par jour.

Il y a cinq familles de colons d'établies dans le quatrième rang et deux dans le cinquième. Ces établissements se trouvent à proximité du moulin. Ils ont maison et grange, et chaque colon possède en outre une



paire de chevaux, vaches, cochons, moutons et volailles, mais ils me disent qu'ils ne pourront pas y rester, s'ils n'obtiennent pas un débouché d'été pour leurs produits. Ces défrichements sont assez considérables et bien élôturés.

Monsieur Raoul Blais, propriétaire du moulin m'informe qu'il y a à part les lots occupés par les colons actuels, cent vingt cinq lots de pris par des hommes de bonne foi, qui n'attendent qu'un débouché d'été pour s'y établir.

J'ai vu quelques-uns des colons actuels, entre autres monsieur Le-françois, qui me dit avoir été obligé de transporter à dos seize minots de semence le printemps dernier, et bien qu'il en eut eu une bonne récolte, il n'a pu en profiter, vu qu'il n'a pu écouler ses produits et n'ayant pas encore de caveau, il a perdu deux cents minots de pommes de terre par la gelée. Ce fait m'a été corroboré par d'autres colons, auxquels le même malheur est arrivé, mais dans une moindre proportion.

Il y a près du moulin un magasin où les colons peuvent se ravitailler et même échanger quelques produits, mais les produits qui ne peuvent se conserver au froid, n'ont pas d'écoulement.

Il y a actuellement un chemin d'hiver du moulin, c'est-à-dire du quatrième rang, à la station du chemin de fer Intercolonial à Sayabec, entièrement impraticable en été L'on pourrait en faire un bon chemin, en changeant le tracé actuel, ce qui éviterait une savane et le raccourcirait. Le tout pouvant se faire pour une somme de \$600.00.

Sur le cinquième rang, il y a une certaine partie de terre de forme triangulaire adjoignant la seigneurie du Lac Matapédia d'une superficie d'environ trois cents acres qui me semble ne pas avoir été divisée, du moins je n'y ai pas vu de poteaux, et l'on m'informe que cela n'a pas été fait. Ces trois cents acres sont sur un terrain assez plan.

.....

En terminant il est de mon devoir de vous dire que suivant moi un relèvement de ligne et poteaux de division pour lots n'est pas nécessaire, et que les colons anxieux d'y prendre des lots peuvent facilement s'y guider.

Je dois ajouter que quand j'ai exploré le fronteau du premier rang, c'était après Noël, et il y avait déjà quatre pieds de neige: c'est ce qui peut expliquer, comment il se fait que je n'ai pas trouvé de poteaux dans cette ligne qui est assez bien plaquée. Je le crois, d'autant plus que sur

d'autres lignes, il m'est arrivé avant cette date (et il y avait moins de neige) de trouver deux poteaux en sentant quelque chose de dur sous la raquette.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé) ALFRED GAUVREAU.

**RAPPORT PRELIMINAIRE SUR L'EXPLORATION DE L'ETENDUE DE PAYS  
COMPRISE ENTRE LE LAC ST-JEAN ET LA BAIE DE JAMES.**

A l'honorable A. Turgeon,

Ministre de la Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur,

Conformément aux instructions que j'avais reçues de votre département et qui m'autorisaient à explorer le pays compris entre le lac Saint-Jean et la baie de James, à examiner les côtes de celle-ci, à faire les levés et sondages nécessaires, pour y déterminer le port le plus convenable, à prendre des notes sur la topographie générale et la géologie de cette contrée, sur son sol, ses forêts, son climat, etc., à fournir enfin à votre département un plan, un profil et un rapport de mon exploration, lequel ferait connaître la direction et les déclivités probables d'une ligne de chemin de fer qui serait construite pour aider au développement de cette vaste région, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant :

En 1872, suivant des instructions reçues du département des Terres de la Couronne, mon frère, John H. Sullivan et moi, avons fait un nivellement entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi, et nous avons trouvé que le lac est à trois cents pieds au-dessus du niveau moyen de la mer.

A partir de cette élévation de trois cents pieds au-dessus du niveau de la mer une faible montée, d'un pied sur cent, nous conduit de la station de Roberval, sur le chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, jusqu'au sommet d'une légère éminence qui s'élève à 250 pieds au-dessus du lac, au sud de la ligne séparative des paroisses de Notre-Dame de Roberval et de Saint-Prime, à cinq milles environ au nord du village de Roberval. De

là, dans la direction du nord, le terrain descend jusqu'à moins de cent pieds au-dessus du niveau du lac, avant d'atteindre Saint-Prime; mais, en passant un peu plus à l'ouest, on trouvera un sommet moins élevé et des pentes plus uniformes.

Plus au nord, vers Saint-Félicien, sur la rive droite ou occidentale de la rivière Chamouchouane, jusqu'au-delà de la limite nord-ouest du canton de Dufferin, on pourrait, moyennant des terrassements peu considérables, construire une excellente ligne de chemin de fer.

Le long de la rivière il y a plusieurs chutes et rapides, dont la plus importante est celle du "Grand Ours", illustrée par la photographie No.3. Ici, la différence totale de niveau, comprenant les rapides et les chutes, est de 80 pieds.

Vient ensuite la chute du "Petit Ours," qui tombe d'une hauteur de 42 pieds; mais il ne paraît pas y avoir une dépression correspondante du terrain à droite ou à gauche de ces chutes: de fait, la contrée semble être en pente graduelle, s'élevant légèrement vers le nord-ouest.

Le sous-sol, sur les bords de la rivière, est formé généralement d'une bonne argile d'un bleu grisâtre, mais celle-ci est souvent recouverte de couches d'un sable maigre de 5 à 10 pieds d'épaisseur, particulièrement le long du *pemoka*, ou plaine entre les chutes et le rapide Long.

Immédiatement au nord de la limite nord-ouest du canton de Dufferin commencent les longs rapides de la Chamouchouane. Sur un parcours d'environ six milles, la rivière n'est, à vrai dire, qu'une succession ininterrompue de rapides, variant de dix à trente pieds de chute par mille, et cependant la rivière conserve, tout le temps, sa largeur moyenne de cinq à six cents pieds, et coule uniformément sur un lit en quelque sorte pavé de cailloux.

La seule eau tranquille qu'il y ait, sur un parcours de six milles, c'est-à-dire, depuis le pied des longs rapides jusqu'à l'embouchure de la rivière du "Cran," se trouve dans un petit intervalle d'environ mille pieds, à la décharge du petit ruisseau de la Loutre.

Cette partie de la ligne serait dispendieuse, car il faudrait l'établir à flanc de coteau, dans le roc solide, sur les escarpements des berges de la rivière qui s'élèvent en certains endroits, du bord de l'eau, sous un angle de 40°.

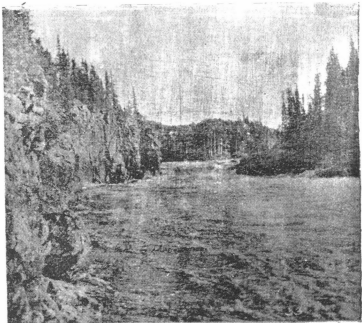
Quoiqu'il n'y ait pas ici d'obstacle insurmontable et qu'on puisse trouver une ligne présentant des pentes faciles et une bonne direction, il



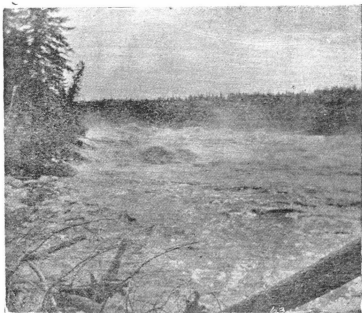
CHUTES INFÉRIEURES DE L'ESTURGEON  
(Rivière Nottoway)



CHUTES SUR LA RIVIÈRE RUPERT



CHUTES SUPÉRIEURES DE L'ESTURGEON  
(Rivière Nottoway)



CHUTES SUR LA RIVIÈRE RUPERT.

est encore possible de trouver un meilleur tracé en suivant la vallée de la rivière du "Saumon" et du "Doré," ou celle de la rivière du "Peuplier" qui coulent presque parallèlement à la Chamouchouane, du côté occidental ; je reviendrai sur ce sujet plus loin.

Depuis la rivière du "Cran" jusqu'aux chutes de la Chaudière, intervalle d'environ 18 milles, la Chamouchouane coule presque en ligne droite entre des bords escarpés de chaque côté ; mais il y a généralement l'espace nécessaire pour l'établissement d'une bonne voie ferrée, sur toute la longueur de ce trajet. Des rapides du "Chapeau" de "l'Épinette Blanche," de "l'Épervier," ensemble avec quelques autres petits rapides et courants, font qu'il y a, entre les points extrêmes de ce parcours, une dénivellation de cent pieds, soit environ 8 pieds par mille.

La montagne de l'Épervier, sur le versant nord-est, environ trois milles plus bas que la chute de la "Chaudière", se dresse à 500 pieds au-dessus du niveau de la rivière.

Vis-à-vis, du côté sud-ouest, il faut gravir à flanc de coteau de légères et faciles montées, pour racheter la hauteur des chutes de la Chaudière, ce qui fait franchir une dénivellation totale de 110 pieds, jusqu'à ce qu'on atteigne la plaine, à l'embouchure de la "Chigobiche," endroit qui est à 810 pieds au-dessus du niveau de la mer, comme l'indiquent le plan et profil ci-joints.

Nous avons suivi la rivière Chamouchouane depuis ce dernier point jusqu'à la Nikobau, mais nous avons trouvé son cours tellement sinueux et le terrain, sur chaque rive, si peu invitant, que nous l'avons abandonnée en faveur de la Chigobiche, laquelle offre une route bien plus facile et plus courte, jusqu'au confluent de la Nikobau et de la Chamouchouane, ainsi que l'indique le plan. J'ai pris des photographies de toutes les chutes et cascades, et j'ai fait la pêche dans tous les cours d'eau ; nous avons pris de magnifiques ouananiches au pied des chutes de la Chaudière, mais ce poisson ne va pas au-delà. Il y a d'excellents bassins de pêche dans la Chigobiché ; le brochet et le doré y foisonnent, mais on n'y trouve ni truite mouchetée ni ouananiche.

Le lac Chigobiche est une admirable nappe d'eau d'environ 20 milles de longueur et d'une largeur d'un à deux milles. Il s'élève à 1106 pieds au-dessus du niveau de la mer. Nous avons fait environ treize milles sur sa rive occidentale, et après avoir traversé un portage facile d'environ un mille de longueur, nous avons atteint une petite rivière qui coule dans une vallée basse et se jette à l'extrémité sud du lac Chamouchouane, ainsi que le plan l'indique.

En regardant du lac Chigobiche dans la direction du sud, on voit une chaîne de montagnes qui paraît s'étendre dans la direction du sud-est ; les Indiens prétendent qu'au pied de ces montagnes on peut trouver une route jusqu'à Roberval ; en tout cas, je crois que l'on peut atteindre, dans cette direction, les vallées des rivières du Saumon et du Doré, ce qui raccourcirait la route et ferait éviter les tranchées dans le roc qu'il y aurait à ouvrir pour l'établissement d'une voie ferrée, le long de la Chamouchouane.

Le lac Chamouchouane est une autre belle nappe d'eau d'environ dix milles de long, et d'un demi-mille à un mille et demi de large. Il est situé, de même que le lac Chigobiche, à environ 1106 pieds au-dessus du niveau de la mer.

A partir de ce dernier point, nous avons exploré deux routes qui conduisent à la ligne de faite, entre le versant du Saint-Laurent et celui de la baie de Hudson, l'une le long d'une rivière assez considérable et d'une série de lacs s'étendant du lac Chamouchouane, vers l'ouest, l'autre, par la rivière Nikobau ; nous avons traversé, en trois différents endroits, la ligne de faite. La hauteur du point le plus élevé des terres, sur la route la plus méridionale, est de 1240 pieds au-dessus du niveau de la mer : celle du sommet central de 1230 pieds, et celle du sommet situé le plus au nord, de 1200 pieds au-dessus de ce même niveau.

La distance, en ligne droite, du lac Chigobiche, à ce dernier sommet, est d'environ 45 milles, et la différence de niveau est de moins de cent pieds. Au-delà de la ligne de faite, il y a bien peu de différence de niveau, sur un parcours de plusieurs milles, dans la direction de la baie de James.

Le long de la ligne de faite, la distance entre les deux sommets, l'un situé le plus au nord, l'autre, le plus au sud, est d'environ 15 milles. Par suite, la hauteur, ou le sommet des terres, entre le fleuve Saint-Laurent et les eaux qui tombent dans la baie de James, en ce qui concerne particulièrement la région où nous sommes, peut être appelée, à juste titre, une vaste plaine présentant de légères ondulations ; il n'y a ni hautes montagnes, ni vallées profondes ; les cours d'eau des deux versants s'y marient, et j'ose dire que quelques-uns des lacs peuvent également s'écouler dans l'une ou l'autre direction, pendant les débâcles du printemps.

Le sol du pays, entre le lac Chamouchouane et la hauteur des terres, est une marne sableuse ; il est bien boisé d'épinette noire et grise, de tamarac et de bouleaux de huit à seize pouces de diamètre, ce qui constitue des forêts bien supérieures à celles qui s'étendent entre le lac Cha-

mouchouane et les cantons arpentés du bassin du lac Saint-Jean, où l'on ne voit guère qu'une deuxième pousse depuis le feu de 1870.

À moins que le climat de la région élevée où nous sommes ne soit inclément, on trouvera qu'il y a une grande étendue de terres favorables aux établissements dans les environs du lac Chamouchouane, et de là à la ligne de faite.

Je n'ai jamais vu de groseilles ni de gadelles en aussi grande abondance que le long des rivières de cette contrée; les gadelles sont remarquablement grosses, satinées, savoureuses et préférables à toutes les gadelles de jardin que j'aie mangées; elles étaient parfaitement mûres au commencement d'août.

À mesure que nous descendons le versant opposé, le sol, le bois et les indices climatériques s'améliorent sensiblement.

La formation géologique, le long de la Chamouchouane, et sur la hauteur des terres, se compose de gneiss et de granit, mais à environ dix milles au-delà de la ligne de faite, nous trouvons les rochers huroniens; en continuant notre route, nous voyons un sol fortement argileux qui alterne avec les affleurements de roches sédimentaires, de gneiss, granit et syénite.

Nous avons traversé plusieurs grands et beaux lacs, inconnus en géographie, le long d'une rivière innommée, que nous avons suivie à partir de la ligne de faite, jusqu'à son confluent avec la décharge du lac Chibougamou; j'en ferai une description plus détaillée dans un rapport subséquent, aussitôt que mes plan et profil de cette section seront complétés.

L'un de ces lacs a environ 32 milles de long; il est parsemé de jolies îles, et ses rives forment de nombreuses baies aux contours sinueux. Il a un contour dont le développement est d'environ 200 milles, et ses bords sont généralement bien boisés de grande épinette blanche et noire, de tamarac, de peuplier et de bouleau.

Nombre d'épinettes ont ici plus de deux pieds de diamètre, et de 70 à 90 pieds de hauteur.

Près de l'extrémité nord-est du lac débouche une grande rivière qui vient du sud-est. Les Indiens suivent cette rivière; pour se rendre aux postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson, sur le Saint-Maurice: ils disent qu'elle contient plus de rapides et de cascades que la rivière que nous avons descendue, ce qui indiquerait que le terrain est plus élevé dans cette direction.



Mes guides indiens disent que le printemps commence ici beaucoup plus tôt que dans la région des lacs Ascatscie et Chamouchouane, que la glace est généralement disparue au commencement de mai, et qu'ils sont souvent retenus par la glace, une semaine ou deux plus tard sur ce dernier lac, lorsqu'ils reviennent avec leurs fourrures, vers le lac Saint-Jean.

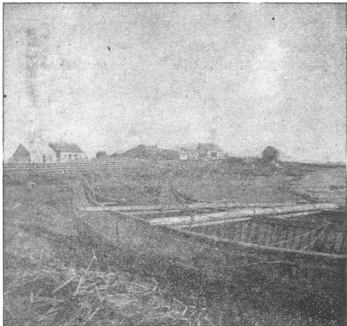
J'ai fait des observations astronomiques à différents points, sur le lac, et j'ai constaté qu'il s'étend entre les parallèles 49° 12' et 49° 32' nord, et les méridiens 75° 04' et 75° 33' ouest. Il est situé à 974 pieds au-dessus du niveau de la mer. On n'y trouve pas de truite mouchetée, mais abondance d'éturgeon, de brochet, de brocheton, de poisson blanc et de truite grise. J'ai vu sauter, près de notre canot, un énorme éturgeon qui devait assurément peser plus de cent livres.

A partir de l'endroit où les eaux de cette région se réunissent à celles de la Chibougamou, une majestueuse rivière, d'un courant rapide, et présentant çà et là quelques légères cascades, coule jusqu'à Waswanipi, effectuant une descente de 66 pieds sur un trajet d'environ 80 milles.

La distance, de la hauteur des terres à Waswanipi, par la route que nous avons suivie en canot, est à peu près de 150 milles, et la différence de niveau, à partir du plus bas sommet ci-dessus mentionné, est de 325 pieds; le terrain est uni ou ondulé légèrement, peu de montagnes apparaissent dans quelque direction que ce soit, et la différence de niveau est presque également répartie sur tout le parcours; de là résulte que l'on peut construire, dans d'excellentes conditions, une voie ferrée d'une extrémité à l'autre de cette section.

A mon arrivée à Waswanipi, j'appris de M. David Baxter, administrateur du poste que la Compagnie de la Baie d'Hudson y a établi, qu'il n'y avait pas de havre à l'embouchure de la Nottaway: qu'on pourrait peut-être en trouver un à l'embouchure de la rivière Rupert, ou dans la baie de Hannah, mais que l'embouchure de la Nottaway était barricadée par des îles et des atterrissements. Cette indication m'obligea à changer de direction: car, assurément, s'il ne se trouvait pas de havre à l'embouchure de la Nottaway, et qu'il y en eût un dans la baie de Hannah, la future ligne devrait traverser la rivière à Waswanipi, et se diriger directement vers l'ouest, pour atteindre l'embouchure de la rivière Hannah.

Tous les Indiens qui connaissaient la route par la Nottaway étaient partis pour leurs chasses d'hiver, et le petit nombre de ceux qui étaient restés à Waswanipi ne connaissaient d'autre route que la série de lacs s'étendant vers le nord, dans la direction de la rivière Rupert.



POSTE DE LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON WASWANIPY,  
VU DE HAY LANDING.



POSTE WASWANIPY ET COLLINE.



PÊCHE A LA OUANANICHE AU NORD DU LAC ST-JEAN.



CHUTE GRAS, RIVIÈRE CHIGOBICHE.

# PROFILE OF CROSS SECTION OF RUPERT RIVER

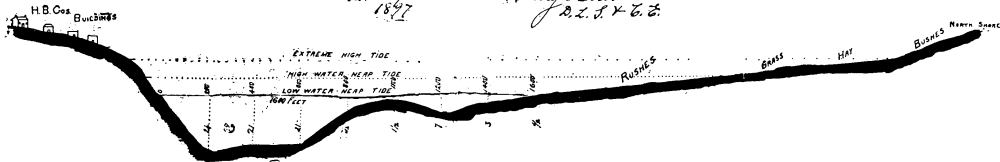
SCALE  
HORIZ. 10 FEET TO 1 VERT.

ATHB COMPANY'S POST  
FROM ACTUAL SURVEY BY

DISCHARGE  
3,000,000 CUB. FT. PER  
MINUTE AT ORDINARY  
LOW WATER

LORETTE 29 Nov. 1897

Henry Sullivan  
D.L.S. & C.



# PROFILE OF CROSS SECTION OF THE NOTTOWAY RIVER

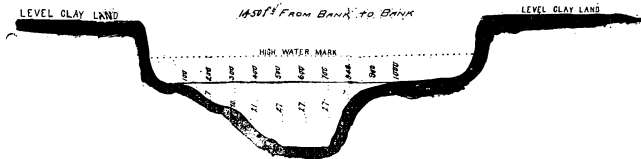
IMMEDIATELY ABOVE HIGH TIDE  
FROM ACTUAL SURVEY BY

SCALE  
HORIZ. 10 FEET TO 1 VERT.

DISCHARGE  
4,000,000 CUB. FT. PER  
MINUTE AT ORDINARY  
LOW WATER

LORETTE  
29 Nov. 1897

Henry Sullivan  
D.L.S. & C.

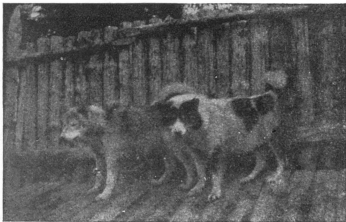




NAGEANT DANS LA BAIE D'HUDSON, LE 3 OCTOBRE 1897.



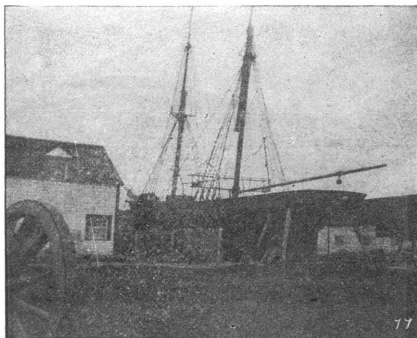
M. ET MDE. GORDON DANS LEUR JARDIN AU POSTE DE RUPERT,  
29 SEPTEMBRE 1897.



CHIENS LOUPS-ESQUIMAUX AU POSTE DE RUPERT.



ETABLISSEMENT DE LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON,  
POSTE DE RUPERT.



GOELETTE " MINK " APPARTENANT A LA COMPAGNIE DE LA BAIE  
D'HUDSON, DANS SES QUARTIERS D'HIVER A MOOSE FACTORY.

L'objet principal de l'expédition, qui était de constater la praticabilité de la construction d'un chemin de fer, depuis le lac Saint-Jean, à travers la ligne de faite, jusqu'à Waswanipi, était atteint, et avant qu'un tracé entre le lac Saint-Jean et la mer de Hudson pût être arrêté, il était nécessaire de choisir un port sur la baie de James, où, suivant mes instructions, pourraient entrer des vaisseaux d'un tirant d'eau suffisant pour permettre à ceux-ci de naviguer sur la mer de Hudson.

En tout cas, la saison étant trop avancée pour que je pusse me risquer à atteindre la baie de James avec des hommes qui ne connaissaient pas la route par la Nottaway, à temps pour y faire des sondages et mesurages, et effectuer mon retour chez moi avant le commencement de l'hiver. Les renseignements que j'avais eus du département géologique sur la contrée s'étendant de Waswanipi à la baie de James, par la rivière Nottaway, me donnaient la conviction qu'il n'y avait pas d'obstacle sérieux, de ce côté, au but que nous recherchions. Je renvoyai, en conséquence, quelques-uns de mes hommes au Lac Saint-Jean, sous la direction d'un de mes assistants, pour compléter la topographie de la route que nous avions suivie, et j'engageai à Waswanipi, d'autres hommes qui connaissaient la route jusqu'à Rupert House.

M. et Madame Baxter furent très complaisants pour nous, et nous rendirent tous les services possibles. Je remarquai avec plaisir, l'intérêt que M. Baxter prenait à l'agriculture: ce n'est pas souvent que l'on voit un employé de la Compagnie de la Baie d'Hudson se livrer ainsi à la culture du sol. Assurément, celui qui avait choisi l'emplacement du poste de Waswanipi n'avait pas cet objet-là en vue.

Je dis à M. Baxter que si le chemin de fer passait par chez lui, il trouverait probablement sa maison enlevée, quelque bon matin, par un terrassier à vapeur, car elle est construite sur la plus belle ballastièrre que j'aie jamais vue, et tout le monticule que l'on peut voir sur les photographies, Nos. 41 et 46, est formé du même gravier.

Il est surprenant, en vérité, que M. Baxter ait pu amener à maturité, en cet endroit, d'aussi beaux grains et légumes. Je n'ai jamais vu de meilleurs choux, carottes ou navets; mon hôte me donna des échantillons de blé qu'il avait obtenus des semailles de l'année précédente, et d'autre blé provenant de grain qu'il avait reçu de la ferme expérimentale d'Ottawa. Tous deux sont également bons, et peuvent soutenir favorablement la comparaison avec le blé provenant de n'importe quelle autre partie de la province.

La contrée environnante est formée d'un sol uni, riche en argile. M. Baxter est en train de préparer, dans le voisinage, un autre lopin de terre qui donnera certainement de meilleurs résultats.

Je laissai à mon hôte un thermomètre, et il eut l'obligeance de consentir à tenir un registre quotidien de la température, de la pluie et de la neige, et de m'adresser par le courrier d'hiver les constatations obtenues.

Mes assistants et moi, nous nous baignâmes dans le lac Waswanipi, le 9 septembre, et y trouvâmes l'eau plus chaude que nous ne l'avions trouvée dans le lac Chigobiche, au milieu d'août.

Aussitôt que mes plans et profils seront exécutés, je donnerai, dans un rapport subséquent, une description complète du pays qui s'étend entre Waswanipi et le poste de Rupert (Rupert House).

Je vous adresse, en attendant, quelques photographies que j'ai prises le long de la route; elles feront voir qu'il ne manque pas de pouvoirs hydrauliques dans cette région.

#### LA BAIE DE JAMES

Le poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, appelé "Rupert House", situé sur une éminence, sur la rive gauche ou sud de la rivière Rupert, à environ un mille à l'est de l'alignement général du rivage de la Baie, commande une vue très-bonne d'une grande partie de cette vaste mer et de la contrée environnante.

C'est ici l'entrepôt principal où s'approvisionnent les postes intérieurs de l'est et du sud-est. "Rupert House" est situé à environ mi-chemin entre la tête de la marée et la baie: la goëlette "Mink", de la Compagnie de la Baie d'Hudson, que l'on voit sur la photographie No 77, et qui, pour employer les expressions de son commandant, le capitaine Taylor "peut faire le tour du monde", peut y entrer à n'importe quelle heure de la marée.

La photographie No. 69, que j'ai prise du haut d'une meule de foin, à l'est du poste, vous donnera une idée de l'étendue de l'établissement, et la photographie No 70, que j'ai prise le 29 septembre, et sur laquelle on aperçoit M. et Mme Gordon dans leur jardin, fera voir que le climat de cet endroit n'est pas aussi inhospitalier qu'on le dit être à l'occasion.

J'ai commencé par relever la section transversale du lit de la rivière, vis-à-vis le magasin de la Compagnie, et j'ai pris les niveaux depuis la plus haute jusqu'à la plus basse mer, comme l'indique le profil ci-joint



A mer basse, la surface de la section transversale de la rivière est de 15600 pieds carrés, et la vitesse du courant est de deux cents pieds par minute, ce qui, en tenant compte du frottement, donne un débit d'au moins 3,000,000 de pieds cubes par minute.

J'ai trouvé, en prenant la moyenne de deux observations, l'une du soleil à son passage au méridien, l'autre de l'étoile polaire à son passage supérieur, que Rupert House est situé par 50° 29' 25" de latitude nord.

Le facteur de l'établissement, M. D. McTavish était absent, mais son assistant, M. Gordon et son excellente femme me reçurent fort agréablement. De bonnes oies sauvages, des canards farcis, des bécasses et des pluviers, avec des patates farineuses, des choux et au res légumes, activés dans l'estomac par un bon grand gobelet de Bass Ale, ce sont là choses bienvenues pour celui qui arrive des bois.

M. Gordon nous fournit un grand canot de quatre brasses de longueur, et des hommes qui étaient familiers avec toutes les parties de la baie de James, depuis Rupert House jusqu'à la factorerie de Moose, et le 29 septembre, nous commençâmes à faire des sondages et un levé expédié de la côte, depuis la rivière Rupert jusqu'à l'embouchure de la Nottaway.

A mesure que progressait notre travail, il devenait de plus en plus évident qu'il fallait un meilleur plan de la ligne côtière que ceux qui en avaient été dressés jusque là, si l'on voulait placer les sondages aux endroits convenables. Cela demandait plus de temps que je n'en pouvais y consacrer, sans courir le risque de me voir emprisonné pour l'hiver; en effet, quoique les environs de la baie ne gèlent jamais avant le mois de novembre, l'on est jamais sûr de pouvoir passer en canot, après le 15 octobre, la série des lacs qu'il faut traverser, près de la ligne de faite, sur chaque route canotière qui existe entre la baie et les confins de la civilisation, dans le bassin du Saint-Laurent.

Je me suis, en conséquence, borné à faire un levé expédié de la côte jusqu'à l'embouchure de la Nottaway, outre quelques sondages, et à déterminer par observation astronomique la position de certains points, afin de vérifier les opérations, et je laissai mes assistants compléter les mesurages et sondages nécessaires, pour construire un plan exact de la côte.

Pendant que j'étais à l'embouchure de la Nottaway, je relevai une coupe transversale de la rivière, immédiatement en amont du point où la marée cesse de se faire sentir, comme l'indique le profil ci-joint, et trouvai que le débit de cette énorme rivière atteint environ 4,000,000 de pieds cubes par minute, à l'eau basse ordinaire.

D'après mes constatations, la Nottaway, à cet endroit, est située par le 51° 10' de latitude nord ; à environ un mille plus bas, ou au nord-ouest de ce point, je trouvai 28 pieds d'eau, à moins de dix chaînes de la rive droite ou est.

Il n'y a pas de doute que l'on peut trouver ici un bon havre pour n'importe quel grand vaisseau pouvant naviguer dans les eaux de la mer de Hudson ; mais le chenal, du havre à la pleine mer, nécessitera probablement certains travaux d'approfondissement dont je n'ai pas eu le temps de reconnaître l'étendue, à cause de l'époque avancée de la saison, mais que je pourrai donner dans un rapport subséquent, dès que les mesurages et sondages nécessaires auront été effectués.

En me rendant à Moose Factory, j'ai examiné la côte, tout le long de la route, et j'ai fait des observations astronomiques, et quelques sondages isolés en différents endroits.

À la pointe Comfort, point le plus septentrional de la langue de terre qui sépare la baie de Rupert de la baie de Hannah, je trouvai que la latitude était de 51° 39' 32" nord.

Nous fûmes retardés ici par les vents, le 3 octobre ; je m'y suis livré à un bon bain froid dans l'eau salée, et je dois avouer que je ne l'ai pas trouvée du tout plus froide que je ne l'avais trouvée à Tadoussac, à Rimouski et à Sainte-Anne-des-Monts, en plein été.

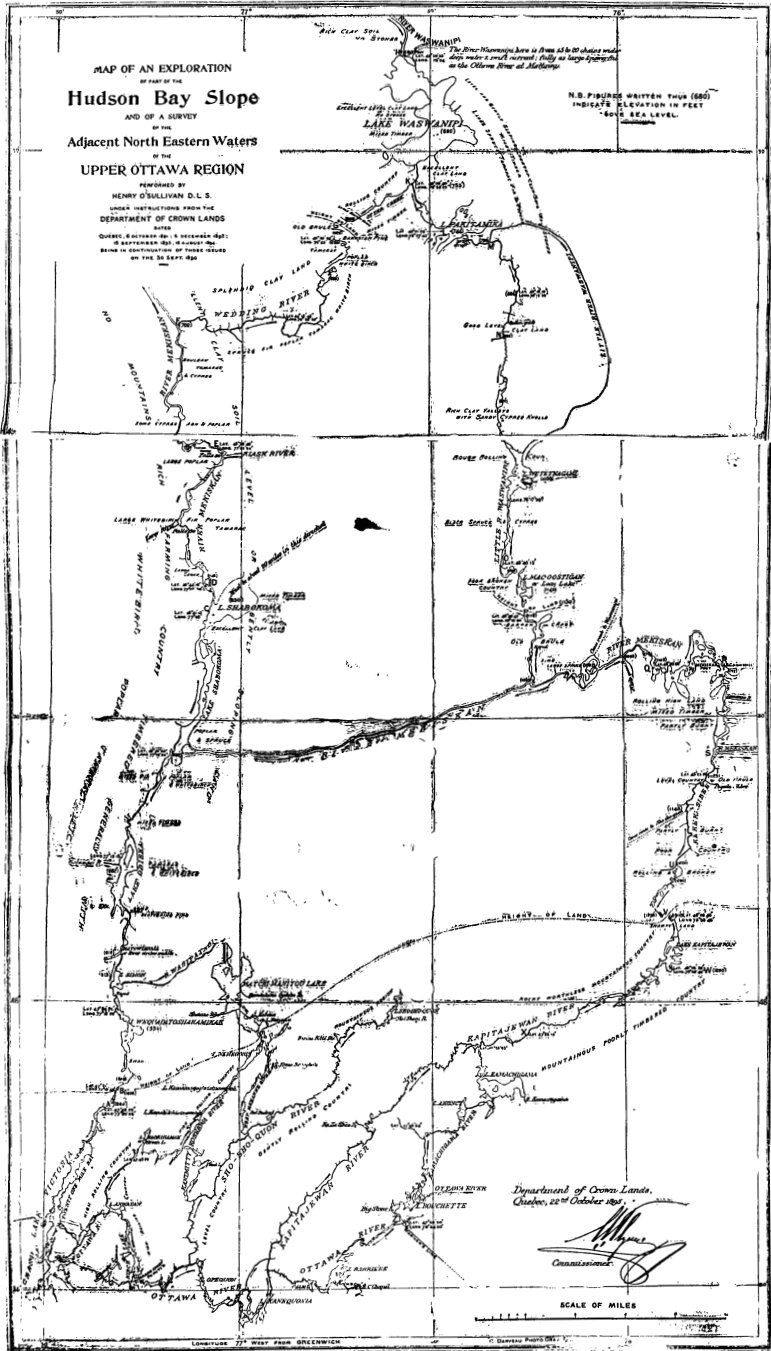
Nous entrâmes dans la baie de Hannah, à mer haute, mais avant que nous l'eûmes traversée, la mer avait baissé, et nous ne pûmes apercevoir que des bancs de sable, des milles de distance dans toutes les directions : à l'embouchure de la rivière Moose, nous échouâmes sur les bancs, à environ sept milles du rivage.

Je crois que la province de Québec tient la clef de la navigation de cette vaste mer septentrionale : d'après ce que j'ai vu, je suis convaincu qu'on ne pourra trouver de havre, ni à Hannah Bay ni à Moose Factory ; en outre, les navigateurs les plus expérimentés disent qu'on ne peut trouver de port non plus sur la côte ouest, au sud de l'embouchure de la rivière Churchill.

L'excellente terre argileuse qui borde la partie méridionale de la baie de James, depuis au-delà de la rivière Rupert, à l'ouest, jusqu'à la factorerie de Moose, et sur un parcours de 200 milles encore à l'ouest de ce point, le long des rivières Moose et Missanabie, le nombre incalculable de gibiers sauvages, oies, canards, bécasses, pluviers, etc., que nous avons

PERFORMED BY  
HENRY O'SULLIVAN D.L.S.  
UNDER INSTRUCTIONS FROM THE  
DEPARTMENT OF CROWN LANDS  
DATED  
QUÉBEC, 8 OCTOBER 1921; 6 DECEMBER 1921  
15 SEPTEMBER 1923; 14 AUGUST 1924.  
BEING IN CONTINUATION OF THOSE ISSUED  
ON THE 30 SEPT 1920

N.B. FIGURES WRITTEN THIS (680)  
INDICATE ELEVATION IN FEET  
-600 SEA LEVEL.



aperçus le long du chemin, de même que bien d'autres objets intéressants, entrevus à la baie et dans les environs, ce sont là choses qu'il serait trop long de décrire en détail dans le présent rapport.

Les niveaux ont été soigneusement et régulièrement relevés depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la baie de James : ils concordent étonnamment avec ceux que j'avais pris dans la vallée de l'Ontaouais, et au-delà de la ligne de faite, jusqu'à Waswanipi, en 1894. (Voyez la rapport du Commissaire des Terres de la Couronne pour 1895).

Tous les jours, nous avons fait des observations barométriques et thermométriques, et j'ai donné à mes assistants, laissés par moi à la rivière Rupert, instruction spéciale de continuer ces observations, et de prendre note de tout ce qui pourrait intéresser le département, de la quantité de pluie, de grêle ou de neige qui tomberait, ainsi que des vents, des marées, du poisson, du gibier, etc.

La température la plus basse que le thermomètre ait indiquée, durant toute l'expédition, a été de  $31\frac{1}{2}$  degrés Fahrenheit au-dessus du zéro, jusqu'au 9 octobre, alors que le thermomètre marquait  $27^{\circ}$  au-dessus de zéro, à la factorerie de Moose.

Quand cet abaissement de la température se fit sentir, je me hâtai de me mettre en route ; car il me restait encore 340 milles de rivières, de lacs et de portages à parcourir avant d'atteindre la station de Missanabie, point le plus rapproché de Moose Factory, sur la ligne du Pacifique Canadien ; mais la température ne tarda pas à s'adoucir, et nous pûmes atteindre le chemin de fer en quatorze jours.

A environ quarante milles au-dessus de Moose Factory, nous traversâmes de magnifiques carrières de gypse.

Je regrette de n'avoir pu rester plus longtemps à Moose, tant à cause des procédés obligeants dont j'ai été l'objet, qu'à cause des renseignements intéressants que l'on s'empressait de me donner de tous côtés. Le Très-Révérend Dr Newnham, évêque résidant, M. Broughton, facteur-en-chef de la compagnie de la Baie d'Hudson, et le capitaine Taylor, qui a navigué dans la mer de Hudson et la baie de James pendant trente ans, m'ont donné tous les renseignements qu'ils ont pu, et fait tout en leur pouvoir pour rendre mon séjour, en cet endroit, aussi plaisant et aussi agréable que possible.

J'eus beaucoup de plaisir à constater l'intérêt que le Lord évêque prenait à l'agriculture et au jardinage. Vous trouverez, ci-dessous, une

liste des plantes de son jardin, que le très-révérend Monsieur a écrite de sa propre main, en me laissant toute liberté d'en faire tel usage que bon me semblerait.

" Du céleri superbe, des citrouilles pesant de quinze à quarante livres chaque, du salsifis, des carottes, panais, navets, betteraves, pois, haricots, choux de toute espèce, choux-fleurs, rhubarbe, gadelles noires et rouges, laitue, radis, herbes, tous produits de bonne dimension, dont plusieurs ne pouvaient être surpassés nulle part."

Dans les pages précédentes, j'ai parlé de l'épinette et des autres arbres indigènes que j'avais vus après avoir traversé la ligne de faite : dans un rapport subséquent, aussitôt que j'aurai tous mes documents en main, je donnerai plus de détails sur la topographie générale du pays, sur le poisson, le gibier, etc.

Dans la forêt vierge, l'épinette, le sapin, le tamarac et le cyprès, ou pin " Banksian ", sont les principaux conifères ; les arbres annuels ne comprennent que le peuplier de variétés différentes, le bouleau, le saule, l'aulne, le coudrier, le pembina, et autres arbustes de même espèce, outre le frêne noir, de temps à autre, le long des rivières et des lacs.

Je n'ai pas vu de pin blanc, et quoique le cyprès, ou pin " Banksian ", soit décidément un natif de cette région, ce n'est que sur les terrains brûlés jusqu'à la racine des plantes, et sur les hauteurs les plus stériles, dans le voisinage du lac Nimiskau, sur la rivière Rupert, que nous l'avons aperçu en abondance ; le fait est qu'il est rare de voir aucune espèce de pin croître avec quelque vigueur, sur un sol aussi riche en argile que celui du bassin de la Nottaway.

Il y a de l'épinette et du tamarac en quantité là où le sol n'a pas subi les atteintes du feu, mais la mouche à mélèze est en train de détruire rapidement cette dernière essence, et cela d'une manière encore plus accentuée près de la ligne de faite que dans le voisinage de la baie de James.

Cà et là, des étendues plus ou moins considérables ont été ravagées par le feu, il y a de cela 25 à 50 ans, et sont maintenant recouvertes d'une forte pousse nouvelle de peuplier, de bouleau, d'épinette, de tamarac et de cyprès de bonne dimension, suivant leur âge respectif, ce qui assure une abondance de bois de pulpe pour de nombreuses années à venir. La fabrication de la pulpe est destinée à devenir une des principales industries de l'avenir ; l'épinette noire est la première des essences propres à la

production de cette matière, et la région que j'ai traversée est le pays par excellence de l'épinette noire.

Nous avons un grand pays à développer, et les connaissances que nous en possédons semblent peu de chose en proportion de son étendue.

Jusqu'en 1894, le public a été dans l'ignorance de la région entière bornée au nord par la rivière Rupert, au sud par la ligne de séparation des eaux du Saint-Laurent d'avec celles de la baie de James, et à l'ouest par la province d'Ontario, région qui couvre une superficie de 50,000 milles carrés.

M. John Bignell, agissant pour le gouvernement de Québec, et messieurs Richardson, Cochrane et McOuat, agissant pour la société géologique, ont pénétré ça et là jusqu'à une certaine distance au-delà de la hauteur des terres, mais pas suffisamment loin pour pouvoir jeter une lumière véritable sur la physionomie de ce pays.

En 1894, conformément à des instructions reçues du département des Terres de la Couronne, j'ai traversé la ligne de faite, à partir du Grand Lac, sur la rivière Outaouais, et j'ai pénétré sur le versant opposé, au-delà de Waswanipi; j'ai de la sorte été en mesure de faire connaître les puissantes rivières qui arrosent cette partie de notre pays, et qui s'écoulent par la Nottaway dans la baie de Rupert (Voyez le plan de la dite exploration, et la carte générale qui l'accompagne, dans le rapport du commissaire des Terres de la Couronne pour 1895, que je transmets ci-inclus).

L'année suivante, (1895) le docteur Bell, du département géologique, poursuivant la même route, compléta le levé de la Nottaway jusqu'à son embouchure et, de concert avec M. Brock, son assistant, explora en 1896 quelques-uns des affluents de cette rivière et aussi les routes canotières qui y conduisent; mais sur les 67,000,000 d'acres de la nouvelle étendue que l'on reconnaît comme appartenant à la province de Québec, je ne risque rien en disant que plus de la moitié n'en a jamais été vue par aucun homme blanc, si j'en excepte toutefois quelques "coureurs de bois" de la Cie de la Baie d'Hudson, à la poursuite d'animaux à fourrures.

Messieurs Galbraith, Low et Eaton ont fait des explorations très étendues sur les rivières Rupert et East-Main, ainsi que dans d'autres localités, entre ces rivières et "Hamilton Inlet", mais l'étendue de terrain restée inexplorée dépasse encore de beaucoup celle qui a été parcourue par les explorateurs.

A la page 56 L de son très intéressant rapport sur la péninsule labradorienne, qui porte la date de 1896, Ottawa, M. A. P. Low s'exprime dans les termes suivants : " on connaît bien peu de chose, officiellement ou autrement, sur les pêcheries de cette grande mer intérieure, (la mer de Hudson), et notre manque de connaissances à cet égard nous laisse ignorer que ses eaux profondes contiennent peut-être de grandes richesses poissonnières jusqu'aujourd'hui inexploitées".

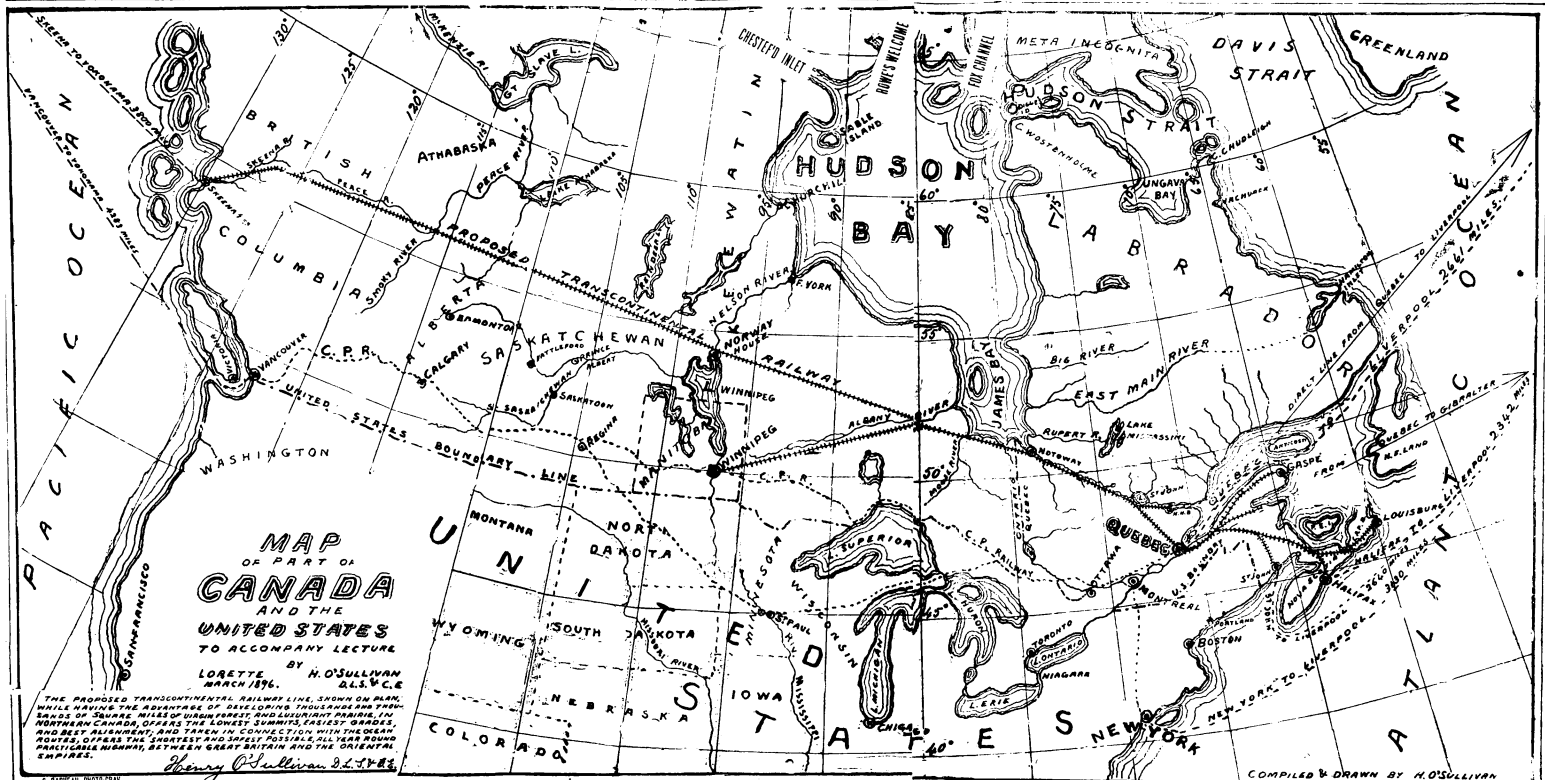
M. G. F. Baillargé, ci-devant assistant-commissaire des Travaux Publics, à Ottawa, et son frère, M. Ch. Baillairgé, notre infatigable ingénieur de la cité de Québec, ont porté beaucoup d'attention à ce sujet, et ont mis, chacun, sous forme de brochure, à peu près tous les renseignements qu'ils ont pu se procurer sur la mer en question et ses environs. Nous y trouvons, entre autres choses, que, suivant le rapport du Commissaire des Pêcheries des États-Unis, pour 1875-76, les baleiniers américains n'ont pas fait moins de cinquante voyages à la mer de Hudson, d'où ils ont rapporté des cargaisons valant \$1,371,000, ou une moyenne de \$27,-240 par voyage pour chaque navire, pendant les onze années qui ont précédé 1874.

On a tué jusqu'à 200 baleines blanches à Port Nelson, en une seule marée, ce qui, en évaluant chacune d'elles à \$100, forme un total de \$20,-000, chiffre éloquent, à coup sûr, pour la pêche d'un jour.

Les baleiniers mettent deux ans à compléter un chargement, car ils sont dans l'impossibilité de franchir le détroit de Hudson, de faire leur prise et de repasser le détroit dans la même année. En revanche, si nous avions des communications par chemin de fer, les baleiniers pourraient effectuer chaque année, à la baie de Rupert, deux chargements, un le printemps, un autre l'automne.

On trouve du lignite dans la vallée de la rivière Moose ; on a même trouvé de l'anthracite sur une île près de la côte méridionale de la mer de Hudson, et les géologues prétendent qu'on peut trouver du charbon sur les îles de la baie de James.

D'après le grand nombre de fragments de pierre calcaire et de cailloux contenant des fossiles très apparents, je conclus que beaucoup des récifs ou îles basses de la baie doivent être formés de bancs de calcaire, et que des fragments de ces bancs sont chaque année détachés par la gelée, puis charriés par la glace qui, en se fondant, les laisse tomber ça et là, le long de la côte.







CHUTES DU RAPIDE INFÉRIEUR (JUMPING FALLS)  
EAUX DE LA BAIE JAMES



PÊCHE AU POISSON BLANC, CHUTES INFÉRIEURES DE LA  
RIVIÈRE RUPERT.

On trouve presque tous les minéraux dans la formation huronienne qui touche à la laurentienne, et quoique je n'aie rien trouvé de suffisamment important pour attirer l'attention publique, en ces temps de fièvre klondykenne, je ne doute pas que d'un examen plus attentif du pays que j'ai traversé entre la ligne de faite et la baie de James, ne résulte la découverte de minéraux ayant une valeur commerciale. A certains endroits, le fer magnétique est tellement abondant que l'aiguille aimantée est complètement désorientée, au point qu'elle se trouve quelquefois retournée bout pour bout (Voyez le rapport du Commissaire des Terres de la Couronne pour 1895, page 104).

Depuis l'embouchure de la Nottaway, point le plus méridional de la baie, jusqu'au cap Westenholme, qui forme l'entrée méridionale des détroits de Hudson, la côte orientale de la baie James et de la mer de Hudson mesure, en ligne directe vers le nord, 800 milles, à peu près la même distance que celle qui sépare le premier de ces points de la cité de Washington; la côte occidentale mesure, de la même façon, en laissant de côté les baies et les indentations du rivage, environ 1600 milles, à partir de l'embouchure de la Nottaway jusqu'à Rowe's Welcome, et l'étendue comprise entre ces limites dépasse 350,000 milles carrés.

Il faut se rappeler que quoique les détroits de Hudson soient bouchés par la glace et inaccessibles aux vaisseaux durant neuf mois de l'année, et je puis même dire commercialement impraticables en toute saison, la baie elle-même, en-dedans des limites ci-dessus indiquées, est toujours ouverte à la navigation de juin à novembre. Généralement parlant, la baie de James est ouverte à la navigation de bonne heure, en mai.

Nonobstant tous les rapports qui prétendent le contraire, il n'y a pas de grandes irrégularités dans les marées de la baie de Rupert.

La différence entre les hautes et basses mers de morte eau est de sept pieds, et de quinze pieds dans les marées du printemps.

A Moose Factory, le vent a une action extraordinaire sur la marée. Le jour que j'y suis arrivé, il faisait une violente brise du sud-ouest, et nous ne pûmes apercevoir aucun exhaussement du niveau de l'eau de tout le temps qu'a duré la marée : le jour suivant, le vent changea et l'eau s'éleva de dix à douze pieds, dans le cours de la marée montante. Cela doit être causé par les immenses bancs de sable qui s'étendent plusieurs milles dans la direction de la mer, à l'embouchure de la rivière Moose, et tout le long de la rive occidentale de la baie.

Je crois que le vent doit avoir le même effet dans la baie de Hannah, parce que l'embouchure de la rivière est divisée en deux canaux différents par une île considérable, et ces canaux serpentent à travers les bancs de sable et les fonds vaseux qui s'étendent du côté de la mer, aussi loin que le regard peut atteindre.

Je ne crois pas, toutefois, que le vent ait beaucoup d'effet sur la marée, quand l'eau est suffisamment profonde ; durant les quelques jours, en effet, que j'ai passés à la baie de Rupert, le vent a soufflé assez violemment des différents points du ciel, et je n'ai pas remarqué dans les marées de différence qui vaille la peine d'être mentionnée.

Vous trouverez ci-inclus une carte qui est une réduction photographique d'une carte sur une grande échelle que j'ai faite pour servir d'illustration à ma conférence sur le nord du Canada (voyez le Bulletin, année 1897, de la Société de Géographie de Québec) ; quoiqu'elle soit faite à la grosse, cette carte n'en exhibe pas moins tous les endroits de quelque importance dans leur véritable position géographique. Elle fait voir, de plus, la position doublement avantageuse de l'embouchure de la rivière Nottaway, pour la commande du trafic futur de cette immense région.

Toutes les grandes rivières l'Albany, la Moose, la Hannah, la Nottaway, la Rupert, l'East-Main et la Grande-Rivière viennent confluer ici, ce qui permettrait de rassembler les produits forestiers des milliers de milles d'étendue arrosés par ces puissants cours d'eau et d'autres de moindre importance, à l'embouchure, soit de la rivière Nottaway, soit de la rivière Rupert. Cela seul serait une raison suffisante pour déterminer la construction d'un chemin de fer, sans compter la grande étendue de terre argileuse propre à la colonisation, de chaque côté de la ligne.

Je sais que cette région vaut la peine d'être développée, et qu'elle peut l'être plus avantageusement par le prolongement du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, qui passerait ainsi dans le cœur même de la portion la plus productive du territoire nouvellement acquis par la province de Québec, tandis que les autres lignes ne feraient tout au plus que toucher son extrémité occidentale.

Tant qu'on n'aura pas établi dans cette région des communications suffisantes par voie ferrée, les vastes ressources que renferme le territoire, au nord de la ligne de faite, resteront improductives et sans aucun profit pour la province : en revanche, la province trouverait une grande augmentation d'importance et de crédit dans tout sacrifice intelligent qu'elle ferait pour le développer. Il n'y a pas de doute que si un chemin de fer était

construit sur la route que j'ai suivie, les nombreux pouvoirs d'eau qu'on trouve de distance en distance deviendraient en peu de temps autant de centres d'industrie et de colonisation. On peut voir quelques uns de ces pouvoirs d'eau sur les photographies ci-jointes. Je crains, toutefois, que la Compagnie de chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, ne soit incapable pour le présent de mener à fin une entreprise aussi colossale que la construction de 380 milles de voie ferrée à travers une forêt non-interrompue, à moins que les deux gouvernements, le fédéral et le provincial, ne lui donnent de fortes subventions, et que le capital étranger ne lui vienne en aide. Pour obtenir le capital étranger, il faut démontrer que c'est là un placement sûr et sérieux ; pour cette raison, je demande la liberté de consigner quelques observations qui feront voir, je m'en flatte, que le projet en question n'en est pas un seulement d'intérêt local ou provincial, mais qu'il se rattache inséparablement à d'autres intérêts de la plus haute importance nationale.

Bien des projets ont déjà été mis de l'avant, pour atteindre la baie de James et la mer de Hudson par voie ferrée, pour s'assurer le trafic de cette vaste mer intérieure, et même pour exécuter la conception hybride d'une route au Klondyke via Massanabie, Moose Factory et la baie de Chesterfield (Chesterfield Inlet) ; mais la ligne projetée, du lac Saint-Jean à l'embouchure de la Nottaway, a pour elle, en sus de tous les avantages exposés dans les autres projets, la perspective incontestable de devenir, à quelque date peut-être pas trop éloignée de nous, partie de la route transcontinentale la plus courte, la plus sûre, la plus économique, et ouverte en tout temps de l'année entre l'Europe et les pays d'Orient.

Comme on le verra sur le profil ci-inclus, cette ligne transcontinentale projetée traverserait la rivière Nottaway, où la marée cesse de se faire sentir, là où la plus grande largeur de la rivière est de 1450 pieds d'une rive à l'autre, et où l'ouverture de la travée centrale, ou la plus longue du pont, ne dépasserait pas 500 pieds (Voir le profil ci-joint). De là, une ligne directe jusqu'à Norway House, au pied du lac Winnipeg, traverserait les bancs de gypse de la rivière Moose, et accèderait à une vaste étendue de terre arable dans le nord de la province d'Ontario.

La baie de Hannah ne s'étend pas aussi loin vers le sud que l'indiquent les plans de cette région.

La ligne directe projetée passerait non loin du confluent des rivières "A la Paix" et "Smoky," endroit considéré comme étant à peu près le centre de la fertile région à blé du Nord-Ouest, et suivrait, de là, les vallées de la rivière, A la Paix et de la Skeena jusqu'à l'océan Pacifique,

après avoir traversé les Montagnes Rocheuses, là où leur sommet est deux mille pieds plus bas qu'à l'endroit où les traverse le Pacifique Canadien.

Les ressources que contiennent les bassins des rivières A la Paix et McKenzie ont été étudiées par un comité spécial du Sénat du Canada, et un rapport en a été fait et publié par ordre du Parlement du Dominion, en 1888.

D'après les conclusions de ce rapport, il y a probablement une étendue de 656,000 milles carrés, le long de la rivière McKenzie, propres à la culture des patates, 407,000 milles carrés propres à la culture de l'orge, et 316,000 milles carrés où le blé peut venir à maturité; il y a 860,000 milles carrés de terres à pâturages, dont 26,000 milles consistent en rase prairie, coupée ça et là de bouquets d'arbres, le reste étant plus ou moins boisé: 274,000 milles carrés de terrain, y compris la prairie, peuvent être considérés comme étant de la terre arable. La différence de latitude n'entraîne pas toujours une différence correspondante dans le climat; les fleurs s'épanouissent d'aussi bonne heure, le printemps et aussi tard, l'automne, au Grand Lac des Esclaves qu'à Winnipeg, à Saint-Paul et à Minneapolis; les vents dominants du sud-ouest (le chinook) rendent le climat des bassins des rivières Liard et A la Paix aussi doux et aussi salubre que celui de l'ouest de la province d'Ontario.

Le blé vient à maturité le long de la rivière McKenzie, sous le cercle arctique, mille milles au nord de "Rupert House".

En présence de cette immense étendue ouverte à la colonisation, il est inutile de dire que la route la plus courte et la meilleure, de cette région aux marchés de l'Europe, est destinée à l'emporter sur toutes les autres.

Les détroits de Hudson, comme il a été démontré ci-dessus, sont commercialement impraticables.

Les indications incertaines de la boussole résultant du fait que la mer dont il s'agit se trouve à proximité du pôle magnétique qui, d'après Gauss, est situé par 73° 35' de latitude nord, et 95° 39' de longitude ouest; les brouillards fréquents et les brumes qui ne laissent au navigateur d'autre moyen de se diriger que la sonde; la lutte avec les glaces flottantes et les banquises du détroit de Davis, qui interceptent l'entrée de la mer, entre le cap Chudleigh et l'île de la Résolution, en juillet et quelquefois en août; les champs de glace noire, transparente, s'étendant comme des nappes de dix à douze pieds d'épaisseur, qui s'engouffrent dans le chenal de Fox et bouchent l'autre entrée des détroits à l'île de Digges, en sep-

tembre, rendent la navigation de toute cette contrée incertaine et aléatoire (Voyez les rapports du lieutenant Gordon, publiés par le Gouvernement du Dominion en 1884-85-86).

Pour des raisons analogues, on ne peut trouver de port accessible en toute saison, sur la côte du Labrador ; c'est pourquoi la route praticable la plus courte est celle qui passe par Québec.

La route par la baie de Ha ! Ha ! et le Saguenay est encore plus courte, mais la glace y séjourne trop longtemps, au printemps, et, par suite de la difficulté de se procurer des cargaisons de retour en cet endroit, les navires de commerce seraient souvent exposés à retourner lèges.

On a retourné contre Québec, bien à tort, les mêmes arguments que je viens d'employer ; cependant, les steamers océaniques peuvent prendre leurs cargaisons aux quais de Québec, tous les printemps, et traverser à Liverpool, avant que la glace soit partie de la rivière Saguenay, ou du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal ; l'automne, le Saguenay et le Saint-Laurent, en amont de Québec, sont toujours fermés à la navigation en novembre, tandis qu'il y a rarement quelque chose qui puisse empêcher les plus grands navires du monde de naviguer entre Québec et la pleine mer, jusqu'à Noël. Il est bien reconnu que lorsque la glace prend de bonne heure, à la Chaudière, notre port est toujours libre le reste de l'hiver, et je crois qu'on pourrait assurer le même résultat, en construisant un pont avec de bonnes culées, à la partie la plus étroite, du fleuve en cet endroit.

Il n'est pas rare de voir les navires retenus, une semaine ou deux, aux quais de Québec, attendant que la glace parte du lac Saint-Pierre ; ils pourraient venir ici un mois plus tôt même, si c'était nécessaire.

En ce qui regarde le fret de retour, quand il faut charger des trains de, ou pour un endroit quelconque à l'ouest de Montréal, ce n'est pas une différence de 170 à 180 milles de distance parcourue sur des routes aussi faciles à exploiter que le sont celles du Pacifique Canadien, entre Québec, et Montréal, ou du Grand-Tronc, qui puisse être considérée comme un obstacle sérieux à l'accessibilité d'un port où les flottes du monde entier peuvent manœuvrer librement et sûrement.

La nature a destiné Québec à être l'entrepôt du commerce entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Par la voie de Québec, la distance est plus courte, de San-Francisco même à un port quelconque d'Europe, que par n'importe quel port des côtes des Etats-Unis, sur l'Atlantique.

C'est perdre son temps que de lutter contre la nature. Plus nous abattons les forêts, plus nous creusons et débarrassons le chenal, plus l'eau s'évapore, et plus vite elle s'écoule, et la dérivation d'une forte partie des eaux du fleuve, à Chicago, n'est certainement pas faite pour rendre plus facile la navigation sur le Saint-Laurent, en amont de la tête de marée. Nous avons eu de cela assez de preuves, l'été dernier, pour que le public en général ouvre les yeux.

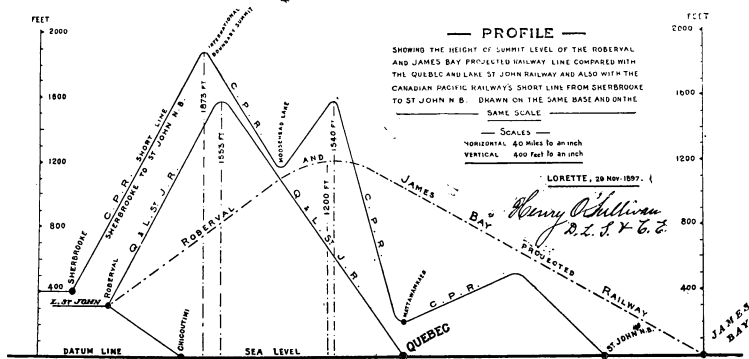
La nature a doué Québec de tous les avantages. L'eau profonde baigne le rivage, presque sans interruption, sur un bord ou sur l'autre du fleuve depuis le bassin Louise jusqu'au Cap Rouge, une distance de neuf milles; s'il faut un espace encore plus grand, on peut creuser, dans la vallée de la rivière Saint-Charles, pour un prix modique, un canal bordé de quais des deux côtés, jusqu'au Cap Rouge. Ce canal pourrait être alimenté par les rivières Des-Mères, Saint-Charles, Ancienne Lorette et Cap Rouge, ce qui ferait, de nouveau, de Québec, une île, comme elle a dû certainement en être une dans les époques antérieures.

Les rivières Jacques-Cartier, Saint-Charles et Montmorency, sur la rive nord, et les rivières Etchemin et Chaudière, sur la rive sud, peuvent fournir une quantité incalculable d'énergie, ce qui est, dans ce siècle de vapeur et d'électricité, un auxiliaire indispensable à toute cité grandissante.

On trouve ce qui suit dans une lettre envoyée en France par Frontenac, dès son arrivée au Canada : " Rien ne m'a paru si beau et si magnifique que la situation de la ville de Québec, qui ne pourrait pas être mieux postée, quand elle devrait devenir un jour la capitale d'un grand empire."

Plus nous étudions la géographie de notre pays et plus nous trouvons de vérité frappante dans ces paroles prophétiques. On peut néanmoins se demander comment il se fait qu'avec de pareils avantages naturels le commerce de Québec soit languissant, ses quais déserts et ses industries frappées de stagnation. A cela je peux répondre que si nos représentants avaient été fidèles à leur mission, si nos capitalistes avaient été doués d'autant d'esprit d'entreprise que ceux de la cité-sœur, si nos concitoyens avaient connu davantage la géographie de leur pays, Québec, berceau du Dominion, en serait encore la métropole commerciale.

Québec est le seul port, de ce côté-ci de l'Atlantique, qui puisse rivaliser avec New-York. Elle est aussi prêt que l'est New-York de Saint-Paul et de Minnéapolis, elle est 300 milles plus près de Winnipeg, le centre de l'Amérique du Nord, et 469 milles plus à proximité de Liverpool.





Avec un pont à Québec, le trafic d'hiver pourrait être amené aux ports de mer canadiens, par l'Intercolonial, ou encore mieux par la ligne projetée qui, laissant l'Intercolonial à Saint-Charles, irait directement par les vallées de la Rivière du Sud, de la Noire et de la Saint-Jean, jusqu'à Edmunston, et de là, par la voie de la Ristigouche, jusqu'au port de la Baie des Chaleurs que l'on choisirait pour établir une communication avec la route de Galway, qui est si fort recommandée de nos jours.

Le tracé de la ligne de chemin de fer entre Edmunston et Moncton a déjà été étudié et cette ligne, jointe à la ligne directe venant de Québec et du chemin de fer du Nord (Pacifique Canadien), raccourcirait de 150 milles, la distance entre Montréal et Moncton, par l'Intercolonial, et de 40 à 50 milles, celle qui existe par la soi-disant ligne courte, par voie de Sherbrooke et de Mattawamkeag.

Une des planches ci-jointes fait voir le profil de la dite prétendue ligne courte, comparé à celui de la ligne projetée, jusqu'à la baie de James (Voyez les documents sessionnels de la Province de Québec, No. 29, Vol. 19-3 de 1886).

Il est bien entendu que si jamais on mettait à exécution le barrage du détroit de Belle-Isle, dont on parle tant, le Saint-Laurent serait rendu navigable jusqu'à Québec, en toute saison de l'année.

Ce n'est pas là une conception oiseuse : c'est simplement une question d'argent.

La construction d'un barrage de neuf à dix milles de longueur, et d'une profondeur moyenne de 200 pieds, quand on peut pour cela se procurer, sur les lieux mêmes, les meilleurs matériaux, et quand trois nations y sont intéressées, n'est pas une entreprise si extraordinaire après tout.

Si les intérêts réunis de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et du Canada étaient pesés rigoureusement, le capital nécessaire à l'entreprise serait vite trouvé, car le coût en serait insignifiant, en comparaison des bénéfices matériels qui en seraient le résultat.

De même que l'eau revient toujours à son niveau, ainsi faut-il que le courant principal du trafic transcontinental direct suive, tôt ou tard, la ligne projetée de Québec à la Baie de James, et de là, à l'embouchure de la Skeena, par voie de la vallée de "Peace River."

Ce passage, au nord, à travers les Montagnes Rocheuses, avait été fort recommandé par Marcus Smith et autres ingénieurs de premier ordre, lors de la construction du Pacifique Canadien.

Toute la ligne se trouvera à trois ou quatre cents milles au nord du Pacifique Canadien, ce qui procurera, avec certitude, l'avantage d'une température plus uniforme pour le transport des céréales et autres produits de l'ouest : le sommet des Montagnes Rocheuses y est de 2000 pieds moins élevé, les déclivités moins fortes et la direction générale meilleure. La future ligne ouvrira tout un pays actuellement inaccessible, et outre qu'elle sera éloignée de la frontière, elle constituera une ligne militaire sûre, une épine dorsale, en un mot, pour le pays, en cas d'hostilités ; ajoutons enfin à tous ces avantages qu'elle rendra la distance de la Grande-Bretagne à la Chine et au Japon environ 600 milles plus courte que par toute autre voie praticable.

Je sais que l'on me critiquera pour l'apparente digression que je fais en ce moment, quelques-uns même pourront croire que mes idées sont extravagantes ; mais il ne faut pas oublier que la construction moderne rend aujourd'hui possibles beaucoup d'entreprises qu'on eût autrefois qualifiées d'utopies.

J'étais jeune alors, mais je me rappelle fort bien lorsqu'un membre très important du congrès américain demanda au proposeur du chemin de fer "Union Pacific" s'il avait son bon sens, et dans ce cas, pourquoi il s'efforçait d'imposer au gouvernement le projet extravagant et impraticable de la construction d'un chemin de fer à travers les Montagnes Rocheuses.

Le chemin de fer "Union Pacific" a été construit, et outre celui-là, cinq autres lignes à travers les Montagnes-Rocheuses, dans les Etats-Unis ; nous en avons une aussi en Canada : c'est pourquoi j'ai toutes les raisons de croire qu'avant longtemps nous en construirons une autre.

Le tout humblement soumis,

J'ai l'honneur d'être,

monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) HENRY O'SULLIVAN,

D. L. S. & C. E.

Inspecteur des Arpentages, P. Q

Lorette, 29 novembre, 1897.

## RAPPORT D'UNE EXPLORATION DANS LA REGION DU GRAND LAC MISTASSINI.

A l'Honorable Commissaire de la

Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que depuis la date du rapport donnant le progrès de mon travail, le 29 novembre 1897, les plans de la région qui s'étend entre la hauteur des terres et la Baie James ont été continués durant l'hiver; et j'ai fait, de temps à autre, des excursions en ma qualité d'inspecteur d'arpentages: notamment dans les comtés de Joliette, du lac St-Jean et de Chicoutimi. Dans ce dernier comté j'ai exploré partie de la région qui forme la hauteur des terres entre les eaux des rivières Shipshaw et Betsiamites.

Mes assistants, que j'avais quittés à Rupert House, comme je vous l'ai dit dans mon rapport mentionné plus haut, continuèrent le levé de la partiesud de la Baie James, et de quelques uns de ses principaux affluents, levé qui a été soigneusement fait sur la glace avec une chaîne de Gunter et un instrument muni du "Solar Attachment." Un plan très exact de ce travail a été dressé sur une échelle de 40 chaînes au pouce.

On commença aussi à faire des sondages; mais dans la première partie de l'hiver, la présence de la glace rendit l'exécution du travail fort difficile et plus tard, quand la glace devint plus épaisse, il fut presque impossible de le continuer.

Vers le printemps, mes assistants quittèrent Rupert House et se rendirent en ligne presque directe au poste de la Compagnie de la Baie de Hudson sur le lac Abittibi; ils franchirent ensuite le faite de partage des eaux de la Baie de Hudson et du Saint-Laurent, puis descendirent la "Rivière des Quinze".

Une carte topographique de cette route dressée sur une échelle de un mille au pouce, est maintenant presque terminée.

J'espérais retourner à la Baie James à la suite des crues du printemps, afin de compléter les sondages nécessaires à la recherche, conformément à mes instructions, des ports les plus avantageux pour rattacher entre eux quelques points de triangulation et faire certaines observations astronomiques pour assurer la bonne exécution des plans et des cartes de la région explorée.

J'avais aussi prié quelques-uns des officiers de la Compagnie de la Baie d'Hudson de prendre des notes sur la température, jusqu'à mon retour.

Je ne reçus cependant d'autres instructions à ce sujet qu'après votre départ pour l'Europe, alors que je fus informé par l'honorable Premier Ministre que vu qu'il n'y avait pas de fonds pour subvenir aux dépenses d'une pareille expédition, celle-ci devait être remise à plus tard. Conséquemment je reçus l'ordre de prendre une autre direction; d'aller faire la vérification des levés confiés à Monsieur C. E. Lemoine dans la région du grand lac Mistassini.

Pour atteindre cette région, je remontai le bras principal de la "Chamouchouane", appelé "Rivière du Chef," et traversai la hauteur des terres près du lac "File Axe" qui se trouve à une hauteur de 1500 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Nous descendîmes ensuite la rivière "Pole" ou "Perch," jusqu'au grand lac Mistassini; j'ai trouvé que la hauteur de cette grande nappe d'eau est de 1,200 pieds, au-dessus du niveau de la mer.

De là nous remontâmes jusqu'au petit lac Mistassini. Je complétais la vérification du travail qu'avait fait M. Lemoine dans cette direction, et trouvais ce travail satisfaisant, après avoir mesuré une ligne de base depuis le portage inférieur (*lower portage*) jusqu'à l'extrémité nord-est du lac. J'avais alors assez de provisions pour me permettre d'opérer mon retour par une route beaucoup plus intéressante que celle par laquelle j'étais venu. Cette appellation de *petit lac Mistassini* paraît assez étrange pour une nappe d'eau comme celle dont il s'agit, mais on comprend que c'est là tout simplement un moyen de le distinguer du plus grand lac situé tout près. Considéré indépendamment de son voisin, ce n'est pas un *petit lac*, loin de là: il mesure environ 58 milles de longueur sur 5 à 6 milles de largeur aux endroits les plus larges.

Les opinions et rapports contradictoires concernant le grand lac Mistassini, qui ont été publiés dans la presse du Canada et des Etats-Unis, depuis un certain nombre d'années m'ont engagé, pendant que j'étais sur les lieux, à relever, une fois pour toutes, la position et l'étendue de ce lac jusqu'aujourd'hui en quelque sorte enveloppé de mystère.

La carte de la province de Québec de Monsieur E. E. Taché, donne une bonne idée de la configuration générale du petit lac Mistassini, quoiqu'aucun levé régulier n'en ait été fait avant aujourd'hui. Sur cette carte ce lac est indiqué comme s'étendant vers le nord-est aussi loin que



#### LE RIVAGE "BASALTIQUE" DU LAC CLAIR.

La photographie ci-dessus ne reproduit pas très bien la beauté et les formes du basalte, ayant été prise en temps de neige et de pluie mais j'avais à choisir entre l'avoir telle ou pas l'avoir du tout.

Mes tentes et mes provisions avaient été expédiées de l'avant et il me fallait les rejoindre ou passer la nuit sans abri et sans nourriture.

Nous avons pris une seconde photographie représentant les colonnes qui s'élèvent perpendiculairement au dessus de l'eau, mais la négative a été gâtée par l'humidité. On trouve dans le voisinage des pierres à aiguiser d'une qualité supérieure.

On peut visiter cette région sans difficultés. Au sortir du petit lac Mistassini on rencontre trois courts portages, dont la longueur totale n'excède pas un demi-mille, et communiquant entre eux par de petites nappes d'eau. Ceci nous amène à l'endroit pittoresque du lac Clair, d'où avec de bons hommes on peut suivre le cours de sa décharge d'environ 25 milles et atteindre l'extrémité nord du grand lac Mistassini sans débarquer.

le grand lac du même nom, renseignement emprunté à Monsieur A. P. Low, de la commission géologique du Canada.

D'un autre côté, Monsieur l'arpenteur John Bignell, un de nos explorateurs les plus intrépides et les plus distingués et qui a visité cette région à peu près dans le même temps que Monsieur Low, croyait fermement, d'après les renseignements qu'il avait recueillis des sauvages et d'autres sources, que Monsieur Low n'avait vu qu'une partie du lac, et qu'une autre partie devait s'étendre vers le nord-est beaucoup plus loin que le point où il s'arrête sur les cartes de la commission géologique.

J'ai trouvé égale à 1250 pieds en chiffres ronds au-dessus du niveau de la mer la hauteur du petit lac Mistassini, soit 46 pieds au-dessus du niveau du grand lac ; j'en conclus que les cours d'eau que je rencontrerais, s'ils étaient au-dessous de ce niveau, devraient nécessairement se jeter dans le grand lac.

Alors je me dirigeai vers le nord, en partant du point le plus septentrional du petit lac et j'atteignis bientôt une chaîne de lacs dont le niveau est en contre-bas de celui du petit lac Mistassini.

Sur la rive sud d'un de ces lacs je ne fus pas peu étonné de voir qu'une grande partie de cette rive est formée de rochers basaltiques affectant la forme très caractéristique de colonnes ou de piliers ; prismes à bases hexagonales et quadrangulaires, s'élevant comme ceux de la "Chaussée des Géants" ou de la "Grotte de Fingal" avec toute la régularité d'une œuvre d'art.

En suivant cette chaîne de lacs nous nous dirigeâmes vers le nord-est sur une distance de plusieurs milles, et je commençai alors à croire que Monsieur Bignell avait raison, jusqu'à ce que nous eussions rencontré une grande rivière venant du nord et que nous suivîmes en allant au sud jusqu'à l'extrémité nord-est du grand lac Mistassini.

De là nous continuâmes notre route en suivant la rive ouest du grand lac jusqu'au-delà de la décharge, vérifiant de temps à autre, nos courses et nos distances par des observations astronomiques, et, finalement, nous atteignîmes un point que j'avais déterminé auparavant à l'extrémité du long portage située à l'ouest du poste de la compagnie de la Baie d'Hudson.

Pendant que je suivais moi-même la route mentionnée plus haut, un de mes assistants explorait, à partir de la décharge du Grand Lac, le terrain arrosé par les rivières Rupert et Martin, en suivant le cours de

---

celles-ci, jusqu'où il put atteindre un point dont j'avais relevé la position l'année dernière, sur le lac *Nemiskow*.

Un levé continu, par cheminement, a aussi été fait dans la direction du sud depuis le poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur le lac *Mistassini*, en suivant la route parcourue par M. Lemoine passant par les lacs *Wakouanipi*, *Chibougamou* et *Obatagoman* jusqu'à un point dont la position a été préalablement fixée par Monsieur P. H. Dumais, sur le lac *Nicoba*. Un levé de la décharge du lac *Obatagoman* fut fait sur une longueur de plusieurs milles dans la direction du nord.

La rédaction des plans, des profils et des rapports détaillés de toutes ces opérations (levés) et explorations se poursuit actuellement et quand tout ce travail sera terminé il apportera de profondes modifications à la carte de la partie nord de notre Province.

Le tout humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

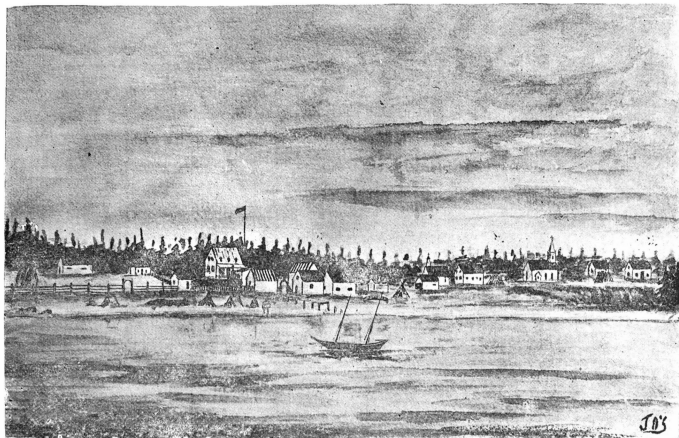
HENRY O'SULLIVAN,

D. L. S. et C. E.

Inspecteur des Arpentages, P. Q.

Jeune Lorette, 6 décembre 1898

---



POSTE DE LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON, A L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE RUPERT,  
d'après un croquis par JAMES J. O'SULLIVAN.



TABLEAU des observations thermométriques et barométriques au Poste de Rupert du 2 octobre 1897 au 4 avril 1898, tel qu'indiqué à la page 225.

1897.	7 A.M.		MIDI.		6 P.M.		REMARQUES.
Octobre.	Ther.	Bar.	Ther.	Bar.	Ther.	Bar.	
2	74.	30.44					
3	58.	30.20	72.	30.11	60.	30.21	Aurore boréale d'une beauté remarquable.
4	46.	30.24	64.	30.14	50.	30.15	Nuageux dans la matinée, vent sud-ouest.
5	53.	29.83	45.	29.83	41.	29.95	Forte pluie durant la nuit, vent N.-O.
6	37.	30.02	43.	30.04	40.	30.04	Calme, froid et un peu de neige.
7	34.	30.18	53.	30.18	43.	30.17	Vent de nord, nuit sereine.
8	41.	29.78	42.	29.68	42.	29.68	Vent N.-E., pluie abondante.
9	30.	30.12	28.	30.18	26.	30.20	Vent N.-O., très haute marée, 2 pouces de neige.
10	32.	30.23	39.	30.23	31.	30.14	Très fort vent d'est, nuit sereine.
11	39.	29.96	40.	29.84	38.	29.74	Vent du N.-E., temps pluvieux.
12	44.	29.54	48.	29.53	42.	29.65	Vent de N.-O., "
13	40.	30.19	40.	30.29	32.	30.35	" " nuit calme.
14	40.	30.16	52.	29.96	50.	29.92	Nuageux, neige et pluie.
15	40.	30.21	51.	30.24	42.	30.29	Tempête de pluie avec tonnerre à 8 heures hier soir.
16	36.	30.06	36.	29.90	34.	29.94	Neige.
17	34.	30.38	34.	30.39	32.	30.35	Vent du N.-O., pluie.
18	44.	30.14	60.	30.12	44.	30.10	Vent Sud-O., beau.
19	36.	30.32	45.	30.32	34.	30.32	Vent de nord très froid.
20	34.	30.34	52.	30.26	38.	30.24	Forte gelée la nuit dernière.
21	44.	30.17	50.	30.14	40.	30.15	Vent du nord froid.
22	67.	30.18	60.	30.15	40.	30.15	Vent du Sud-O., beau.
23	48.	30.12	60.	30.07	52.	30.04	Nuageux, vent Sud-O.
24	52.	30.15	53.	30.15	44.	30.19	Fort vent de nord, très froid.
25	40.	30.24	44.	30.19	48.	30.09	Pluie et tonnerre à 6 p.m.
26	52.	30.00	67.	29.91	64.	29.90	Vent du Sud-O.
27	45.	30.03	43.	30.06	38.	30.05	Vent du N.-O., pluie.
28	38.	29.81	43.	29.76	38.	29.74	" " "
29	32.	29.90	32.	29.93	30.	29.96	Vent du N.-O., forte neige.
30	22.	29.99	36.	29.99	30.	29.99	Léger vent du nord-ouest.
31	34.	30.15	35.	30.17	32.	30.25	Vent du nord-est, neige.
Novembre.							Novembre.
1	31.	30.20	32.	30.19	27.	30.24	Un peu de neige durant le jour.
2	27.	30.07	44.	29.97	38.	29.87	Vent de N.-E., (fort).
3	31.	29.77	38.	29.87	33.	30.02	Fort vent de N.-O., haute marée, neige.
4	30.	30.25	30.	30.30	30.	30.40	Temps nuageux.
5	30.	30.29	32.	30.25	32.	29.99	Vent de N.-E. avec neige.
6	36.	29.69	36.	29.69	36.	29.69	Vent de nord " "
7	30.	29.99	32.	29.97	32.	30.07	Vent de N.-E.

TABLEAU des observations thermométriques et barométriques au Poste de Rupert du 2 octobre 1897 au 4 avril 1898, tel qu'indiqué à la page 225.—*Suite.*

1897.	7 A.M.		MIDI.		6 P.M.		REMARQUES.
Novembre	Ther.	Bar.	Ther.	Bar.	Ther.	Bar.	
8	29.	30.02	30.	29.99	30.	29.94	Temps très calme.
9	34.	29.92	36.	29.86	35.	29.86	Nuageux.
10	33.	29.87	34.	29.89	32.	29.90	Vent de l'ouest et nuageux.
11	30.	29.87	38.	29.86	34.	29.85	Fort vent d'est.
12	30.	29.88	34.	29.90	34.	29.94	Vent de l'ouest, nuit calme.
13	38.	29.97	34.	29.98	32.	30.05	Fort vent de S.-O., neige.
14	24.	30.29	28.	30.31	34.	30.32	Beaucoup de glace dans la rivière Rupert ce matin.
15	30.	30.07	30.	30.02	34.	29.93	Vent de S.-E.
16	27.	29.95	20.	30.01	20.	30.04	Vent de S.-O., avec neige.
17	15.	30.24	12.	30.28	18.	30.37	La rivière se congèle rapidement.
18	12.	30.44	16.	30.45	17.	30.49	Rivière prise ; glace tourmentée.
19	Zéro	30.45	13.	30.42	16.	30.30	Vent d'Est.
20	16.	30.10	20.	30.03	26.	29.79	Vent de N.-E., tempête.
21	18.	29.86	20.	29.89	15.	29.99	Fort vent d'ouest, (marée haute)
22	12.	30.04	13.	30.04	+10.	30.06	Fort vent de S.-O.
23	— 1.	30.08	+ 5.	30.06	+10.	30.05	Vent de S.-O.
24	+18.	29.89	+23.	29.79	+23.	29.85	Vent de S.-O., neige.
25	— 1.	30.17	+11.	30.17	+ 4.	30.19	Léger vent de S.-O.
26	+ 4.	30.16	+12.	30.16	+12.	30.12	“ “ “
27	— 3.	30.19	Zéro	30.23	+ 2.	30.24	Vent de S.-O., calme.
28	+ 6.	30.44	+ 5.	30.40	+ 1.	30.37	Temps clair.
29	+10.	30.09	+16.	30.07	+11.	30.07	Fort vent de sud.
30	—10.	30.18	— 5.	30.15	— 2.	30.14	Très fort vent de sud.
Décembre.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Décembre
1	—10.	30.05	— 6.	30.02	— 2.	30.04	Vent de S.-O.
2	— 6.	30.12	+ 1.	30.16	+ 3.	30.25	Vent de S.-O., tempête de neige.
3	—10.	30.54	Zéro	30.52	+ 6.	30.29	Calme et nuageux.
4	+21.	30.10	+22.	30.04	+23.	29.96	Vent de l'est, très doux.
5	+43.	29.83	+34.	29.86	+ 7.	29.97	Vent de nord, temps clair.
6	— 4.	30.26	Zéro	30.22	+ 4.	29.95	Vent de l'est.
7	+16.	29.97	+19.	29.94	+24.	29.98	Temps clair.
8	+20.	30.07	+26.	30.03	+20.	29.98	Vent de sud, un peu de neige.
9	+32.	29.90	+34.	29.87	+36.	29.90	Vent de sud-est, beaucoup d'eau sur la glace.
10	+31.	29.94	+29.	29.99	+23.	30.07	Temps très doux, 6 pouces d'eau sur la glace.
11	Zéro	30.28	Zéro	30.28	+ 1.	30.27	Léger vent de nord.
12	—20.	30.24	— 5.	30.17	Zéro	30.18	Temps sec et froid.
13	— 2.	30.27	+ 1.	30.29	Zéro	30.37	“ “ “
14	Zéro	30.29	+12.	30.15	+20.	30.10	Neige.
15	+17.	29.96	+24.	29.96	+18.	29.98	Nuageux.
16	+14.	29.91	+10.	29.90	+18.	29.80	Très nuageux, neige.
17	+ 2.	30.04	Zéro	.....	— 4.	29.81	Vent de l'ouest, très froid.
18	— 1.	30.10	+ 4.	30.15	Zéro	30.40	Fort tempête, vent de l'ouest.
19	— 4.	30.45	Zéro	30.54	— 8.	30.54	Vent de nord, très froid.

TABLEAU des observations thermométriques et barométriques au Poste de Rupert du 2 octobre 1897 au 4 avril 1898, tel qu'indiqué à la page 225.—*Suite.*

1897.	7 A.M.		MIDI.		6 P.M.		REMARQUES.
Décembre.	Ther.	Bar.	Ther.	Bar.	Ther.	Bar.	
20	Zéro	30.20	+ 8.	30.09	+ 4.	30.09	Vent de sud.
21	— 5.	30.06	+ 2.	30.07	— 4.	30.10	Très peu de vent (nord)
22	—16.	30.09	—10.	.....	—12.	.....	
23	—18.	30.02	— 8.	30.02	—10.	30.10	Temps très beau.
24	—22.	30.31	—12.	30.30	—10.	30.26	Vent de l'ouest.
25	— 1.	29.85	+ 3.	29.77	+ 3.	29.80	Temps très doux, neige.
26	+ 3.	29.86	+ 6.	29.79	— 1.	29.94	Nuageux sur le soir.
27	—16.	30.04	+ 4.	30.14	+ 6.	30.17	Vent de l'ouest.
28	—16.	30.02	Zéro	30.10	+ 2.	30.28	Vent de l'ouest, clair.
29	Zéro	29.96	+12.	29.90	+16.	29.79	Temps très doux, neige.
30	+18.	29.72	+18.	29.74	+18.	29.82	Très doux.
31	Zéro	30.25	+ 4.	30.25	Zéro	30.82	Soirée splendide.
Janvier.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Janvier.
1	....	30.27					
2	0.	29.50	+ 8.	29.49	+20.	29.44	Fort vent de l'ouest.
3	—10.	29.98	—10.	30.04	— 9.	30.10	Vent de nord-ouest.
4	—22.	30.09	— 1.	29.99	+ 2.	29.93	Vent de l'ouest a. m., de l'est p. m.
5	+ 5.	29.76	+21.	29.75	+10.	29.75	Vent du sud, neige.
6	+10.	29.75	+24.	29.65	+26.	29.62	Doux.
7	+16.	29.80	+18.	29.90	+13.	29.86	Très doux, nuageux.
8	+25.	29.23	+26.	29.23	+13.	29.69	Fort vent de l'ouest.
9	— 8.	30.02	— 3.	29.97	— 5.	30.04	Vent de l'est.
10	—10.	30.19	— 8.	30.23	—24.	30.32	Vent de l'ouest.
11	—12.	30.15	0.	30.10	+ 6.	29.86	Vent de l'est, neige.
12	+ 8.	29.87	+12.	29.94	—12.	30.02	Vent de l'ouest.
13	—36.	30.27	+ 3.	30.29	—12.	30.21	Calme.
14	— 2.	30.19	+22.	30.18	— 2.	30.21	Clair a. m., nuageux p. m.
15	—10.	30.21	+ 1.	30.21	+ 6.	30.22	Calme.
16	—15.	30.20	—10.	30.32	—22.	30.34	Léger vent de l'ouest.
17	—12.	30.24	+ 7.	30.16	+ 6.	30.14	Vent de l'est.
18	+ 4.	30.30	+34.	30.29	+12.	30.19	Nuageux.
19	+28.	30.00	+16.	30.09	— 1.	30.28	Neige.
20	—10.	30.40	+13.	30.35	— 6.	30.28	Nuageux.
21	—12.	30.42	— 4.	30.36	—18.	30.44	Clair.
22	—14.	30.30	+22.	30.23	— 2.	30.20	"
23	+16.	29.95	+25.	29.93	+ 8.	29.94	Calme.
24	— 8.	30.20	—12.	30.20	— 4.	30.15	Très belle journée.
25	+20.	30.00	+24.	30.02	— 4.	30.06	Vent de nord-ouest.
26	—12.	30.09	— 2.	30.12	— 6.	30.16	Temps bien clair.
27	—20.	30.09	0.	30.13	—24.	30.13	Beau.
28	—12	30.11	+ 2.	30.06	— 8.	30.07	Calme.
29	—30.	30.30	—18.	30.34	—34.	30.35	Vent de l'ouest.
30	—30.	30.29	— 2.	30.23	—13.	30.14	"
31	—41.	30.41	0.	30.35	—30.	30.27	Léger vent de l'ouest.

TABLEAU des observations thermométriques et barométriques au Poste de Rupert du 2 octobre 1897 au 4 avril 1898, tel qu'indiqué à la page 225.—*Suite.*

1898.	7 A.M.		MIDL		6 P.M.		REMARQUES.
Février.	Ther.	Bar.	Ther.	Bar.	Ther.	Bar.	
1	—41.	30.41	0.	30.35	—30.	30.26	Léger vent de l'ouest.
2	—24.	30.27	—19.	30.28	—40.	30.26	Clair.
3	—21.	30.09	— 8.	29.96	—13.	30.00	Nuageux.
4	— 2.	30.14	+14.	30.11	+13.	30.16	Neige.
5	+12.	30.20	+10.	30.25	—20.	30.40	Calme.
6	0.	30.00	+11.	29.92	+ 4.	30.06	Neige.
7	—25.	30.62	+ 1.	30.62	— 4.	30.60	Clair, vent de N.-O.
8	+10.	30.19	+17.	30.23	+ 7.	30.32	Vent de l'ouest, nuageux.
9	+10.	30.28	+15.	30.20	+ 7.	30.25	Vent de N.-O.
10	+10.	30.56	0.	30.58	—14.	30.54	Clair.
11	+14.	29.72	+16.	29.92	—10.	29.98	Nuageux.
12	0.	30.06	+10.	30.09	+ 1.	30.14	"
13	+13.	30.20	+28.	30.10	+11.	29.90	Journée splendide.
14	+31.	29.54	+ 8.	29.59	0.	30.00	Tempête.
15	—26.	30.09	—24.	30.15	—30.	30.20	Nuit: 14 au 15, 47° au-dessous de zéro.
16	—30.	30.44	—20.	30.46	—28.	30.50	Clair.
17	—30.	30.54	—24.	30.50	—14.	30.46	Très belle journée.
18	+ 6.	30.16	+10.	30.18	0.	30.30	Neige.
19	—10.	30.56	+15.	30.65	—10.	30.70	Vent de l'ouest.
20	—15.	30.77	+24.	30.79	— 8.	30.80	Vent de nord-est.
21	+ 8.	30.70	+25.	30.60	+20.	30.59	Très belle journée.
22	+12.	30.39	—20.	30.15	+28.	30.12	Pluie
23	+30.	30.06	+29.	30.04	+29.	29.92	Vent de l'est.
24	+24.	29.78	+42.	29.72	+25.	29.79	Très belle journée.
25	+20.	29.98	+15.	30.00	0.	30.08	Nuageux.
26	+ 4.	30.29	+27.	30.31	+18.	30.32	Beau et calme, léger vent de l'ouest.
27	+ 8.	30.36	+ 5.	30.32	+ 2.	30.27	Temps très beau, vent de l'ouest.
28	— 4.	30.16	+40.	30.08	0.	30.15	Calme.
Mars.							Mars.
1	— 2.	30.21	+16.	30.22	0.	30.25	Beau et calme, vent de l'ouest.
2	— 5.	30.36	— 1.	30.34	+ 5.	30.33	Vent de l'ouest.
3	+ 6.	30.21	+ 6.	30.21	0.	30.20	Très belle journée.
4	— 6.	30.19	+ 2.	30.25	— 5.	30.29	Vent de l'ouest.
5	+10.	29.99	+12.	30.00	+17.	30.07	Vent de l'ouest, fort.
6	+26.	29.96	+20.	29.99	+ 4.	30.09	Vent de sud-ouest.
7	0.	30.03	+ 6.	30.00	+40.	29.99	Nuageux.
8	+26.	30.02	+40.	29.99	+42.	29.75	Vent de l'est.
9	+14.	30.00	+10.	30.03	+22.	29.83	Vent de l'ouest, nuageux.
10	+30.	29.84	+50.	29.82	+40.	29.80	Fort vent de nord-ouest.
11	—13.	30.15	+ 5.	29.96	+14.	29.64	Neige.
12	+12.	29.42	+30.	29.44	+20.	29.46	Beau.
13	—16.	29.40	+32.	29.28	+20.	29.04	Neige.
14	+ 3.	29.44	+20.	29.50	+10.	29.70	Vent de nord-ouest.
15	—10.	29.86	+ 4.	29.78	+10.	29.70	Vent de nord-est.
16	+25.	29.20	+45.	29.05	+45.	28.93	Neige.
17	+40.	28.88	+22.	29.08	0.	29.24	"



CAMPEMENT DES INGÉNIEURS.

Le camp et l'observatoire, où les observations météorologiques furent recueillies par les ingénieurs en 1897-98, à l'embouchure de la rivière Rupert, latitude  $51^{\circ} 29' 25''$  nord, longitude  $78^{\circ} 45' 50''$  ouest.

Les plus basses températures indiquées ont été de  $41^{\circ}$  en bas de zéro et se sont produites dans les derniers jours de janvier et le premier jour de février, à l'exception des nuits du 14 et du 15 de février où le thermomètre a marqué  $-47^{\circ}$ . A part cela la température moyenne ne diffère pas beaucoup de celle de Québec.

J'ai vu le même thermomètre demeurer pendant des heures à  $50^{\circ}$  au dessous de zéro dans la région de l'Ottawa supérieure, et entre  $30^{\circ}$  et  $40^{\circ}$  au-dessous de zéro durant toute une semaine dans le mois de février 1894, le long de la rivière Jean de Terre, tributaire de de la Gatineau.

La Rivière Rupert a été ouverte jusqu'au 18 de novembre.

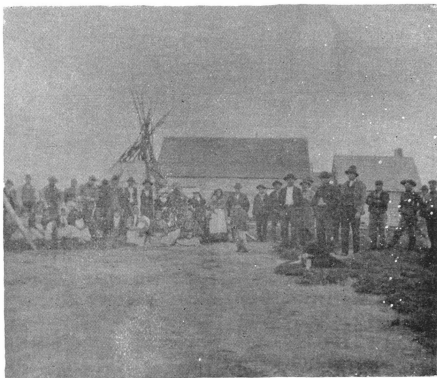
H. O'S.

TABLEAU des observations thermométriques et barométriques au Poste de Rupert, du 2 octobre 1897, au 4 avril 1898, tel qu'indiqué à la page 225.—*Suite.*

1898.	7 A.M.		MIDL.		6 P.M.		REMARQUES.
Mars.	Ther.	Bar.	Ther.	Bar.	Ther.	Bar.	
18	—16.	29.45	+18.	29.49	+23.	29.28	Clair.
19	+16.	29.22	+8.	28.99	+4.	28.99	Nuageux.
20	+5.	29.01	+12.	29.15	+5.	29.25	Neige.
21	+5.	29.28	+28.	29.22	+25.	29.24	Beaucoup de vent et nuageux.
22	+28.	29.20	+2.	29.06	0.	28.95	Vent de nord.
23	—14	29.08	+18.	29.17	+10.	29.23	Nuageux.
24	+12.	29.20	+15.	29.09	+4.	29.15	Neige.
25	+4.	29.41	+41.	29.38	+38.	29.36	Très belle journée.
26	+38.	29.36	+40.	29.36	+44.	29.36	Vent de sud.
27	+38.	29.40	+46.	29.36	+42.	29.15	Vent de sud, pluie.
28	+40.	29.00	+42.	28.94	+36.	28.97	Pluie.
29	+26.	29.24	+34.	29.18	+30	29.15	Vent de sud-ouest.
30	+10	29.25	+29.	29.34	+20.	29.36	Vent de nord-ouest.
31	+12.	29.40	+3.	29.38	—12.	29.33	Beau.
Avril.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Avril.
1	+16.	29.32	+18.	29.33	+10.	29.35	Calme.
2	+10.	29.09	+19.	29.09	+10.	29.09	Neige.
3	0.	29.08	+20.	29.20	+10.	29.22	Beau.

## OBSERVATIONS thermométriques prises au poste de Mistassini, en août et septembre 1898.

Août.	A. M.	P. M.	P. M.	
Jours.	7	2	9	
1	55°	69°	56°	Vent sud-ouest avec pluie.
2	58°	72	56	Temps clair.
3	66	74	57	Pluie, vent d'est, a. m.
4	56	65	55	Pluie, temps calme.
5	59	56	55	Temps clair, vent de nord.
6	55	56	54	Pluie a. m., clair p. m.
7	59	72	58	Temps clair, vent de nord.
8	58	72	62	Temps nuageux, vent de sud.
9	50	58	50	Pluie a. m., clair p. m., vent nord-ouest.
10	55	70	59	Nuageux, vent de sud.
11	57	73	58	Temps clair, vent de sud.
12	62	67	50	Nuageux, vent de sud.
13	56	59	49	Temps clair, vent d'ouest.
14	56	60	55	Temps clair, vent d'ouest.
15	60	70	61	Temps clair, vent de sud.
16	58	52	45	Temps nuageux, vent d'ouest.
17	45	48	50	Nuageux, vent d'ouest.
18	52	61	56	Temps clair, vent de sud-ouest.
19	58	63	56	Temps nuageux, vent d'ouest.
20	53	61	54	Temps nuageux, vent d'ouest.
21	53	61	45	Temps clair, vent d'ouest.
22	54	59	40	Temps nuageux, vent d'ouest.
23	47	58	50	Nuageux a. m., clair p. m., vent d'ouest.
24	47	56	45	Beau ciel bleu, vent de nord.
25	48	65	55	Nuageux, vent de nord.
26	49	57	49	Pluie, vent de nord.
27	50	60	46	Beau ciel bleu, vent de nord.
28	52	55	52	Clair a. m., pluie p. m., vent de sud.
29	52	59	52	Pluie toute la journée, vent de sud-ouest.
30	57	53	54	Temps clair, vent de sud.
31	57	59	54	Temps clair, vent d'ouest.
Septembre.				
1	48	65	46	Nuageux a. m., clair p. m., vent d'ouest.
2	53	55	54	Pluie toute la journée, vent de sud.
3	55	62	59	Temps clair, vent de sud.
4	60	75	62	Temps clair, vent de sud-ouest.
5	61	65	52	Nuageux a. m., clair p. m., vent d'ouest.
6	52	68	60	Nuageux, vent d'ouest.
7	52	61	41	Clair, vent de sud.
8	42	59	42	Nuageux, vent d'ouest.
9	39	45	36	Nuageux, vent d'ouest.
10	35	40	32	Nuageux, vent d'ouest.
11	43	47	35	Nuageux, vent d'ouest.
12	35	48	34	Clair a. m., nuageux p. m., vent d'ouest a. m., vent de sud p. m.
13	49	56	41	Nuageux, vent de sud-ouest.
14	44	62	52	Nuageux, vent de sud.
15	54	71	58	Temps enfoncé, vent de sud.



#### POSTE DE LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON SUR LE LAC MISTASSINI.

Le poste est situé sur la latitude  $50^{\circ} 24' 19''$  nord et sur la longitude  $73^{\circ} 49' 00''$  ouest. Sa hauteur audessus du niveau de la mer est de 1200 pieds.

La distance entre Roberval et ce poste, en suivant la rivière Chamouchouane et la rivière du Chef est seulement de 212 milles. Par les rivières Chamouchouane, Chigobiche, Obatagoman et Chibougamou, la distance est de 250 milles. Cependant malgré ces distances relativement courtes, les denrées qui sont fournies au poste sont achetées à Winnipeg, expédiées à Liverpool, et de là envoyées à Rupert House sur les bateaux de la Compagnie via le Labrador, le détroit d'Hudson et Moose Factory, la distance parcourue par bateaux et par voie ferrée étant de plus de 9000 milles. Reste encore de Rupert House à Mistassini, un parcours de 370 milles à faire en canot, à l'aviron, à la perche, où à la cordelle et les portages.

La moyenne des observations thermométriques prises au poste durant les mois d'août et de septembre indiquerait que l'on peut y cultiver les grains. Il y a de grandes étendues de bonne terre, et un sol argileux recouvre les couches de pierres à chaux dans le voisinage du lac. M. Miller le gardien du poste, y a récolté l'année dernière d'excellentes patates ; elles avaient été semées le 20 de mai et elles ont conservé leur couleur verdoyante c'est-à-dire qu'elles n'ont pas été attaquées par la gelée avant le 19 de septembre.



OBSERVATIONS thermométriques prises au poste de Mistassini, en août et septembre 1898.—*Suite.*

Septembre.	A. M.	P. M.	P. M.	
Jours.	7	2	9	
16	58	60	55	Nuageux, vent d'ouest.
17	54	56	50	Pluie a. m., nuageux p. m., vent d'ouest.
18	52	56	51	Nuageux, vent de sud-ouest.
19	47	48	34	Pluie, vent d'ouest.
20	32	48	35	Nuageux, vent d'ouest.
21	32	46	40	Temps clair, vent de nord.
22	45	55	35	Pluie, vent de nord-ouest.
23	38	44	32	Nuageux a. m., clair p. m., vent de nord.
24	29	46	39	Beau ciel bleu, vent de nord-est.

## RAPPORT D'EXPLORATION DU CANTON NEMTAYÉ

Québec, 7 janvier 1898.

A l'Honorable

A. Turgeon,

Commissaire de la colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur,

Suivant vos instructions en date du 26 de novembre dernier, m'engageant d'aller dans le canton de Nemtayé, situé dans le comté de Mataane, m'assurer si les poteaux de division des lots du dit canton existent encore, j'ai l'honneur de vous informer que je suis parti de Québec le lendemain pour me rendre sur les lieux, où après avoir consulté Monsieur Rodolphe Blais, agent du chemin de fer Intercolonial à Causapscal et Monsieur F. Saucier, agent des Terres à Sayabec, j'ai inspecté le dit canton et soumetts le rapport suivant :

Les poteaux ainsi que les bornes que j'ai trouvés sont indiqués sur le plan par de petits cercles en encre rouge.

*Ligne entre le premier et le second rang.*—Il y a borne sur la ligne entre la seigneurie du Lac Métapédia et Nemtayé, marquée L. J. D'Auteuil 1869.

J'ai aussi trouvé les poteaux de division suivant : 13/14, 29/30, 36/37 et 38/39.

Il y a aussi des poteaux plantés par les colons entre autres, un marqué AA d'un côté et BB sur l'autre.

Depuis la ligne de la seigneurie du Lac Métapédia jusqu'au lot No 8, c'est-à-dire pour environ un mille, le terrain est plan.

Le bois sur cette partie de terrain se compose de cèdres et merisiers et le sol, de terre noire et jaune suivant la qualité du bois.

De ce point, c'est-à-dire dans les environs du lot No 8, commence une forte et haute montagne, qui finit au lac Gauthier sur le lot No 14. La cime est peu large et les deux flancs très escarpés. Le tout est boisé de beaux merisiers et d'un peu d'érables.

De ce point, il y a un vallon d'environ vingt arpents de largeur, où se trouve du sapin, de l'épinette et du bouleau.

Près de là sur le lot No 20, on rencontre une autre montagne excessivement haute et tellement escarpée, où la ligne de division des rangs passe, surtout sur le penchant ouest, que l'on est porté à croire, qu'elle est coupée à pic ou perpendiculairement. Cette montagne finit près du lot No 29. Le peu de bois qu'il y a se compose d'épinette, de bouleau et de sapin.

Le grand nombre d'arbres renversés qu'on y rencontre, et il y en a même sur des longueurs de quatre à cinq arpents, sont cause que ce n'est qu'avec un compas et beaucoup de précautions et perte de temps que l'on peut suivre la ligne des rangs.

Au pied de cette montagne, du côté ouest, près d'un lac dont je n'ai pas le nom, il y a un chantier de bois tenu par MM. Lavoie et Beau-lieu.

Le terrain depuis le No. 35 près de la rivière Branche nord est est plan avec de belles épinettes grises et rouges ainsi que du merisier.

Entre les deux rivières: coteau assez facile et bien boisé en épinette, bouleau et merisier.

Depuis la rivière jusqu'à la ligne seigneuriale du lac Métis, le terrain est onduleux et très bien boisé en grosses épinettes rouges et grises, qui peuvent donner des billots de 10 à 18 pouces de diamètre.

*Ligne entre le deuxième et le troisième rang.*—Borne du rang sur la ligne de division entre le canton Nemtayé et la seigneurie du Lac Métapédia.

Je n'ai trouvé sur cette ligne que cinq poteaux de division pour lots, dont un marqué XII d'un côté, et illisible de l'autre; une douzaine d'arpents plus loin, un autre illisible, puis XXI/XII et deux illisibles.

Ces poteaux étaient tellement pourris qu'ils tombaient au simple toucher.

Même bois et sol que dans le premier rang à l'exception que l'on évite la grosse montagne entre les lots Nos 20 et 29. Le reste, il est vrai est très onduleux mais très accessible comme le premier rang pour la culture.

Dans les racines des arbres renversés, il y a très peu d'apparence de roches.

*Ligne des troisième et quatrième rangs.*—La borne de division entre Nemtayé et la seigneurie du lac Métapédia est cassée ; je n'ai trouvé qu'un simple piquet dans la ligne que j'ai supposé être la bonne, vu qu'il se trouvait être dans la ligne de division, et qu'à cet endroit il y avait quelques plaques.

Trois poteaux seulement de division ont été trouvés : XV illisible de l'autre côté XVIII/XIX et un autre illisible. Tous ces poteaux sont dans un très mauvais état, Il y a beaucoup d'épinette le long de cette ligne ainsi que du cèdre.

Le sol est de terre jaune un peu rocheux.

*Ligne entre le quatrième et le cinquième rang.*—Borne sur la ligne entre Nemtayé et la seigneurie du Lac Métapédia, plantée par L. J. D'Auteuil 1868. Il y a d'autres lettres mais impossible de les déchiffrer.

Quatre poteaux de division seulement ont été trouvés XI/XII, XXVII/XXVIII et deux illisibles.

A peu près le même terrain que dans les lignes précédentes. Onduleux mais facile pour la culture.

Les bois sont de différentes qualités, mais l'épinette domine par la quantité ainsi que le cèdre.

*Ligne des cinquième et sixième rangs.*—Borne à la ligne entre Nemtayé et la seigneurie du lac Métapédia.

Quatre poteaux trouvés XV/XVI, XXII/XXIII, un illisible et XXXIV/XXXV.

Beau terrain tout le long de cette ligne, beau cèdre près de la seigneurie du Lac Métapédia et de belles épinettes, très peu onduleux et très propre à la culture.

Ce n'est qu'avec beaucoup de trouble et perte de temps que j'ai pu suivre ces lignes, dont les plaques étaient tellement rares, que bien souvent je parcourais cinq à six arpents sans en trouver.

Connaissant la variation du lieu, je me suis continuellement servi du compas.

Le manque de plaques est dû à différentes causes, surtout aux nombreux chantiers qui ont été établis dans ces régions, vu l'habitude

des bucherons de choisir les plus beaux arbres, qu'ils soient plaqués ou non.

Le transport des billots contribue aussi à écraser et à déranger les poteaux de division.

L'espace de temps depuis que ces poteaux ont été plantés, les abattis et les arrachis y sont aussi pour quelque chose.

Les remarques que j'ai faites sur les bois ne s'appliquent qu'aux environs des lignes où j'ai passé ; car le long de la ligne seigneuriale de Métapédia, il y a beaucoup de cèdres, même il y a des moulins à vapeur qui fabriquent beaucoup de bardeaux.

Ces moulins sont les suivants :

Wallace	situé sur le premier rang.
King Brothers	" " " " "
Oscar Couture	situé sur le deuxième rang.
Alphonse Loisier	" " " " "

Je sais qu'il y en a encore un autre mais je ne puis dire dans quel rang ne l'ayant point vu.

Il n'y a pas de colons résidants qui s'occupent de culture, mais l'on m'informe qu'un grand nombre désirent prendre des lots dès qu'il y aura des poteaux, afin de pouvoir en faire une désignation. J'ai vu quelques-uns de ces futurs colons qui m'ont dit la même chose.

Ce manque d'alignement et de poteaux est déjà la cause de trouble parmi ceux qui s'occupent de coupe de bois.

A part la forte montagne du premier rang dont j'ai déjà parlé, je suis d'opinion que le reste du canton est propre à la culture, et bien qu'il peut se faire que j'aie passé plusieurs poteaux dans mon exploration, je suis d'opinion qu'un relèvement de lignes et poteaux serait à désirer dans l'intérêt de la colonisation.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très humble

et obéissant serviteur.

ALFRED GAUVREAU.

---

# CADASTRE

---

10. The following table shows the number of people who attended the concert in each age group.

Age Group	Number of People
0-10	120
11-20	180
21-30	250
31-40	320
41-50	280
51-60	200
61-70	150
71-80	100
81-90	50
91-100	20

No. 1.—TABLEAU général donnant la superficie et le nombre de lots cadastrés, du 1er juillet 1897  
au 30 juin 1898

COMTE.	LOCALITÉ CADASTRÉE.	Nombre de lots portés au livre de renvol.	Superficie. Acres.	Nom de l'arpenteur.
Lac Saint-Jean.....	Normandin, Canton.....	632	62,320	Arthur du Tremblay.
Gaspé.....	Cap Rosier, do.....	635	33,600	J. A. Côté et P. Gosselin.
do.....	Bale de Gaspé Sud, do.....	277	30,800	do do
Beauce.....	Woburn, do.....	324	40,920	J. Geo. Bignell.
do.....	Adstock, do.....	828	62,318	F. O. A. Legendre.
do.....	Metgermette Nord, do.....	735	70,560	do
Bonaventure.....	New Richmond, do.....	915	72,003	Geo. P. Roy.
do.....	Hamilton, do.....	1,417	105,840	do
do.....	Port Daniel, do.....	1,320	74,880	do
do.....	Cox, do.....	2,623	76,000	do
	Totaux.....	9,706	629,238	

S. DUFALT,

Assistant-Commissaire.

CHS CHARTRE,

Secrétaire du Cadastre.

Département de la Colonisation et des Mines,

Québec, 30 juin 1898.



No 2—ÉTAT indiquant les dépenses totales des différents bureaux du Cadastre, etc., le coût du cadastrage des villes, villages, paroisses et cantons, ainsi que des inspections de ces arpentages, des copies de livres de renvoi et de plans, et les dépenses du bureau général, du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.

		\$	cts.	\$	cts.
	Bureau de Montréal :				
	Salaires et allocations.....	2,225	00		
	Déboursés de bureau.....	404	35		
	Dépenses de voyage.....	116	65		
	Arpentages de villes, villages, cantons, paroisses, etc.			2,816	00
Pierre Gosselin.....	Correction des plan et livre de renvoi du cadastre de Salaberry de Valleyfield.....	280	00		
do.....	Acompte vérification cadastre Valleyfield et Sainte-Cécile.....	50	00		
do.....	Balance vérification et correction cadastre Salaberry de Valleyfield.....	221	40		
do.....	Acompte re correction de lots cantons Eaton et Newport.....	50	00		
do.....	Salaires et dépenses re correction de plans.....	146	45		
do.....	Acompte inspection de plans des cadastres de Lunenburg, Jersey, etc.....	30	00		
do.....	Balance de compte pour salaires re étude de plans et copies de livres de renvoi.....	113	38		
do.....	Correction des plans et livres de renvoi des cadastres Saint-Vincent de Paul, Eaton, etc.....	88	00		
do.....	Acompte levé d'une partie des rivières Chaudière et du Loup, Beauce.....	100	00		
do.....	Balance.....	217	50		
do.....	Pour travail de bureau sur plans.....	102	15		
do.....	do.....	64	00		
do.....	Acompte correction et inspection du cadastre cantons Wotton et Coleraine.....	50	01		
do.....	Balance de compte, salaires et dépenses re voyage à Coleraine.....	108	17		
do.....	Acompte cadastre de Walkham.....	90	50		
do.....	do inspection du plan, cadastre Cathcart.....	50	00		
do.....	Inspection, correction et vérification, cadastre Barnston, Barford et village Dixville.....	100	00		
J. B. A. Hould.....	Acompte révision du cadastre paroisse de Gentilly.....	25	00	1,880	80
do.....	do.....	25	00		
J. M. Croteau.....	do cadastre, cantons Bois et Colbert.....			50	00
do.....	révision, cadastre Sainte-Jeanne de Neuville.....	40	00		
do.....	do.....	125	00		
do.....	do.....	75	00		
do.....	do.....	100	00		
do.....	do.....	35	00		
do.....	do.....	75	00		
H. B. Tourigny.....	do cadastre Hinks et Northfield.....	156	20		
do.....	révision cadastre Bécancour et acompte cadastre Hinks et Northfield.....	300	00		
do.....	cadastre Hinks et Northfield.....	39	99		
do.....	do.....	50	00		
N. V. Lefrançois.....	do vérification de lots, cadastre paroisse Saint-Raymond.....	15	00	606	19
do.....	do.....	20	00		
do.....	Balance.....	25	30		
N. V. Lefrançois.....	Acompte vérification de lots, cadastre paroisse Saint-Ambroise, Co. Québec.....	10	00		
C. C. Duberger.....	do vérification et correction de lots, cadastre Ste-Cécile de Milton et canton Stukely.....	49	00	70	90
do.....	Balance.....	45	75		
J. C. Desmeules.....	Acompte, cadastre cantons Saguenay, Albert, Bergeronnes, Laterrière, Mille-Vaches, etc.....	100	00	85	75
do.....	do.....	49	74		
do.....	do.....	50	00		
do.....	Balance de 10 p.c. retenue sur cadastre d'Iberville, Albert, etc.....	22	76		
do.....	Acompte vérification et correction de lots de cadastre village de La Pointe au Pic.....	4	00		
do.....	do.....	3	00		
do.....	do.....	50	00		
do.....	do.....	50	00		
do.....	Balance.....	29	45		
Win. Tremblay.....	do de 10 p.c. retenue sur cadastre de partie des cantons Bagot et Chicoutimi.....			358	95
J. G. Bignell.....	Acompte cadastre des cantons Louise et Clinton.....			7	80
do.....	do.....	25	73		
do.....	do levé de la rivière Arnold et acompte cadastre du canton Woburn.....	50	00		
do.....	do cadastre du canton Woburn.....	50	00		
do.....	do.....	19	98		
do.....	do.....	5	00		
do.....	do.....	6	50		
do.....	do.....	21	50		
do.....	Balance.....	6	88		
Succ. J. G. Bignell.....	do de 10 p.c. retenue cadastre Clinton et Louise.....	18	50		
J. E. Girard.....	Acompte révision du cadastre, canton Kingsley.....	100	00	207	21
do.....	do.....	100	00		
A. du Tremblay.....	do cadastre du canton Normandia.....	50	00	200	00
do.....	do.....	162	40		
J. E. Lavergne.....	Balance de 10 p.c. retenue, cadastre, canton Dudswell.....	114	60	212	40
do.....	Acompte cadastre village de Beaulac.....	75	00		
do.....	do.....	25	00		
E. Boivin.....	Balance de compte levé de lignes dans Harvey et Tremblay.....	68	25	214	60
do.....	do de 10 p.c. retenue, cadastres de Harvey et Tremblay.....	115	20		
P. Jobidon.....	Correction du lot No. 337, paroisse de Charlesbourg.....	8	00	183	45
do.....	Balance de 10 p.c. retenue sur cadastre, cantons Awantjish et Neigette.....	82	55		
do.....	Acompte vérification de lots paroisse de Charlesbourg.....	25	00		
C. S. Lepage.....	Acompte vérification de cadastre, canton Duquesne.....	50	00	115	55
do.....	do cadastre, cantons Tessier, Humqui, etc.....	118	85		
do.....	do vérification cadastre, canton Duquesne.....	50	00		
do.....	do inspection du plan, do.....	10	00		
	A reporter.....				

No 2—ETAT indiquant les dépenses totales des différents bureaux du Cadastre, etc., le coût du cadastre des villes, villages, paroisses et cantons, ainsi que des inspections de ces arpentages, des copies de livres de renvoi et de plané, et les dépenses du bureau général, du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.—*Suite.*

*Arpentages de villes, villages, cantons, paroisses, etc.—Suite.*

		Report.....	\$ cts.	\$ cts.
C. S. Lepage.....	Acompte inspection du plan, canton Duquesne.....		13 72	
do	Balance de 10 p.c. retenue sur cadastre, canton McIndler, Tessier, Matano, Cabot, Humqui, etc.....		69 00	
do	do inspection du plan, canton Duquesne.....		140 00	
do	Acompte inspection et vérification, canton Châteaubourg, etc.....		75 00	
do	do correction de cadastre, Tournelles et Cap Chat.....		100 00	
N. J. E. Lefrançois.....	Acompte levé partie de la rivière Famine et vérification du cadastre, canton Ware.....		30 00	496 37
do	do vérification et correction de lots dans le comté de Rouville.....		40 00	
J. E. A. Gignac.....	do inspection cadastre, canton Cathcart.....		100 00	
do	do vérification do do.....		4 00	
do	Balance do do.....		9 00	
E. Bélanger.....	Acompte cadastre, canton Marchand.....		100 00	249 00
do	do do do.....		100 00	
do	do do do.....		100 00	
L. P. de Courval.....	do vérification cadastre, canton Adstock.....		60 00	300 00
do	do do do.....		94 84	
do	do révision et correction cadastre, canton Wolfestown et Stoke.....		100 00	
J. D. A. Fitzpatrick.....	do levé de ligne cadastre, canton Cathcart.....		129 96	254 84
J. E. Siros.....	Balance 10 p.c. retenue sur cadastre, canton Pohénégamook.....		50 00	125 90
Succ. F. S. A. Pelletier.....	do cadastre, canton Westbury et rivière St-François.....		25 87	56 69
F. X. Genest.....	Acompte révision des plans du cadastre de Bécancour et Gentilly.....		25 87	177 98
do	do vérification cadastre, paroisse de Bécancour.....		70 00	
do	Balance vérification do do.....		184 28	
do	Inspection du plan du cadastre du village de Windsor Mills.....		20 00	
do	Acompte vérification cadastre, canton Bois.....		50 00	
do	do inspection de plan cadastre, paroisse Ste-Jeanne de Neuville.....		10 00	
Louise Gosselin.....	do cadastre, canton Ditton.....		129 96	359 28
do	do do do Duquesne.....		50 00	
do	do do do do.....		75 00	
do	do do do do.....		30 00	
do	do do do do.....		100 00	
J. A. Côté.....	do construction du plan et du livre de renvoi canton Cap Rosier.....		80 00	384 90
do	Balance do do do.....		43 50	
do	Acompte cadastre, canton Caspescu.....		12 00	
do	Correction du plan et du livre de renvoi, canton Sydenham.....		50 00	
do	Construction du plan et du livre de renvoi, canton de Baie de Gaspé Sud.....		54 24	
do	Correction du plan et du livre de renvoi, canton Cloridyforme.....		18 00	
do	Calcul de superficie de lots, canton Cap Rosier.....		10 00	
P. H. Dumais.....	Balance de compte cadastre, cantons Labarre et Carou.....		191 74	4 00
N. H. Greene.....	Acompte cadastre, canton Ascot.....		50 00	
do	do do do.....		100 00	
do	do do do.....		145 75	
do	Balance de compte levé de lignes, de rivières, etc.....		105 00	
E. S. Orr.....	Copie de titres in re lots dans Eaton.....		3 66	403 75
do	Examen et certificats re lots 9, 3e rang, Eaton.....		1 19	
E. H. N. Piton.....	Correction du plan du cadastre, paroisse Saint-Anselme.....		4 70	8 00
F. O. A. Legendre.....	Acompte cadastre, cantons Adstock, Linière, Jersey, etc.....		30 00	
do	do do do do.....		40 00	
do	do do do do.....		100 00	
do	do do do do.....		75 00	
do	do do do do et Metgermette.....		100 00	
do	do do do do.....		120 00	
do	do do do do.....		63 59	
do	do levé de ligne dans Linière.....		50 00	
do	do do do.....		40 18	
do	do cadastre, cantons Adstock et Metgermette.....		132 00	
do	do do do.....		110 00	
E. J. Rainboth.....	Balance de compte cadastre, canton Suffolk.....		130 25	506 77
Jean Maltais.....	Levé de lignes dans Kenogami et balance de 10 p.c. retenue sur cadastre, canton Bourgeois.....		69 30	50 10
do	Balance de 10 p.c. retenue sur cadastre, canton Kenogami.....		69 30	
Succ. J. W. D'Amours.....	Balance de 10 p.c. retenue sur cadastre, canton Flourel.....		200 82	
P. F. V. ou Tremblay.....	Acompte levé de partie de la rivière Ste-Anne, comté de Champlain.....		50 00	86 87
do	Balance do do do do.....		205 00	
Geo. P. Roy.....	Pour mesurage et vérification dans les cantons Matapédia, New Richmond, Cox, Hope, etc.....		475 15	255 00
do	Acompte cadastre, cantons New Richmond, Hamilton, Cox, Port Daniel.....		1,000 00	
C. A. Larue.....	Acompte d'opérations d'arpentage dans St-Frédéric et St-Joseph, Beauce.....		29 00	1,473 15
do	do do do do.....		23 80	
T. Simard.....	Levé de ligne dans canton Coleraine.....		43 80	
J. F. Richard.....	Acompte cadastre, canton Châteaubourg et paroisse de St-Pierre du Lac.....		200 00	25 30
do	Balance 10 p.c. retenue sur cadastre des cantons Wotton, Ste-Famille, Garthby et Stratford.....		314 39	
				514 30
	A reporter.....			

250

251

**No 2**—ETAT indiquant les dépenses totales des différents bureaux du Cadastre, etc., le coût du cadastrage des villes, villages, paroisses et cantons, ainsi que des inspections de ces arpentages, des copies de livres de renvoi et de plans, et les dépenses du bureau général, du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898.—*Suite.*

<i>Arpentages de villes, villages, cantons paroisses, etc.—Suite.</i>		\$	cts.	\$	cts.
	Report.....				
T. Tremblay.....	Acompte révision du cadastre, village de Windsor Mills.....	250	00		
do .....	do do do do .....	55	00		
					305 00
L. J. Demers.....	Balance 10 p.c. retenue sur cadastre du canton Doncaster .....	39	00		
do .....	Acompte cadastre, canton Wentworth.....	123	65		
					102 65
Bureau général.....	Copie de plans.....	1,127	80		
	do livres de renvoi.....	698	81		
	Allocations.....	1,197	50		
	Salaires.....	1,920	25		
	Dépenses générales.....	496	99		
				5,440	85
				20,000	00

S. DUFAULT,

Assistant-Commissaire.

ARTHUR GAGNON,

Comptable.

Département de la Colonisation et des Mines,

Québec, 30 juin 1898.

**No. 3.—ETAT résumé des dépenses totales encourues pour les travaux du Cadastre, dans la province de Québec, depuis l'origine de ces travaux jusqu'au 30 juin 1898.**

Montant dépensé durant l'année terminée le 31 déc. 1866..	\$2,033 18
do do six mois expirés le 30 juin 1867..	4,401 89
	<u>\$ 6,435 07</u>
do do 12 mois expirés le 30 juin 1868.....	6,963 56
do do do do 1869.....	8,925 95
do do do do 1870.....	12,733 51
do do do do 1871.....	16,202 70
do do do do 1872.....	20,000 00
do do do do 1873.....	18,202 00
do do do do 1874.....	26,148 95
do do do do 1875.....	44,518 33
do do do do 1876.....	56,100 21
do do do do 1877.....	93,899 79
do do do do 1878.....	100,000 00
do do do do 1879.....	65,223 78
do do do do 1880.....	65,618 66
do do do do 1881.....	40,000 00
do do do do 1882.....	41,960 00
do do do do 1883.....	30,993 00
do do do do 1884.....	36,000 00
do do do do 1885.....	20,000 00
do do do do 1886.....	21,000 00
do do do do 1887.....	29,000 00
do do do do 1888.....	30,000 00
do do do do 1889.....	38,000 00
do do do do 1890.....	31,000 00
do do do do 1891.....	58,000 00
do do do do 1892.....	19,985 00
do do do do 1893.....	20,000 00
do do do do 1894.....	30,000 00
do do do do 1895.....	20,000 00
do do do do 1896.....	20,000 00
do do du 1er de juillet 1896, au 9 janvier 1897.....	12,036 73
do do du 9 janvier au 30 juin 1897.....	9,627 36
do do 12 mois expirés 30 juin 1898.....	20,000 00
Total.....	<u>\$1,068,574 60</u>

---

**RAPPORT DU GEOMETRE DU BUREAU DU CADASTRE, A MONTREAL.**

---

**BUREAU DU CADASTRE,**

Montréal, 9 novembre 1898.

A l'honorable Commissaire

de la Colonisation et des Mines,

Québec.

Monsieur.

Conformément à la teneur de la lettre de monsieur l'assistant commissaire en date du 2<sup>e</sup> octobre dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre le présent rapport sur les travaux effectués par le bureau du cadastre à Montréal, durant l'année fiscale se terminant le 30 juin 1898.

Au cadastre des comtés de Chambly, Hochelaga, Huntingdon Jacques-Cartier, Laval, Napierville, St-Hyacinthe, Terrebonne et de la ville de Montréal, cinq cent quarante numéros originaux ont été corrigés et amendés.

Les plans et les livres de renvoi officiels des villages incorporés de Beebe Plain et Stanstead Plain, comté de Stanstead, ont été préparés, complétés et transmis au département.

Le cadastre du chemin de fer "Montreal Park and Island" a été effectué, et les plans et les livres de renvoi des paroisses, villages et ville mentionnés ci-après ont été amendés en conséquence, savoir : paroisses du Sault-au-Récollet, St-Laurent, Montréal et Lachine; villages de la Côte St-Louis et de la Côte-des-Neiges, et la ville de Lachine.

Dans la ville de Montréal et les comtés d'Hochelaga, Jacques-Cartier, Chambly, Soulanges, St-Maurice et Vaudreuil, deux cent six numéros originaux de cadastre ont été subdivisés en trois mille quatre cent cinquante-neuf parcelles; les plans et les livres de renvoi préparés à cet effet ont été examinés et un rapport spécial pour chaque subdivision a été remis au département.

Dans la ville de Montréal et le comté d'Hochelaga, huit cent huit parcelles de subdivision ont été annulées.

Des plans sur toile des localités suivantes ont été effectués pour l'usage du bureau, savoir : paroisse et village de Ste-Geneviève, paroisses

---

de la Pointe-aux-Trembles, de la Longue Pointe et de la Rivière-des-Prairies, ainsi que deux feuillets du Quartier St-Louis de la ville de Montréal.

Outre les travaux énoncés plus haut et les informations données au public relativement au cadastre et l'application à en faire dans les nombreux cas soumis, la correspondance du bureau comprend cent quatre-vingt-neuf lettres reçues et portées au registre et deux cent treize écrites et expédiées,

Le tout respectueusement soumis,

F. W. BLAIKOCK,

A. G., Géomètre du Cadastre.

---



---

# MINES

---





**RAPPORT DU SECRETAIRE DU DEPARTEMENT EN CHARGE DU  
BUREAU DES MINES.**

A l'honorable Commissaire de la Colonisation et des Mines.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les opérations du bureau des Mines pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1898, en vertu de l'article 1581 de la loi des Mines de Québec.

A l'encontre de l'année précédente, je tiens à constater que les opérations minières dans la province de Québec tendent à se développer davantage si l'on en juge d'après la correspondance du bureau, considérablement augmentée, et les nombreuses demandes de permis qui nous arrivent, surtout des districts d'Ottawa et de Pontiac.

Le montant total perçu par le bureau des Mines s'élève à \$7.872.00.

Sur cette somme \$5,200.00 représentent le prix perçu pour ventes de terrains miniers, \$254.00 le montant reçu pour licences de mines ou permis d'exploitation et la balance, \$2,418.00 provient des permis de recherches.

Ces chiffres prouvent le progrès tant pour les ventes que pour les permis de recherches et d'exploitations.

Les compagnies minières se conforment mieux que les années précédentes à l'article 1498 de la loi des mines et les rapports transmis sont plus nombreux et plus complets.

Le tableau indiquant la production minière dans la province sera inséré dans un rapport spécial sur les mines qui sera publié au commencement de février de chaque année et qui contiendra aussi des rapports plus détaillés sur les développements que prend et tend à prendre l'industrie minière dans notre province.

Le département a publié cette année deux opuscles de M. J. Obalski, Inspecteur des mines, traitant, la première du "FER CHROMÉ" et la seconde de l'"OR DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC".

Ces deux ouvrages, d'une utilité incontestable, qui sont les premiers d'une série qui embrassera toutes les branches de l'industrie minière dans cette province, sont de nature à faire connaître au public nos richesses minérales et à aider à leur développement.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JULES COTÉ, Secrétaire.

Département de la Colonisation et des Mines.

Québec, .décembre 1898.

ETAT indiquant les dépenses de la Branche des Mines, depuis le 1er juillet 1897 jusqu'au 30 juin 1898.

Remboursements.....	\$ 136 00	
Salaires.....	3,049 99	
Dépenses générales...	814 01	
		\$ 4,000 00

Département de la

Colonisation et des Mines,

ARTHUR GAGNON,

Comptable,

S. DUFAULT,

Assistant-Commissaire

Québec, 30 juin 1898.

**RAPPORT SOMMAIRE SUR LES OPERATIONS MINIERES DANS LA PROVINCE  
DE QUEBEC, POUR 1898, CONFORMEMENT A L'ARTICLE 1581 DE LA  
LOI DES MINES**

Vu le développement que prend l'industrie des mines dans notre province, il a été jugé nécessaire de publier, chaque année, un rapport supplémentaire analogue à celui des autres importantes provinces du Dominion. Ce rapport sera préparé pour le mois de février de chaque année, et donnera, d'une façon aussi complète que possible, toutes les informations et statistiques recueillies pendant l'année. Je me contenterai donc de signaler, d'une façon sommaire, le résultat de mes travaux de l'année.

La loi des mines donne de bons résultats, et certains points qui paraissaient obscurs, ont été élucidés par des opinions légales du bureau du Procureur Général. Une de ces opinions ne saurait être trop connue, et concerne les droits des propriétaires de la surface, quand la mine appartient encore à la Couronne. Elle se lit comme suit : "*Le propriétaire superficiaire d'un terrain minier peut aliéner son droit de préemption, et doit, en ce cas, en donner avis au Département des Mines, conformément aux dispositions de l'article 1442 des Statuts Refondus; il faut en outre, enregistrer l'acte de vente de ce droit de préemption, conformément aux lois de l'enregistrement.*"

Je me suis efforcé de renseigner les intéressés sur ce sujet, et aussi sur les droits que confèrent les permis d'explorations et d'exploitations, les premiers n'étant qu'une promesse de vente, et ne donnant pas le droit aux minéraux qui peuvent exister sur le terrain.

Des licences d'hôtel ont été accordées dans certains districts conformément à la Loi des Mines, en prenant comme règle de n'agir que lorsque mon action était réclamée par les intéressés responsables dans les mines, et réglant ma conduite sur les besoins de ces industriels, pour le plus grand bien du bon ordre. Les licences ainsi accordées ont donné pleine satisfaction.

Conformément aux articles 1548 et suivants, j'ai porté une attention spéciale au bien-être et à la sécurité des ouvriers. J'ai remarqué que dans le triage de certains produits, les femmes ont remplacé les enfants, notamment pour le mica, et un peu pour l'amiante. Les locaux où elles sont employées, sont d'ailleurs suffisamment aérés et chauffés. Quelques accidents ont eu lieu dans les mines par explosions, et quoique la surveillance des poudrières ne soit pas dans mon service, j'ai recommandé ce que l'expérience a suggéré, c'est-à-dire, que les poudrières soient placées

sur des points élevés, et dans des constructions légères, les amorces et étouilles étant placées à une certaine distance, dans une construction séparée.

Dans le cours de l'année, j'ai examiné au delà de 200 échantillons sur lesquels 14 ont été analysés, la plupart par M. Milton L. Hersey, chimiste, de Montréal, qui m'a paru remplir toutes les conditions désirables pour ces importants travaux. J'ai dû aussi répondre à de nombreuses demandes d'informations sur nos mines.

J'ai publié, en français et en anglais, une brochure de 84 pages sur l'or, plus une carte de la vallée de la Chaudière, et des régions aurifères, et une de 30 pages sur le chrome avec carte. Toutes ces cartes, ainsi que celles déjà publiées sur les mines, sont à l'échelle d'un mille au pouce. Ces travaux ont reçu un accueil favorable du public, et me paraissent de nature à avoir une heureuse influence sur la connaissance, au-dehors, de nos produits minéraux.

Je me propose, en conséquence, de publier, si j'ai le temps et l'aide suffisants, une série de brochures séparées sur chacun des principaux minéraux exploités dans notre province, et donnant, avec l'historique, les faits et descriptions de travaux recueillis par d'autres, ainsi que ceux constatés par moi-même.

Dans mon rapport général, je donnerai des détails sur les différentes industries minières. J'ai visité autant que possible toutes les mines en opération, et les terrains où le Gouvernement a accordé des permis, ou ceux où il s'est fait quelques recherches. J'ai dû nécessairement négliger certaines parties ; ainsi, je n'ai pas eu le temps de m'occuper du fer, de l'ocre ni des matériaux de construction.

Dans la Beauce, l'or a été travaillé sur la rivière Gilbert, sur la rivière du Moulin, sur la rivière des Plantes, et des prospectes ont été faits aux grandes chutes de la Chaudière, sur la rivière du Loup et la rivière Metgermette. Il paraît y avoir une renaissance de cette industrie depuis les grandes découvertes dans l'ouest et on finit par penser qu'il est peut-être mieux de faire quelques dépenses à notre porte, que d'aller sacrifier temps et argent dans des contrées riches, sans doute, mais offrant de grands risques. La vallée de la Chaudière est riche en or ; personne n'en doute, et maintenant que les difficultés légales ont disparu, je ne vois pas pourquoi, avec l'aide de capitaux et un travail systématique, on n'arriverait pas à développer cette industrie comme elle le mérite.

Dans d'autres parties de la province, notamment sur la côte nord, il y a eu des recherches faites pour de l'or, mais il n'est pas à ma connaissance qu'elles aient donné aucuns résultats de ce côté.

Le chrome a été exploité de la même façon que précédemment, dans le canton de Coleraine, avec une centaine d'hommes; les machines à vapeur y ont fait leur apparition, et on a construit deux ateliers de séparation mécanique dont l'un, celui de la Coleraine Mining Co., a été mis en opération à la fin de novembre.

L'amiante continue à être travaillé sur une grande échelle, à Thetford, avec une petite exploitation à Broughton, et une au Lac Noir, environ 400 hommes étant employés. La mine de Danville travaille activement à la production de la fibre, et surtout de l'asbestic, avec environ 300 hommes.

Dans l'Ottawa, la mine et le moulin de Denholm ont produit de petites quantités d'amiante pour des usages spéciaux.

J'ai visité aussi les mines de cuivre des environs de Sherbrooke qui continuent leurs exploitations et expéditions avec la même régularité que par le passé. D'autres travaux ont aussi été commencés, et il est question d'ouvrir de nouvelles mines : environ 500 hommes sont employés.

Dans la région de l'Ottawa, il y a une certaine activité dans l'exploitation du mica ; un bon nombre de permis y ont été accordés, et actuellement, il y a environ 250 personnes employées à travailler, à trier et à prospecter, au lieu d'une cinquantaine qu'il y avait l'année dernière. De nombreux prospects se sont faits aussi dans le comté de Pontiac.

Dans le même comté, sur l'Île Calumet, les travaux se sont continués sur les gisements de blende et galène ; des machines à vapeur ont été installées, et une quantité notable de minerais expédiée. Je dois aussi mentionner, dans la même Île, vers le Rocher Fendu, la découverte de minerais de nickel et de cobalt, paraissant d'une certaine importance.

Dans les districts d'Ottawa et de Pontiac, il s'est aussi fait des recherches pour de la molybdénite qui est en demande pour le moment, étant employée dans la métallurgie pour durcir les fers et aciers, mais il n'y a eu aucun travail d'exploitation.

Il ne se fait rien sur le phosphate, mais il y a rumeur qu'il y aurait élévation des prix pour ce produit.

Il a aussi été fait quelques travaux dans l'Ottawa sur du feldspath et de la baryte.

Dans le courant de la saison, j'ai aussi visité la région du Lac St-Jean notamment vers le lac Kénogami, où des dépôts importants de fer

m'avaient été signalés, mais je n'y ai rien constaté de sérieux. J'ai également visité la mine de mica blanc de la Malbaie non-travaillée.

Dans la Gaspésie, les travaux de recherches se continuent pour le pétrole et dans la visite que j'ai faite de cette région, j'ai constaté quelques progrès dans les résultats obtenus.

En résumé, l'industrie des mines est dans un état satisfaisant dans notre province, et quoiqu'il n'y ait pas d'excitation comparable à ce que nous voyons dans l'Onest, plusieurs de nos mines donnent de très bons résultats. J'ai estimé que pour 1897, la valeur brute des produits miniers extraits représentait environ deux millions de dollars, donnant de l'ouvrage à 4,000 ouvriers, et je considère que ces chiffres ont augmenté pour 1898.

J. OBALSKI,

Ingénieur et Inspecteur des Mines.

Québec, décembre 1898.

---

**MONOGRAPHIE MINÉRALE DE LA CÔTE NORD DU GOLFE SAINT-LAURENT  
DE LA POINTE-AUX-ESQUIMAUX A LA POINTE-A-GIROUX**

---

Monsieur le Ministre,

Mon étude du littoral de la côte nord du Golfe Saint Laurent s'est étendue, pendant le cours de la saison libre de l'année 1898, de la Pointe-aux-Esquimaux à la Pointe-à-Giroux, havre médiocre, placé très près à l'ouest du havre très sûr de Cumberland.

Dans le rapport que j'ai l'honneur de vous soumettre je n'ai pas à exposer les conditions géologiques de la côte que je viens de parcourir, mais à faire connaître la technologie minérale proprement dite des lieux où j'ai pu reconnaître des matières utilisables par l'industrie des carrières ou des mines.

\*\*\*

De la Pointe-aux-Esquimaux à la Pointe Claire le littoral se compose pour les deux tiers de la distance qui est d'environ neuf milles—(toutes les distances données dans ce rapport ont été évaluées en milles marins

et comptées sur la carte de Bayfield)--d'un plain sablonneux contenant du fer oxydulé magnétique en quantité appréciable

Le dernier tiers est occupé par des calcaires siluriens très propres aux constructions et à la fabrication de la chaux.

En face de la Pointe-aux-Esquimaux gît l'île dite du Harre, également constituée par des calcaires siluriens, mais contenant en outre à la partie supérieure de la formation une strate épaisse de marbre d'un blanc lavé de grisâtre, dont l'exploitation pourrait donner quelque profit à cause de sa position d'accès facile et de la proximité d'un havre profond et sûr.

De la pointe Claire au mont Sainte-Genève, ou Table, la côte et les îles de l'archipel Mingan qui la bordent, appartiennent en entier aux calcaires siluriens et l'on y rencontre tous les matériaux utiles à la construction et à la fabrication de la chaux ; quelques-unes des assises de cette formation, qui contiennent une certaine quantité de magnésie, sont assez compactes et d'un grain assez fin pour être utilisées comme pierres lithographiques.

\* \* \*

À la hauteur du poste abandonné de Betchwan, sur l'île à la Chasse, qui n'en est séparée que par un étroit chenal, j'ai trouvé, il y a plusieurs années, déjà, sur le versant sud et au fond de l'anse connue sous le nom d' " Anse à MacLeod " un filon de pyrite de fer d'une largeur d'environ 4 pieds et d'une profondeur indéterminée.

J'ai suivi ce minéral sur une distance horizontale d'à peu près 50 pas.

Bien que l'on trouve des modules de cette pyrite à l'est et à l'ouest de ce filon, je crois qu'il ne projette aucune veine dans ces deux directions et qu'il se continue à travers les calcaires siluriens de l'île, en se dirigeant à peu près invariablement vers le nord. On retrouve, en effet, le même genre de pyrite, sur la rive de terre ferme opposée à l'île à la Chasse, aux environs du mont Perdrix. Il paraît que la périphérie de la baie Nicholson (Pillage bay de Bayfield), ainsi que la Table ou mont Sainte-Genève, sont également pourvues de cette espèce minérale.

L'île à la Chasse (Hunting Island) contient sur le versant sud, outre la pyrite du havre de MacLeod, des veines de Spath d'Islande très pure, offrant quelquefois de grands cristaux transparents propres aux études de double réfraction.



Au point de vue de la colonisation, la partie du littoral que je viens de suivre ne permet aucune culture intensive, la culture maraîchère seule y serait profitable. Cependant l'élevage du bétail dans de certaines conditions peu compliquées y serait possible à cause de l'abondance relative des prairies naturelles d'excellente qualité.

\* \* \*

A deux milles environ à l'est de la base du mont Sainte-Geneviève, les calcaires siluriens disparaissent et sont remplacées par les roches cristallines qui se continuent, dès lors sans interruption, jusqu'à la Baie. Bradore.

Quelques milles encore plus à l'est, on rencontre la Baie-à-Victor (Appectetat bay de Bayfield). Cette baie contient deux ou trois petits cours d'eau poissonneux. Sur le rivage ouest vient, au fond d'une anse rocailleuse, se jeter l'un de ces cours d'eau appelé "Rivière à l'Ours." Sur la rive droite de cette petite rivière et près de sa première chute, naissent des pegmatites à gros éléments (gneiss blanc à gros grains de la commission géologique) contenant du mica blanc. Ce minéral m'a paru abondant et de bonne qualité, mais je ne puis affirmer, n'ayant exécuté aucun travail, que des recherches y conduiraient à la découverte de cristaux vendables de grande dimension.

J'ai trouvé aussi dans cette baie quelques cristaux isolés de molybdénite dans de courtes veines de quartz traversant ou longeant des épanchements de feldspath.

\* \* \*

De la Baie-à-Victor à (Peeshtee bay) et à la Grand'Baie, ou Baie de Quetachoo-Manicouagan les roches de la formation restent identiques. Ce sont des granites, des protogynes, des gneiss et des micachites, interstratifiés, coupés et entrecroisés de veines et de filons de calcite, de dolomie, de quartz et de feldspath. Les bandes trappéennes et feldspathiques ne s'y montrent encore que très rarement.

Sur les mornes du nord est et de l'est de "piastre-baie", constitué par le gneiss blanc à gros grain, l'on trouve le mica ambré et blanc, mais surtout ambré en assez grande quantité. Les cristaux de cette substance y sont souvent de bonnes dimensions et quelques-uns d'entre eux mesurent jusqu'à 12 et 15 pouces. Cependant, il m'a paru qu'il existait un assez grand nombre de ces cristaux qui affectaient la forme de macles très régulières

mais peu propres à donner les formats que semblent promettre leurs dimensions apparentes.

Dans les gneiss blancs de même nature, qui se rencontrent sur le bord du rivage ouest de la Grand'Baie, j'ai trouvé de nombreux cristaux de tourmaline noire et des cristaux prismatiques hexagonaux d'émeraude-aigue-marine, verdâtre et sans transparence.

\*  
\* \*

Sur la pointe orientale de cette même baie désignée sur la carte de Bayfield par le nom de pointe Quetachoo-Manicouagan on trouve :

Premièrement : deux filons de quartz compact d'environ 6 à 7 pouces de largeur, ayant à peu près même direction et contenant chacun des nodules de molybdénite. L'un de ces filons, signalé par la géologie du Canada, contient des nodules de 3 à 12 pouces de longueur sur 2 à 4 pouces de largeur et traverse un gneiss blanc à gros grains. L'autre, moins riche en apparence, mais sans doute très voisin du premier, traverse des micaschistes très compactes et d'un noir foncé.

Deuxièmement : du mica ambré de petite dimension ; des grenats nodulaires ferrugineux et de la tourmaline noire.

Troisièmement : des cristaux de feldspath, agglomérés sans mélanges, en assez grande quantité pour former des blocs d'un poids de plusieurs tonnes. Dans ces conditions, cette matière, que l'on dit très employée pour la couverte des porcelaines aux Etats-Unis, serait utilement exploitable, car elle pourrait être chargée avec facilité ; un navire de tonnage moyen pouvant venir mouiller sans danger à quelques verges du lieu d'extraction.

Enfin, la presqu'île de Quetachoo-Manicouagan contient encore comme minéraux accidentels et en masses amorphes disséminées des quartz rosés d'une suffisante transparence.

Un peu plus loin à l'est, entre Quetachoo-Manicouagan et le morne de Watsheeshoo, j'ai trouvé, sur les îlots qui bordent le littoral, du mica ambré en bonne quantité, de qualité suffisante mais un peu mâclé—la mâcle paraît caractéristique des micas de cette région —L'un de ces îlots composé d'un gneiss plus feldspathique, contient sur sa paroi septentrionale un amas de sulfure de cuivre de l'espèce phillipsite. Cet amas constitué par des nodules, des mouches de cette substance et des expansions de cuivre carbonaté, s'étendait sur une surface mesurant environ 8 pieds sur 9. Quelques nodules de cette même phillipsite sont également visibles en quelques autres points de l'îlot, mais ne m'étant livré jusqu'ici à aucun

travail d'investigation, je ne puis apprécier en quelle quantité se rencontre le minéral et dans quelle mesure il pourrait s'exploiter. Une analyse de la phillipsite que contient l'ilot, dont j'ai l'honneur de vous entretenir, a été faite à l'école des Arts et Manufactures de Paris en 1882 par monsieur le professeur Maret, et a donné, pour un échantillon moyen 34.38 % de cuivre métallique et 60 grammes d'argent à la tonne.

\*  
\* \*

Un peu avant d'arriver au morne de Watsheeshoo, on rencontre de nombreux gneiss blancs à gros grains, interstratifiés de micaschiste noir, du mica ambré souvent mâclé, d's cristaux d'aigues-marines impures et quelquefois dans les parties les plus compactes des grenats ferrugineux. En général les cristaux du mica mâclé sont très sains et très purs.

Le morne de Watsheeshoo se compose essentiellement de quartz blanc laiteux, de feldspath orthose saumon et de mica blanc et ambré plus ou moins agglomérés ; c's roches passant quelquefois à l'état compacte granitoïde.

La base de cette hauteur contient une formation schisteuse micacée ou talqueuse, subordonnée au granite et au gneiss dont les feuillets sont garnis de chalcopryrite.

En quelques endroits elles ont laissé transsuder une substance verte qui les recouvre sur de petites étendues, sans doute un carbonate de cuivre. Ces roches dont j'ai fait faire une analyse par Monsieur Hersey, contiennent, outre la chalcopryrite (sulfure de cuivre), des traces d'or et d'argent.

Cette formation minérale m'a paru suffisamment étendue. Je l'ai suivie sur une longueur de 4 à 500 verges. Les havres du grand et du petit Watsheeshoo sont à proximité, ainsi que les chutes et rapides des deux rivières portant le même nom.

En dehors de la formation spéciale que je viens d'indiquer, on trouve encore, dans la partie quartzo-feldspathique qui lui sert de gangue des grains nombreux de pyrite ferro-cuivrique.

\*  
\* \*

En arrière du morne de Watsheeshoo et un peu à l'est, commence une formation, toute composée de roches blanches quartzzeuses et surtout feldspathiques, interstratifiées de micachiste d'un noir brillant, qui s'étend

parallèlement à la côte, sur une longueur ouest-est d'environ 6 à 9 milles et sur une profondeur nord-sud dépassant rarement 3 milles.

Les parties blanches de cette formation (gneiss blanc à gros grains), contiennent de nombreux cristaux de mica blanc et ambré, mais je n'en ai pas vus mesurant plus de 3 à 4 pouces de largeur sur 5 à 6 pouces de longueur. Cependant ils m'ont paru de bonne qualité et en abondance en différents lieux. Sur ce même territoire on trouve souvent au point de contact des micaschistes, des gneiss blancs et des quartzites, des poches peu considérables remplies de pyrite jaune où l'analyse a révélé des traces d'or, d'argent et de cuivre. Ces poches sont très disséminées et quelquefois à d'assez grandes distances les unes des autres. Néanmoins, je crois pouvoir dire que cette formation semble imprégnée de cette espèce minérale.

\* \* \*

Du Petit Watsheeshoo le littoral présente les mêmes roches et les mêmes minéraux accidentels, mica, pyrites, tourmalines, etc. Les plaines sablonneuses en petit nombre et de faible étendue en général, y alternent avec les roches cristallines. Sur tous ces plaines, on trouve l'oxydulé magnétique en plus ou moins grande quantité et quelquefois associé au sable grenatifère. Il ne faut pas perdre de vue que toutes les roches de cette côte sont essentiellement ferrugineuses et contiennent de nombreux cristaux nodulaires de fer magnétique très pur et des fers titanés, que les agents extérieurs réduisent en poussière et transforment en grande partie en oxyde magnétique, depuis des siècles. Je ne connais pas de rivages sablonneux, même lacustres, du *Labrador Canadien* qui ne contiennent pas une certaine proportion de sable oxydulé magnétique.

\* \* \*

Du petit Natashquan à la rivière Kegaska, distance d'environ 27 à 28 milles, le rivage est formé d'un plain sablonneux, limité au nord par des falaises à base d'argile, d'où s'échappent une multitude de ruisseaux. La richesse du plain de Natashquan en oxydulé magnétique est connue de tous et il est inutile que j'y revienne.

De Kegaska à Musquaro, — distance d'environ 14 milles — le littoral devient plus exclusivement granitique, les filons trappéens et basaltiques s'y accusent en plus grand nombre, le mica ambré y devient rare en formats utilisables et il est remplacé, dans le gneiss blanc moins abondant également, par des cristaux de mica très noir.

\* \* \*

Les bords de la rivière Musquaro sont constitués par des roches granitoïdes anciennes et par des micaschistes que coupent des filons de gneiss à gros grains contenant des cristaux de mica noir et des rognons de la roche encaissante. L'un de ces filons situé sur la rive gauche à un demi mille de la chapelle des sauvages et à un mille environ de l'entrée de la rivière, mesure de 50 à 60 pieds de largeur et offre à la vue des cristaux de mica noir dont quelques-uns atteignent de 12 à 15 pouces de longueur sur une largeur qui varie de 1 à 3 pouces. J'ai suivi ce gisement sur une distance de 100 verges. Il se dirige sensiblement vers le nord-nord-est ; mais, plus loin, il semble s'infléchir vers l'est. Ce filon prend naissance près du bord de la rivière qui est navigable et d'accès facile pour une embarcation moyenne, jusqu'en ce point.

Toute cette formation, que j'ai suivie jusqu'à la première chute, c'est-à-dire sur un parcours d'à peu près 8 milles, est très ferrugineuse et en quelques points, la base des roches micaschisteuses est intimement liée à des masses compactes d'un fer dont certaines parties réduites en petits fragments sont attirables à l'aimant.

\* \*

Si, partant de l'embouchure de la grande rivière l'on se dirige vers l'est, après avoir prolongé pendant deux milles des roches analogues à celles de la grande Musquaro, l'on arrive à une baie très longue, très étroite, au fond de laquelle se jette la rivière du petit Musquaro. L'entrée de cette baie est défendue par une assez grande quantité d'îlots rocheux composés en partie de granites, de micaschistes, que traversent des veines quartzofeldspathiques contenant le même mica noir que celui que l'on rencontre à la grande rivière.

Du petit Musquaro à Washecotai, les roches cristallines de même nature se continuent sans interruption. A l'est du havre de Washecotai, dans une roche gneissoïde à grains assez fins, j'ai trouvé un filon de quartz de 3 à 4 pouces de largeur contenant des nodules de molybdénite de un demi à un pouce de diamètre.

\* \*

De ce dernier point à Olomanosheeboo ou rivière de la Grande-Romaine, la côte est encombrée d'îles, d'îlots et de récifs qui se prolongent parallèlement à celle-ci pendant environ 9 milles et s'étendent jusqu'à 2 milles au large dans la direction nord-sud.

Quelques-uns de ces îlots sont composés de micaschistes traversés par de larges bandes de gneiss blancs à gros grains qui contiennent des cristaux de mica noir et ambré.

A l'extrémité occidentale de celui de ces îlots qui constitue le havre des barges d'Olomanosheeboo, j'ai rencontré un filon de calcite contenant une faible quantité de graphite et un peu plus loin, dans l'est, sur un autre îlot, dans une veine feldspathique qui traverse des micaschistes, j'ai recueilli un nodule de molybdénite de 2 pouces de longueur sur un pouce de largeur et un pouce d'épaisseur. D'Olomanosheeboo à Wolfe-bay les roches de la formation ne varient pas ou très peu. Elles offrent toujours le même caractère cristallin. Je n'y ai, jusqu'ici, trouvé aucune matière utilisable sauf de fort belles pierres ornementales granitiques. Cependant, les minéraux accidentels que j'ai signalés dans les roches qui précèdent doivent également s'y rencontrer.

\* \*

Wolfe-bay, grande baie située à 18 ou 20 milles à l'est d'Olomanosheeboo contient plusieurs îles composées de micaschiste et de pegmatite blanche que traversent des filons de calcite et de quartz.

Sur l'une de ces îles, j'ai pu constater la présence de la pyrite magnétique, mais les recherches que j'ai pu faire, restreintes aux parties découvertes, ne m'ont amené à aucun dépôt important. Plusieurs des filons que j'ai suivis s'enfoncent presque immédiatement sous la mer et le temps ne m'a point permis de continuer à les suivre sur les bords des îles rapprochées ou sur le rivage de terre ferme.

De Wolfe-bay à la rivière du petit Meccatina les conditions minérales de la côte se présentent sans variations appréciables, identiques à celles qui précèdent. Ce sont toujours les mêmes roches cristallines.

Très près de l'entrée de la rivière du petit Meccatina, à l'est et à un mille et demi de l'embouchure de cette rivière il existe une veine contenant de la molybdénite.

Dans la rivière, à la hauteur de la cinquième chute, sur des îlots qui bordent le rapide de la rive droite, on trouve de la chalcoppyrite en petite quantité dans un gneiss schistoïde qui se continue en terre ferme, mais que la végétation qui recouvre la formation, rend inexplorable sans travaux spéciaux. A cette hauteur la nature des roches semble se modifier. Elles deviennent moins compactes et l'on aperçoit sous la mousse des quartzites nettement stratifiées.

Si, en quittant la rivière du petit Meccatina on se dirige vers l'est, on traverse une série d'îles et d'îlots innombrables qui se développent sur une étendue de 6 à 8 milles. Nombre de ces îlots contiennent des nodules de fer magnétique, des nodules de molybdénite et de la pyrite jaune, mais il me serait impossible d'indiquer dans un pareil fouillis de roches la position précise de ces gisements qui m'ont paru du reste, peu abondants.

En appuyant un peu vers le nord, lorsque l'on a à peu près atteint le bord oriental de cet archipel compliqué, on arrive à l'entrée d'une baie très longue, très rocheuse, placée à environ 3 milles à l'ouest du cap Meccatina, et au fond de laquelle se jette un assez faible cours d'eau désigné sous le nom de rivière à *Ben-Reed*. Sur le côté orientale de cette rivière et non loin de la première chute existe encore un filon de molybdénite. On distingue aussi, et assez nettement, des imprégnations de pyrites jaunes dans les roches qui bordent les rives de ce cours d'eau.

\*  
\* \*

J'ai franchi la distance qui me séparait de la Baie des Rochers à la baie de Ha ! Ha ! environ 21 milles, en ne mettant pied à terre qu'une seule fois, au fond de la Baie Rouge connue dans le pays sous le nom de Baie-de-Sable. Les rochers très élevés qui l'entourent sont bien pourvus de fer nodulaire et le sable qui constitue le fond de la baie contient de l'oxydulé magnétique en petite quantité.

La baie des Ha ! Ha ! est riche en roches ornementales, mais je n'y ai distingué rien autre que la pyrite en petite quantité et dans une plaque de feldspath quartzreuse un très petit cristal hexagonal de molybdénite. Cependant, j'ai vu chez M. MacCane, pêcheur de homard du lieu, de beaux échantillons de pyrite cuivrique qu'il prétendait venir de cette baie. Je me permettrai de vous faire observer que mon exploration de cette année s'est bornée à de rares exceptions près au littoral proprement dit et que bien des gisements minéraux intéressants ont dû échapper à mes investigations.

De la Baie de Ha ! Ha ! à la rivière Keecarpwei ou Kiqua-pé les roches granitiques se continuent sans interruption et je n'y ai rencontré aucune matière minérale en quantité suffisante pour être utilisée.

La rive gauche de la rivière Keecarpwei, dans sa partie inférieure est composée par des gneiss où se trouvent des nodules de fer magnétique, de la pyrite jaune et des petits cristaux de mica noir.

\*  
\* \*

Si, quittant Keecarpwei, l'on se dirige vers la rivière Saint-Augustin en suivant le rigolet de l'est, on rencontre sur la gauche, à trois milles environ de l'entrée du rigolet, une petite baie presque ronde. Au fond de cette petite baie, entre des micaschistes et des gneiss, se trouve un filon de pyrite magnétique en gros cristaux lamellaires. Ce filon semble venir de la mer sous laquelle il s'enfonce presque perpendiculairement.

J'ai suivi la partie visible de ce filon à la haute mer. Cette partie mesurait en ce moment trente trois pieds de hauteur sur quatre pieds de largeur, au bord de l'eau, et se terminait par des ramifications étroites s'enfonçant sous le bois et la mousse où je ne les ai pas poursuivies. Je n'ai pu déterminer la profondeur de cette veine très compacte et que recouvre, en dessus, une matière jaunâtre pulvérulente d'une épaisseur uniforme d'environ trois pouces. Le minéral de ce filon est très magnétique. Il a donné à l'analyse, les éléments ordinaires de la pyrite magnétique et de plus des indices de la présence du nickel et des traces d'or et d'argent.

\* \*

Un peu plus loin, en continuant dans l'est et à une petite distance de la sortie du Rigolet, on rencontre sur la gauche une baie très plate, très vaseuse, dont les rives sont couvertes de foin sauvage et que l'on désigne dans le pays sous le nom de Baie des Outardes.

Dans cette baie, se rencontre dans l'est, un filon composé de quartz et de calcite contenant de la pyrite cuivrique en quantité peu apparente et d'après les analyses de Monsieur Hersey, des traces d'or et d'argent. Ce filon, que j'ai suivi en terre ferme sur une distance de cent verges, sert de base et de ceinture à un îlot qui peut avoir 300 verges de développement et que sépare de la terre ferme un étroit chenal vaseux. On y rencontre aussi quelques cristaux de mica sans importance et des grenats nodulaires.

\* \*

De la Baie-des-Outardes je me suis rendu à la rivière Pocachoo que le bruit public désignait comme arrosant des alluvions aurifères. Pendant plusieurs jours j'ai lavé les alluvions du delta de ce petit cours d'eau, mais sans y trouver autre chose qu'un dépôt de sable ferrugineux-magnétique assez peu épais d'ailleurs. Je dois dire qu'à la profondeur de quatre pieds mes excavations étaient envahies par l'eau et que ne possédant aucun instrument d'épuisement, je devais discontinuer mes recherches. Quoi qu'il en soit de la valeur de mes travaux, je ne crois plus à la présence de l'or d'alluvion dans cette région, bien qu'ayant entendu dire que j'avais



dirigé mes recherches trop bas et que le lieu où le vieux Dawson avait recueilli son or, se trouvait sur la rive droite de la branche nord-ouest de la rivière Saint-Augustin, à 3 ou 4 milles de son embouchure.

Cependant, malgré le peu de créance qu'il faut accorder pour le moment à cette légende de l'or dans ces parages, il sera prudent de ne point en rejeter complètement la possibilité tant elle semble imprégner tous les esprits.

De la rivière St-Augustin à la Pointe-à-Giroux, la composition des roches ne change pas.

La Pointe-à-Giroux est une île granitique qu'un étroit chenal sépare de Dukes-Island. La pyrite jaune et le fer magnétique ou magnétite, en nodule s'y rencontrent en abondance, mais trop disséminés pour donner lieu, en ce moment, à une exploitation profitable. On y rencontre aussi le mica dans des veines feldspathiques, mais il y est noir et en petits formats.

\*  
\* \*

En arrière de la Pointe-à-Giroux existe une grande île que l'on appelle l'Île-de-Sable.

Cette île que je n'ai pas revue cette année m'a paru, il y a vingt ans, lorsque je l'explorais pour la première fois, très riche en pyrite jaune et en molybdénite, mais le laps de temps qui me sépare de ma première exploration a obscurci mes souvenirs et je n'ose en préciser les gisements avant un nouvel examen.

\*  
\* \*

Bien que je n'aie point parcouru cette année le littoral compris entre les Sept-Isles et la Pointe-aux-Esquimaux, je crois opportun d'attirer votre attention sur les matières minérales utilisables que l'on rencontre sur cette partie de la côte, matières que j'ai eu l'occasion d'étudier au cours des années qui ont précédé 1898.

Le premier de ces gisements est constitué par un dépôt considérable de fer titanique, placé à quelque distance de la mer et qui s'étend sur les deux rives de la Rivière-des-Rapides ou du Fer, faible cours d'eau qui se jette dans le nord de la baie des Sept-Isles, à cinq milles environ à l'ouest du poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

D'après la Commission Géologique ce minerai contient une assez grande quantité de titane, 34 % environ, et un peu moins de 39 % de fer métallique.

\*  
\* \*

Je n'ai point à insister sur le fer oxydulé-magnétique qui enrichit le plain de Moïsis, principalement dans la partie qui fait face à l'est et qui s'étend de la rivière du même nom jusqu'à la Rivière-à-la-Truite : Ces dépôts sont anciennement connus.

Presque toutes les anses sablonneuses, qui bordent le rivage, de la Rivière-à-la-Truite à la Pointe-aux-Esquimaux renferment des dépôts plus ou moins abondants de fer oxydulé. Quelques-unes de ces anses contiennent quelquefois des dépôts exceptionnellement riches. C'est ainsi que dans l'une d'elles, placée entre la Rivière-au-Bouleau et la Pointe-à-Bibi, j'ai trouvé un banc de fer oxydulé très pur mesurant tantôt quinze, tantôt vingt-deux pouces d'épaisseur sur une longueur d'environ 150 à 200 verges.

Les plains des rivières Manitou, aux Graines et Chaloupe sont également pourvus de sable magnétique mais à un degré moindre.

\* \* \*

A un mille à l'est de la rivière Chaloupe, dans une anse plate, boisée de bouleau et désignée dans le pays sous le nom d'Anse Verte, on rencontre une élévation ou morne dont toute la base est formée d'un fer titané qui m'a semblé identique à celui de la rivière des rapides aux Sept-Isles. Lorsque j'ai exploré cette anse on voyait au pied de ce morne un bloc de fer engagé dans le sable, dont la partie émergée mesurait 25 pieds de longueur, sur 15 de largeur et 10 de hauteur.

De la base du morne partent de nombreuses veines qui se dirigent vers le sommet et viennent s'y croiser. Le minéral que contiennent ces veines semble devenir plus magnétique à mesure que ces dernières s'éloignent de la base.

\* \* \*

En quittant l'Anse Verte on longe des falaises abruptes de roches granitoïdes très ferrugineuses et c'est vers l'Anse-du-picoté que commencent les roches labradorites à cristaux bleus opalisants, qui caractérisent cette partie de la côte jusqu'à la pointe Magpie.

De la rivière Magpie au havre de Mingan, distance d'environ 18 milles, le rivage est constitué par un plain de sable bordé à son sommet de falaises argileuses recouvertes de sable silico-ferrugineux. Sur ce plain, notamment à la Pointe-Noire, aux Petits-Lacs, à la Pointe-du-Nord-Ouest, on peut recueillir une bonne quantité d'oxydulé magnétique quelquefois très pur.

\* \* \*

---

Du h vre de Mingan à la Pointe-aux-Esquimaux, sauf quelques calcaires compacts à grains fins susceptibles de donner une pierre lithographique de suffisante qualité et les calcaires ordinaires propres à la fabrication de la chaux, je n'ai trouvé, sur le littoral aucune matière intéressant la minéralogie industrielle.

En résumé, ainsi que l'on peut le voir par l'exposé qui précède, le littoral nord du golfe Saint-Laurent est richement pourvu de fer, de pyrites variées, et surtout de molybdénite. Les micas noirs et les micas blancs ou ambr s s'y rencontrent également en gisements considérables.

Le cuivre sous forme de Phillipsite argentifère n'y est point étranger, le nickel y révèle sa présence dans les pyrites magnétiques et s'il faut s'en rapporter à monsieur Hersey, l'or et l'argent, sous forme de traces il est vrai, s'y montrent en combinaison dans toutes les pyrites de la partie de cette région la plus septentrionale et rien ne s'oppose à ce que l'on y rencontre un jour, ces métaux précieux, en combinaison assez enrichies, pour justifier une exploitation rémunératrice.

H. DE PUYJALON.

Québec, 10 décembre 1898,

---

# TABLE DES MATIERES

	COLONISATION	PAGES
Tableau No 1. distribution, par comtés, des subsides de colonisation.....		1
“ 2, détail, par comtés, des travaux exécutés sur les chemins de colonisation..		2
“ 3, détail de l'item “ visites et explorations ”.....		106
“ 4, distribution du subside des sociétés de colonisation.....		112
“ 5, détail des travaux recommandés par les sociétés de colonisation.....		113
Rapport de la société de colonisation St-Jean-Baptiste de St-Sauveur de Québec.....		115
Etat des recettes et des déboursés de la dite société.....		118
Rapport de la société de colonisation et de repatriement du Lac St-Jean.....		119
“ agence de colonisation de Québec.....		121
“ “ “ Mistassini.....		125
“ “ “ Montréal.....		129
Mgr. J. C. K. Laflamme, rapport sur l'éboulement de la rivière Blanche, St-Thuribe....		131
J. N. Gastonguay :		
Rapports sur les réparations à faire au pont de la Grande Décharge.....		135
“ Sur divers chemins de la vallée de la Matapédia.....		135
“ Sur la reconstruction de deux ponts sur la rivière Ste-Anne, à Ste-Christine.....		137
“ Sur la réparation de trois ponts et le creusement de la rivière Mattawin, à St-Michel des Saints.....		137
“ Sur le chemin neuf du canton Turgeon.....		139
“ Sur le creusement du chenal reliant les deux lacs Nominingue et le barrage de la rivière, à la décharge du grand lac.....		139
“ Sur la construction du pont de la rivière Coulonge.....		140
“ Sur certains travaux au pont de la rivière Macaza.....		141
“ Sur l'ouverture d'une route au centre de la paroisse de St-Louis de Métabetchouan.....		142
“ Sur le creusement projeté de la rivière au Saumon, canton Ditton.....		144
“ Sur l'ouverture d'une route de la rivière du Lièvre au lac des Iles.....		146
“ Sur la construction d'un pont sur la rivière Batiscan, à St-Rémi.....		146
“ Sur la reconstruction du pont de la rivière Coulonge.....		147
“ Sur la construction du pont de Ste-Christine.....		148
“ Concernant la réparation du pont Mercier sur la rivière Matapédia.....		149
“ Touchant certains travaux dans le comté de Chicoutimi.....		150
“ Concernant le projet de bâtir un pont sur la rivière Jacques-Cartier, à Ste-Catherine, et le pont de St-Rémi.....		151
“ Concernant le plan d'un pont à St-Antoine de Tilly.....		153
“ Sur la construction d'un pont sur la rivière Ouïatchouan.....		153
“ D'une exploration dans les cantons Woburn, Louise, Clinton et Ditchfield..		154
Louis A Vallée, rapport concernant le creusement et le redressement de la Belle-Rivière.....		156

## Georges Barrette :

Rapports sur la construction du pont York .....	158
“ Sur les réparations au pont de la Grande Décharge .....	159
“ Sur la reconstruction du pont de l'Annonciation .....	159
“ Sur la construction de l'écluse dans la décharge du grand lac Nominique ..	160
“ Sur la réparation du pont Mercier .....	160
“ Sur la réparation du pont de la rivière Valin .....	161
“ Sur la réparation du pont de St-Félicien .....	161
“ Sur la construction du pont Beausoleil .....	162
“ Sur la réparation du pont Beaubien .....	162
“ Sur la reconstruction du pont de l' "Epouvante", à St-André de Métabet- chouan .....	163

## W. Lebel :

Rapports d'exploration du canton Tremblay .....	164
“ D'inspection des travaux du chemin de l'Anse St-Jean .....	165
Rapport agence d'immigration de Québec .....	167
“ “ “ Montréal .....	169
“ Société d'Immigration Protectrice des Femmes, Québec .....	175
“ Société Nationale d'Immigration des Femmes, Montréal .....	176
“ agence de repatriement, Worcester, Mass. ....	181
Mémoire de M. A. Boëard .....	182

## ARPENTAGES

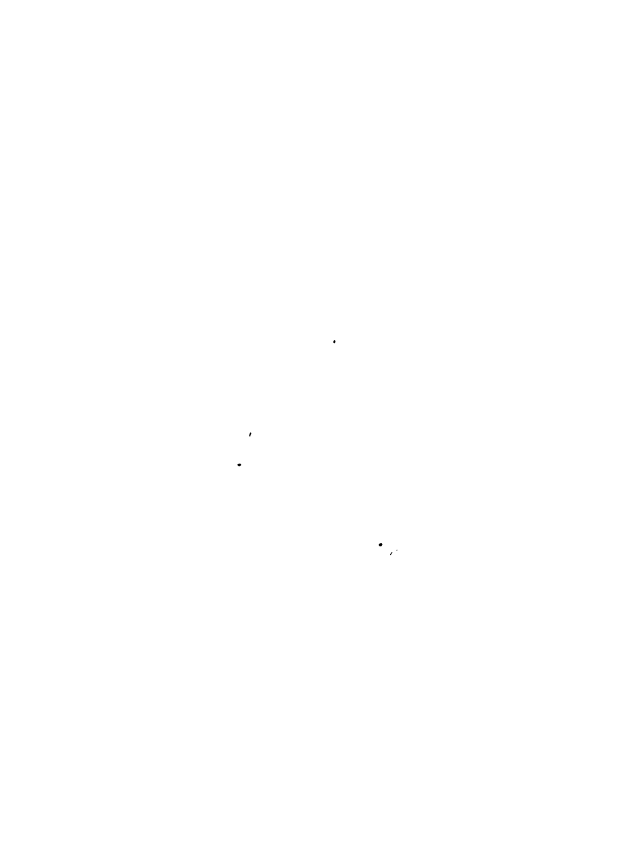
Etat No. 1 des sommes payées pour travaux d'arpentage durant l'année .....	189
“ 2 des opérations d'arpentage définitivement acceptées durant l'année .....	193
Rapports ou extraits de rapports :	
“ Du levé de la traverse entre les rivières Shipshaw et Valin, par M. J. B. A. Hould, A. G. ....	194
“ De l'arpentage du résidu du canton Taillon, par M. P. H. Dumais, A. P. ....	195
“ De l'arpentage d'une partie des cantons Lynch et Nantel, par M. J. H. Leclair, A. P. ....	196
“ De l'arpentage d'une partie du canton Jogues, par M. P. H. Dumais, A. G. ....	197
“ Du lotissement d'une partie du canton Montauban, par M. J. Geo. Bignell, A. G. ....	201
“ Du levé de la rivière du Poste et de ses affluents, du lac des Pins Rouges (source de la rivière Vermillon,) de la rivière aux Senelles, affluent de la Mattawin, par M. J. B. St-Cyr, A. G. ....	204
“ De l'arpentage de partie du 48ième parallèle de latitude nord, entre les comtés de Charlevoix et de Chicoutimi, par M. E. H. N. Piton, A. P. ....	208
“ Relatif à certaines opérations d'arpentage sur la côte nord du golfe St-Laurent par M. Gédéon Gagnon, A. P. ....	209
“ De l'arpentage du canton Boyer, par M. L. P. De Courval, A. G. ....	210
“ De l'arpentage d'une partie du canton Cathcart, par M. J. E. A. Gignac, A. P. ....	211
“ De l'arpentage des rivières Mistigouguèche et Keôzwick, par M. T. Simard, A. G. ....	211
“ D'exploration du canton Awantjish, par M. Alfred Gauvreau .....	213
“ Préliminaire sur l'exploration de l'étendue de pays comprise entre le lac St- Jean et la baie de James par M. Henry O'Sullivan, D. L. S. & C. E. ....	215
“ D'une exploration dans la région du grand lac Mistassini par M. Henry O'Sul- livan, D. L. S. & C. E. ....	237
“ D'exploration du canton Nemtaye par M. Alfred Gauvreau .....	241

## CADASTRE

Etat No. 1, indiquant la superficie et le nombre de lots cadastrés durant l'année.....	247
“ 2, des sommes payées pour les travaux du cadastre durant l'année.....	248
“ 3, résumé des dépenses totales encourues pour les travaux du cadastre depuis son origine.....	253
Rapport du géomètre du bureau du cadastre, à Montréal.....	254

## MINES

Rapport du Secrétaire.....	259
Etat indiquant les dépenses de la Branche des Mines durant l'année.....	260
Rapport de M. J. Obalski, ingénieur des Mines.....	261
Monographie minérale de la côte nord du Golfe St-Laurent par M. H. de Puyjalon.....	265



# ERRATA

---

- Page 50.—Dans la colonne “montant payé”, au 11e montant, lisez, “3,000.00” au lieu de “3000”.
- “ “ Dans la colonne “montant payé”, au 12e montant, lisez “2,100.00” au lieu de “2,100”.
- “ 94.—Dans la colonne “montant payé”, au 2e montant du comté de Sherbrooke, lisez “74.00” au lieu de “7.00”.
- “ 115.—A la dernière ligne du 4e alinéa, lisez “n'a”, au lieu de “na”.
- “ 120.—A la 6e ligne, lisez “serez”, au lieu de “sera”.
- “ 225.—Sur le plan qui précède la page 225 la décharge du lac Wetetnagami paraît couler vers la partie sud du lac Waswanipi comme j'en avais été informé par les sauvages qui m'ont servi de guides en 1894; mais mes explorations de 1897 révèlent le fait que cette décharge court plutôt vers l'est pour se jeter dans celle du lac Chibougamou, laquelle déverse dans la partie nord du lac Waswanipi les eaux réunies des deux décharges.—H. O'S.
- “ 255.—A la signature lisez “Blaiklock”, au lieu de “Blaikock”.