
4. En annexe... le Rapport Taché

En guise de complément d'information et vu l'immense intérêt de ce texte, nous publions ici le célèbre rapport¹ que Joseph-Charles Taché adressa au gouvernement du Canada sur la situation économique du Bas Saint-Laurent en 1850. Taché était alors député du comté de Rimouski et l'une des figures dominantes sur la scène politique de son temps. Il a d'ailleurs fait l'objet d'un article dans un numéro précédent de la Revue (volume I numéro 3). Ce texte n'est connu que de quelques chercheurs et nous voulons, tout en le rendant accessible, le faire connaître compte tenu qu'il est en quelque sorte l'une des premières analyses sérieuses sur le développement de la société bas-laurentienne au coeur du 19^e siècle. Peut-on y voir une filiation avec les volumineux rapports du B.A.E.Q. Il y a peut-être entre les deux une suite logique, du moins matière à réflexion.

Rimouski, 26 décembre 1850

Monsieur,

Je vous transmets ci-dessous les renseignements que vous m'avez demandés sur le bas St. Laurent, renseignements que je donne aussi complets que le tems m'a permis de les faire, je vais d'abord répondre aux questions que vous m'avez posées sur la navigation du fleuve; ensuite je vous ferai part des statistiques que j'ai pu me procurer; puis je vous donnerai l'explication des trois plans dont vous m'avez prié de vous envoyer les desseins que j'annexe à ce rapport, et je terminerai par ce que j'ai à vous dire sur la construction de nos débarcadères.

Je répète vos questions avant que d'y répondre.

1^{re} Question — Quelles sont les causes les plus fréquentes de naufrages dans le St. Laurent ?

Réponse. — Les causes les plus fréquentes de naufrages sont, sans aucun doute, l'incurie des capitaines de vaisseaux, le manque de phares et signaux en quelques points de la côte, et le défaut d'organisation de la profession des pilotes. Je ne parle que des causes soumises à notre contrôle. Je donne comme plus grande preuve de mon premier avancé, le fait qu'il ne se fait pas un naufrage de nos petits bâtiments côtiers contre cinq des vaisseaux d'outre-mer, bien que ces navires soient plus propres à résister à la tempête et mieux fournis de moyens de se guider, et que le nombre des arrivages et départ de goélettes côtières au port de Québec, soit plus grand que celui des gros vaisseaux. C'est en vain qu'on dira que nos petits bâtiments peuvent se mettre à l'abri dans des havres inaccessibles aux grands navires, car la plupart de nos havres peuvent recevoir les vaisseaux de toutes grandeurs comme vous avez pu vous en convaincre vous-même; en outre, en rivière, ces vaisseaux peuvent tenir à l'ancre en pleine côte dans les coups de vents que de petits bâtiments ne peuvent endurer ainsi. Il est de fait, que bien rarement les capitaines ne font usage de la sonde en bas du Bic, et c'est à cette précaution indispensable dans un tems obscur, que sont dûs la plupart des naufrages, qui pour le plus grand nombre arrivent plus bas que Rimouski, c'est-à-dire après avoir traversé les endroits les plus dangereux de la navigation intérieure.

J'aurai l'occasion de vous parler de la seconde cause que j'ai assignée dans la réponse suivante relative aux phares.

Un mot maintenant sur le manque d'organisation de la profession des pilotes. Aujourd'hui il n'existe presque aucun règlement à ce sujet; les pilotes à la vérité sont surveillés et condamnés à l'amende ou démis de leurs fonctions lorsqu'on a quelque chose à leur reprocher, ou qu'un accident est arrivé par leur faute; mais en dehors de cela il n'existe rien. Les pilotes vont au-devant des vaisseaux dans des embarcations particulières, soit chaloupe ou goélette, et cinglent ainsi vers le bas du fleuve et jusque dans le golfe, exposés à toutes sortes de misères et de dangers, ce qui fait que souvent ils sont épuisés de fatigues et de veilles

avant de mettre le pied sur le pont des navires qu'ils ont à diriger. Un autre mal qui résulte de cette mauvaise pratique c'est que, stationnés tous ensemble dans un endroit où le fleuve a une largeur de vingt à vingt-cinq lieues, les vaisseaux passent par un tems sombre ou la nuit, montent inaperçus et souvent se trouvent engagés dans les endroits dangereux du fleuve sans pilotes; la même chose arrive dans tous les gros vents de nord-est qui amènent un grand nombre de vaisseaux, et forcent quelque fois les petits bâtiments pilotes à se réfugier dans les havres. C'est ce qui explique pourquoi avec un nombre plus que suffisant de pilotes, beaucoup de navires tous les ans parcourent une partie du havre de Québec sans pilote et sont souvent obligés d'avoir recours à des habitants de la côte pour les conduire, et ces cas sont si nombreux qu'on a trouvé nécessaire de qualifier ces personnes ainsi employées d'un nom classique, ainsi on dit, "un tel navire a été piloté par un **assistant**." Tant que ce système durera les pilotes et le commerce y perdront et notre navigation sera défectueuse. Les pilotes, de toute nécessité, devraient être incorporés, et on devrait choisir par exemple entre l'Isle Verte et l'Isle aux Basques, au Bic et à l'Isle Saint Barnabé et au Cap Colombier sur la côte nord, où des goélettes d'un fort tonnage équipées à même les fonds de la corporation, se tiendraient croissant avec un nombre suffisant de pilotes en disponibilité, de cette façon un navire qui aurait échappé une croisière ne pourrait les passer toutes sans trouver un pilote et ce pilote parfaitement reposé serait en état d'entrer de suite dans l'accomplissement de ses rudes et fatigantes fonctions. Les capitaines de vaisseaux laissant les limites du pilotage, trouveraient en outre à ces stations des hommes capables de leur donner des renseignements dont ils ont souvent besoin. Encore une fois, tant qu'on n'adoptera pas quelque chose de semblable, le commerce et la classe de pilotes en souffriront.

Bien entendu que quelque soient les précautions prises et quelque soient l'habileté et l'attention des maîtres de navires et des pilotes, il y aura toujours quelques naufrages; mais les causes que j'ai énoncées détruites, le nombre en serait diminué, car vous le savez la navigation du St.-Laurent est moins dangereuse que beaucoup d'autres soumise à autant et plus de naufrages et où le commerce, néanmoins, paie des assurances maritimes trois à quatre fois moindres. D'où vient cela? me demandiez-vous à la vue de notre beau fleuve; - probablement de la difficulté qu'ont les hommes de se débarrasser d'un préjugé.

2^{me} question — Quels sont les endroits où vous croyez nécessaire qu'il soit érigé des phares ?

Réponse — Les deux premiers endroits où, suivant moi, et d'après l'avis des pilotes il serait important d'établir des phares sont, la pointe du petit Métis au de la batture de Manicouagan au nord, deux endroits tristement célèbres en sinistres. Ces deux points également dangereux sont situés a-peu-près vis-à-vis l'un de l'autre, en sorte que par un grand vent et des nuits sombres les vaisseaux font côte à l'un en voulant éviter l'autre, ce sont les carybde et sylla de notre grand fleuve. Il y aura toujours avantage à avoir des phares distribués sur les deux rives surtout dans le bas



Joseph-Charles Taché, député du comté de Rimouski de 1847 à 1857. Archives nationales du Québec.

du fleuve, car les brumes dans ces endroits où la distance d'un bord à l'autre est très considérable ne couvrent jamais toute l'étendue, mais occupe tantôt le nord, tantôt le sud, en sorte qu'un navire pourrait ne pas apercevoir une lumière placée à une couple de lieues, tandis qu'il distinguerait parfaitement une autre lumière sur l'autre rive à plusieurs lieues; néanmoins en thèse générale le côté sud sera toujours préférable pour l'érection de phare parce que la sonde peut toujours prendre le fond à une grande distance du rivage, le lit du fleuve ayant une pente graduelle jusqu'à une profondeur de 50 à 100 brasses par un élargissement moyen de deux lieues, tandis que sur la côte nord on ne peut trouver le fond qu'en arrivant sur les rochers. Le phare de Manicouagan pour remplir le but devrait être un phare flottant, ce qui, suivant plusieurs pilotes, rencontrera des difficultés, mais rien n'est plus facile que de construire un phare sur la pointe du Petit Métis.

Les autres phares qu'il serait nécessaire d'ériger, seraient, un sur le Cap-Rosier dans le district de Gaspé, un sur le Pot-à-l'Eau de Vie, un sur la Grosse-Ile de Kamouraska et un sur les Ilets de Belle-Chasse.

Il semble qu'un canon d'un très fort calibre placé sur l'un des Ilets Caribou, serait aussi d'une grande utilité, car il se fait nombre de naufrages dans les environs de cet Ilet et surtout sur la pointe aux Anglais, située à une demi-lieue en bas. Il y a des établissements aux Ilets-Caribou.

Il n'y a pas de doute, que quelques autres lumières seront plus tard jugées utiles; mais celles que je viens d'indiquer paraissent devoir suffire pour le moment. On ne devrait pas négliger cet important objet, surtout depuis que l'expérience nous a prouvé que les naufrages dans le Saint-Laurent ont diminué en raison de l'augmentation du nombre des phares.

3me Question. — Pensez-vous qu'il soit nécessaire d'établir des hâves de refuge?

Réponse. — Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'établir des hâves de refuge, qui d'ailleurs coûteraient infiniment plus qu'ils en vaudraient: c'est le large qu'il faut aux navires dans la tempête et toute nos idées d'améliorations de la grande navigation du St. Laurent doivent être dirigées dans ce sens. Dans les cas assez rares où des vaisseaux se trouvent désemparés, alors les hâves fournis par la nature et les quais des débarcadères qu'on se propose de construire peuvent leur offrir des asiles. C'est le lieu de vous faire ressouvenir de la remarque que je vous fis à bord du Doris et de la justesse de laquelle vous avez pu vous convaincre par vous même, sur les incorrections de nos cartes marines relativement à ces hâves qui ne sont pas assez connus et étudiés.

4me Question. — Pensez-vous que l'usage de vapeurs pour remorquer les vaisseaux dans le Bas-Saint-Laurent puisse être avantageux?

Réponse. — Il n'y a pas l'ombre d'un doute que l'établissement d'un ligne de remorqueurs d'une grande force, depuis la Pointe des Monts, jusqu'à l'endroit où la marée fait sentir d'une manière régulière les courants de montant et de baissant, c'est-à-dire à un point quelconque en haut de l'Ile Verte, ne puisse devenir d'une immense utilité surtout dans la saison des calmes longs et fréquents, et que par ce moyen on ne fasse faire trois voyages

d'outre-mer qui, aujourd'hui n'en font que deux et passent quelquefois deux semaines à parcourir la distance que je viens d'indiquer. On sent que comme conséquence naturelle, le prix du fret en serait diminué.

Chiffre probable de la population des deux Rives du Bas-Saint-Laurent à l'exception du district de Gaspé.

Le dernier recensement général que nous avons, date de 1844 en sorte qu'il est impossible d'établir le chiffre actuel de la population du Bas-Canada, autrement que par des calculs; voici ceux que j'ai adoptés pour trouver le montant de la population cherchée: je pose d'abord la population donnée par le recensement de 1844. Je dis ensuite que les six-comtés dont il s'agit ne perdant pas de population, par l'émigration à l'étranger, leur accroissement et l'excédent du nombre des naissances sur le nombre des décès durant la période écoulée de six années, plus l'émigration qui du dehors arrive vers ces comtés. J'explique ces différentes propositions, puis je les réduirai en chiffres et de là, je répartirai sur chaque comté sa part globale de population.

Je prends le recensement de 1844 tel qu'il est, bien qu'il soit en toute probabilité de beaucoup au-dessous de la vérité; parce qu'il est la seule base sur laquelle il soit possible de fonder un calcul rationnel.

J'ai dit que les comtés du Bas-Saint-Laurent n'émigrent pas à l'étranger; en effet le comité nommé en 1849 pour s'enquérir de l'état de l'émigration, n'a pu, après de laborieuses recherches constater l'absence que de 555 personnes de tous âges sorties de ces six comtés, et ce chiffre est plus que balancé par le nombre qui n'est pas porté au total de la population dans le recensement de 1844.

J'ai dit que la population actuelle de ces comtés, est la population de 1844 plus, l'excédent des naissances sur les décès, plus, l'immigration venue de ces comtés. Je porte le chiffre de cette immigration à 7,000 âmes, — ce chiffre qui pourrait surprendre ceux qui ne sont pas à même de voir les progrès étonnants de cette immigration qui se dirige vers le Saguenay et le bas du comté de Rimouski, ne surprendra plus quand on saura que dans la paroisse de Rimouski, qui n'est pas celle qui augmente proportionnellement le plus, prise pour exemple, le nombre de naissances pour 1850, s'élève à 232, tandis qu'il ne s'élevait qu'à 150 en 1844. C'est sur de pareilles données que je suis arrivé à déterminer par le chiffre approximatif de l'immigration, en disant par exemple: le nombre de naissances en 1844, était la population la même année comme le chiffre des naissances pour 1850, est à la population probablement actuelle; ainsi on a pour la paroisse de Rimouski la population suivante: — 159: 2799::232: x = 4417, population cherchée.

N'ayant pas de retour général des naissances et décès pour les années 1848-49 et 1850, j'ai pris l'excédant des naissances sur les décès en 1847, comme la moyenne entre 1844 et 1850, maintenant je réduis en chiffres—.

CÔTÉ SUD DU FLEUVE

Noms des Comtés	Population en 1844.	Excédant des Naissances en 1847.
Bellechasse	14549	295
L'Islet	17003	549
Kamouraska	17465	545
Rimouski	17630	819

CÔTÉ NORD

Montmorenci	8434	176
Saguenay	13475	345
Grand total	88556	2726
Donc population en 1844		88,556
Excédant des naissances de 1847 pris comme moyenne et multiplié par 6, nombre d'années écoulées		16,374
Montant de l'immigration pour les 6 années		7,000
Donne population actuelle		111,930

Ce calcul approximativement exact, appliqué à tous ces comtés pris ensemble ne l'est plus, si on l'adopte aux différents com-

tés pris séparément; car la presque totalité de l'immigration venant du dehors, en outre d'un certain nombre d'émigrants venant des comtés de Belle Chasse, l'Islet et Kamouraska, s'est dirigée vers le Saguenay et le Bas-Rimouski, où des paroisses ont surgi depuis le dernier recensement. Pour arriver à connaître le chiffre de la population pour chaque comté en particulier, je pose d'abord la population de 1844, à laquelle j'ajoute l'excédant des naissances sur les décès pendant les six années, en prenant l'année 1847 comme moyenne et j'obtiens le résultat suivant:—

Noms des comtés	Population de 1884.	Excédant des naissances	Population d'après ce calcul
Bellechasse	14549	1770	16319
L'Islet	17003	3294	20297
Kamouraska	17465	3270	20735
Rimouski	17630	4914	22544
Montmorenci	8434	1056	9490
Saguenay	13475	2070	15545
Total			104930

Mais comme je viens de le dire, le résultat ci-dessus pêche en ce que les deux courants d'émigration mentionnés ne sont pas mis en ligne de compte. Pour ce faire, j'ai procédé d'abord par supputation sur la distribution du chiffre des émigrants, d'après des connaissances qui me sont personnelles et des renseignements reçus de mes amis. Puis en établissant des proportions du nombre des naissances à la population, connue d'une époque, avec le nombre des naissances à la population cherchée d'une autre époque, d'où j'ai déduit la progression jusqu'à 1850. Cela fait, j'ai pris la moyenne de ces calculs et supputations, et je suis arrivé aux chiffres suivans qui sont la figure de la population probable actuel de chacun des comtés dont on parle. J'ai laissé au comté de Montmorenci le chiffre obtenu plus haut, parce que ce comté ne reçoit ni n'envoie d'émigration.

Noms des Comtés	Population en 1850
Bellechasse	16000
l'Islet	19700
Kamouraska	19610
Rimouski	25330
Montmorenci	9490
Saguenay	21800
Total	111930

Remarquons que dans la population du comté du Saguenay, n'est pas comprise la nombreuse tribue des sauvages Montagnais.

Voici maintenant la population probable de chaque paroisse sur le bout du fleuve, la différence entre ce chiffre et celui de la population de chaque comté est le montant de la population des paroisses qui se trouvent situées en arrière des établissemens riverains.

CÔTÉ SUD EN DESCENDANT

Comté de Bellechasse	Beaumont	1350
	St. Michel	2250
	St. Valier	1870
	Berthier	1060
Comté de l'Islet		750
	St. Thomas	3900
	Iles aux Grecs	
	Cap St. Ignace	2720
	l'Islet	3450
Comté de Kamouraska	St. Jean Port Joli	3480
	St. Roch des Aulnets	3400
	St. Anne	3000
	Rivière Ouelle	3500
Comté de Rimouski	St. Denis	2000
	Kamouraska	2800
	St. André	3350
	Partie de Rivière du Loup	1100
	Partie de la Rivière du Loup	2000
Comté de Kamouraska	Kakouna et St. Arsène	3600
	l'Islet	2600
	Trois-Pistoles	3100

St. Simon	1400
St. Fabien	1000
Bic	1100
Rimouski	4000
Ste. Luce	1800
Ste. Flavie	1700
Métis et township	1500
Matane et township	1530

CÔTÉ NORD

Comté de Montmorenci	l'Islet d'Orléans, 5 paroisses	4590
	Ange Gardien	1000
	Château Richer	1300
	St. Anne	900
Comté de Saguenay	St. Joachim et St. Féréol	1700
	Petite rivière	500
	Baie St. Paul	3100
	l'Islet aux Coudres	800
	Eboulements	2100
Territoire du Saguenay	Malbaie	3300
		10000

Les paroisses qui s'étendent en arrière des établissemens de la rive, et dont la population n'est pas inscrit plus haut, sont au sud du fleuve en descendant, Saint-Gervais, St. Lazard, Ste. Geneviève, St. Charles, St. François, St. Pierre, St. Paschal et Ste. Hélène; — au nord, les paroisses de Ste. Agnès, St. Irénée et St. Urbain.

Autour de l'église de chaque paroisse se groupe un village qui, peu-à-peu s'agrandit avec la population. Les plus considérables de ces villages sont ceux de Saint-Michel, St. Thomas, les plus grands de tous, l'Islet, Kamouraska, la Rivière du Loup, l'Islet Verte et Rimouski, pour la côte sud, et ceux de la baie St. Paul et la Malbaie sur la rive nord.

Territoire compris dans les comtés de Bellechasse, l'Islet, Kamouraska, Rimouski, Montmorenci et Saguenay.

L'aire contenu dans les limites de ces six comtés forme à peu près la cinquième partie de tout le territoire canadien, et sur cette immense étendue de terrain presque partout de bon sol, et avantageusement situé, — 1,343,160 arpens à peu-près, sont la propriété des citoyens, sur quoi environ 391,755 arpens sont tous les ans semés, le reste demeure en bois, en pâturage ou en repos.

Heureusement qu'il n'y a pas ici de ces grands propriétaires de terres, incultes, et il faut espérer que le gouvernement qui, possède ces terres ne permettra pas qu'elles soient accaparées par les spéculateurs et monopoleurs. Aucune partie de ce vaste territoire n'est totalement improductive, tout ce qui n'est pas occupé par la population agricole est exploité pour le commerce du bois ou celui des pelleteries, et cette dernière industrie pour le territoire seul du Saguenay y emploie une population de plus de 3,000 âmes.

Le sol est partout d'une bonne qualité, en beaucoup d'endroits excellent et dans beaucoup de localités, d'une fertilité presque sans égal. Dans le bas du fleuve, la terre tire de la mer une nouvelle richesse, dans les plantes marines que la tempête amène au rivage et qui produisent un des meilleurs engrais. En général, le pays est accidenté de côtes et de petites collines, il se montre des montagnes; mais peu considérables et on peut dire qu'il n'y a presque pas de terre non susceptible de culture.

Nul pays au monde n'est plus magnifiquement arrosé, et il est impossible de trouver ailleurs un nombre égal de pouvoir d'eau. Les bois les plus communs sont l'ébène, l'orme, le frêne, le mérisier, le bouleau, le hêtre, le cèdre, le pin, l'épinette, le sapin, le peuplier et le tremble pour les hautes futaies; les arbustes que l'on rencontre le plus souvent sont les cérisiers à grappe, la saule, le cornier et l'aune.

Les terres neuves produisent jusqu'à vingt minots de blé par arpent, quelquefois même plus dans quelques localités; après quelques années de culture le produit moyen est de dix minots par arpents ou à peu-près douze **winchester bushels** par acre, mais cette production est loin d'atteindre à la capacité productive du sol. Il se forme depuis quelques années des établissemens sur les excellentes terres de la couronne, et bon nombre de townships sont en progrès de défrichemens, notamment ceux d'Ixworth et Stonebridge, dans le comté de Kamouraska, et ceux de Wilworth, Viger, des Sauvages, Macpés, Neigette, McNider, Matane et St. Denis, dans le comté de Rimouski, sans parler des nombreux défrichemens du Saguenay.

La valeur des terres est difficile à assigner, car en général nos habitans ne vendent point, mais lèguent à leurs enfants, qui il faut se fonder en cela sur le prix des ventes, qui se font d'ordinaire sous de mauvaises circonstances, prix qui varient d'ailleurs suivant le tems et n'atteignent presque jamais la valeur réelle; une terre de deux arpents sur quarante en bois debout se vend de 15 à 25 louis, la terre mise en valeur se vend d'ordinaire £400 l'arpent et quelquefois beaucoup plus. L'habitation sur le bord du fleuve ajoute toujours à la valeur des terres pour les jouissances qu'elle procure, car avant tout, le canadien, et surtout le canadien du bas du fleuve vise à être heureux, puis comme offrant des endroits de chasse et de pêche et les engrais de la mer apporte dans les varecs et autres plantes marines.

IMPORTANCES ET PRODUCTIONS DU BAS DU FLEUVE

Il suffit d'avoir parcouru par terre l'une ou l'autre rive du Saint-Laurent et d'avoir vu la manière de vivre de nos cultivateurs pour savoir qu'ils sont producteurs à un haut montant. Rien n'est plus beau que la longue rangée de maisons blanches qui se déroule aux yeux du voyageur qui visite nos endroits, et si l'axiome suivant des staticiens est vrai, savoir: "qu'il y a un rapport direct incontestablement prouvé par les chiffres entre les lumières morales de l'esprit et la lumière du jour qui pénètre dans les maisons; en sorte que toutes les fois qu'en traversant un pays, on voit les maisons bien serrées, ayant beaucoup de portes et de fenêtres, on peut en conclure que l'instruction est répandue et que la civilisation est avancée". Si cet axiome est vrai, et il semble qu'il n'est pas possible d'en nier la vérité, la population de nos campagnes est une des plus civilisées et des plus éclairées, bien que l'instruction qui consiste à savoir lire et écrire soit moins répandue parmi la génération que dans bien d'autres pays américains; mais c'est une erreur de croire que la civilisation et l'éducation soient aux populations, dans un rapport exact avec le nombre des personnes sachant lire et écrire, surtout chez une population comme la nôtre possédant à un éminent degré ce caractère de socialité et cet esprit communicatif si propre à la diffusion des lumières.

Je dis ceci parce que ce document devant devenir public et être publié en langue anglaise sera une réponse aux mille et un mensonges débités intentionnellement et avec une persistance et une malice infernales par certains journaux et certains personnages; et j'en appelle à vous sur la courtoisie et la bonne éducation de nos habitans; loin de moi l'idée de vouloir établir un contraste avec aucune autre population du Haut-Canada; ce n'est pas nous qui refuserons justice à vos braves yeomen après nous l'être assis à leur table hospitalière et avoir reçu d'eux l'expression de leur bienveillance.

Je viens aux chiffres. — Dans les calculs suivans, j'ai pris pour base la population comme généralement adoptée dans les statistiques.

La superficie occupée est en moyenne de 12 arpents
La superficieensemencée de 3½ do
Production moyenne en grains de toutes espèces par habitant, de 20 minots
La superficieensemencée était en moyenne pour 1844 de 4¼ do

Le grand nombre de nouveaux établissemens a réduit cette dernière moyenne à 3½ à peu près pour 1850. La moyenne de 4½ demeure la même ou à peu près pour les comtés de Montmorenci, Bellechasse, Ilet et Kamouraska, et réduit d'autant la moyenne pour les comtés de Saguenay et Rimouski, où une grande population est occupée par le commerce du bois.

Le nombre des différentes espèces d'animaux, est à la population dans la proportion suivante:—

Chevaux	1.4%
Bêtes à cornes	1.1
Moutons	2.1
Cochons	1.3½

D'après les calculs faits sur les données prises par moi, dans mon voisinage, je trouve que la dernière proportion est de beaucoup au-dessous de la réalité, ce qui confirme dans l'opinion que j'ai sur l'imperfection de nos statistiques.

La population étant la base de nos calculs, il résulte que le chiffre de la population de chaque comté et de chaque paroisse est la mesure de l'importance de ces comtés et paroisses avec les différences générales qui suivent, toujours proportion gardée de la population.

C'est le comté de Rimouski qui possède le plus d'arpents de terre occupée et celui de Kamouraska le moins.

C'est le comté de Bellechasse qui possède le plus d'arpents de terre ensemencée annuellement, et celui de Rimouski le moins.

C'est le comté de Rimouski qui produit le plus de blé, et celui de Kamouraska, le moins.

C'est le comté de Kamouraska qui produit le plus d'orge et de seigle, et celui de Bellechasse le moins.

Ce sont les comtés de Bellechasse, l'Ilet, Kamouraska et Montmorenci, qui produisent le plus d'avoine, et ceux de Rimouski et Saguenay le moins.

C'est le comté de Saguenay qui produit le plus de pois, et celui de l'Ilet le moins.

C'est le comté de Kamouraska qui possède le plus de chevaux, et celui de Montmorenci, le moins.

C'est le comté de Bellechasse qui possède le plus de bêtes à cornes, et celui de Rimouski le moins.

C'est le comté de Kamouraska qui possède le plus de moutons, et ceux de Montmorency et de Rimouski le moins.

Ce sont les comtés de l'Ilet et de Kamouraska qui possèdent le plus de cochons, et ceux de Saguenay et Montmorency le moins.

Presque tout le commerce de bois se fait dans les comtés de Rimouski et Saguenay qui sont aussi ceux qui fournissent le plus d'huile, de pelleteries et la plus grande quantité de saumon; le comté de Kamouraska est celui qui fournit le plus de poissons, le comté de Montmorenci, celui qui fournit le plus de légumes pour le marché et celui de Bellechasse le plus d'animaux vivans.

La paroisse de Rimouski est celle où il y a le plus de moulins à scies et qui produit le plus de blé. Celles de la Rivière-du-Loup et Kamouraska où il va le plus d'étrangers: celles de Kamouraska, St-Denis et la Rivière-Ouelle où il se prend le plus de poisson et marsouins; Trois-Pistoles et Bic, où il se tue le plus de loups-marins, à l'exception des postes sauvages, dans le comté de Saguenay; Matane où il se tue le plus de pourcies; l'Ile aux Grues, le Cap, l'Ile aux Coudres, Kamouraska, l'Ile Verte et Rimouski le plus de gibier.

On peut estimer en £200,000 en valeur le montant des importations dans les six comtés. Les articles ainsi importés sont tous ceux qui viennent du dehors où sont manufacturés dans les autres parties du pays: ces articles sont vendues par nos marchands ou apportés par les habitans eux-mêmes, ce qui en rend l'évaluation exacte impossible. Il entre dans ces importations une certaine quantité de fleur et de lard pour les chantiers.

Les exportations atteignent en valeur le chiffre approximatif de £322,000 répartis comme suit sur les différents produits exportés.

Produits agricoles	£150,000
Bois pour le marché anglais	150,000
Pelleteries	16,000
Huile et poisson	6,000

L'item des produits agricoles peut se partager ainsi entre les différents produits de l'agriculture.

Beurre de la meilleure qualité	5.12
Lard et autres viandes	2.12
Grains et autres produits	5.12

Il faut remarquer que les comtés de Rimouski et Saguenay qui exportent presque tout le bois, envoient infiniment moins de produits de l'agriculture que les comtés de Bellechasse, l'Ilet, Kamouraska et Montmorency. Ces derniers comtés fournissent d'ailleurs aux établissemens à bois du Saguenay une grande quantité de foin, d'avoine et d'autres produits. Dans l'item des pelleteries, à peu près £15,000 appartient au seul comté du Saguenay; les fourrures qui forment la valeur de cet item sont les suivantes: ours, castors, renards rouges, argentés et noirs, loutres, martes et visons, aussi une certaine quantité de peau de loups-marins, de caribou et d'original.

Naturellement, je ne puis donner tous ces calculs comme étant d'une exactitude mathématique, ils ne sont qu'approximatif.

matifs; mais je n'ai pas de raison de croire qu'ils soient au-dessus de la réalité.

Au reste, voici des tableaux exacts à la rigueur pour ce qu'ils contiennent et qui vous mettront à même de juger de la valeur de mes chiffres en recourant en même temps au recensement de 1844.

Vous verrez dans ces tableaux des articles d'exportation consignés dans les uns, lesquels sont omis dans les autres, et vice versa, ce qui montre qu'aucun d'eux n'atteignent le chiffre réel des exportations des localités qu'ils concernent, dans ces cas, j'ai calculé par analogie et à défaut de renseignements récents, j'ai eu recours au recensement de 1844.

EXPORTATIONS de ST-ARSÈNE et ST-GEORGES de KAKOUNA, en l'année 1850

Produits	Quantités	Prix moyen	Valeur
Beurre	47382 lbs	6d.	£ 1184 11 0
Lard	20000 do	4d.	333 6 8
Graine de lin	500 minots	5s. 0d.	125 0 0
Orge	1500 do	2s. 6d.	187 0 0
Avoine	3000 do	1s. 3d.	150 0 0
Argent dépensé par les voyageurs			£ 1125 0 0
Grand total			£ 3292 17 8

La Rivière-du-Loup reçoit en argent déposé par les voyageurs, la même somme que Kakouna.

PRODUITS en GRAINS des paroisses de KAKOUNA, en l'année 1850.

Produits	Quantités	Valeur	
		£	s. d.
Bled	9142 minots	2285	10 0
Orge	8671 do	1088	17 6
Seigle	12501 do	2177	13 6
Avoine	19248 do	1203	0 0
Pois	7351 do	1470	4 0
Totaux	56918 do	8220	5 0

PRODUCTIONS ENREGISTRÉES dans la paroisse des TROIS-PISTOLES, en 1848

Produits	Quantités	Valeur	
		£	a. d.
Bled	10228 minots	2555	15 0
Seigle	9946 do	170	11 0
Orge	5600 do	700	0 0
Avoine	6523 do	407	13 9
Pois	6100 do	1220	0 0
Patates	47700 do	2891	5 0
Foin	150000 bottes	1875	0 0
Lin	2679 lbs	133	19 0
Sucre d'érable	10000 do	125	0 0
Laine	6900 do	690	0 0
Beurre	20689 do	517	4 6
Total en valeur		£ 12946	8 3

EXPORTATIONS des TROIS-PISTOLES, pour 1850

Produits	Quantités	Valeur	
		£	s. d.
Beurre	500 tinetes	750	0 0
Orge	1000 minots	125	0 0
Avoine	300 do	18	15 0
Graine de lin	200 do	50	0 0
Patates	1000 do	50	0 0
Bois	100 cordes	62	10 0
Potasse		100	0 0
Animaux vivants		100	0 0
Huile et saumon		100	0 0
Pelletteries		50	0 0
Madriers et planches		5000	0 0
Total en valeur		£ 6396	5 0

Les importations pour la paroisse des Trois-Pistoles sont évaluées à £4080. Les prix affectés aux produits sont les prix ordinaires; il faut remarquer que les grains, patates et toins employés par les cultivateurs à la nourriture et à l'engrais des animaux obtiennent ainsi transformés une valeur triple.

Je dois les tableaux qui précèdent à M.M. Dionne et Beau-lieu pour Kakouna, à M. le Dr. Dubé pour les Trois-Pistoles. Les

renseignements suivants me viennent de l'obligeance de MM. Heath et Barry, et ceux pour le Bic de M. Sylvain.

L'établissement du moulin à scie de l'Isle-Verte, importe annuellement pour £3,000; exporte en bois pour £5600, emploie terme moyen 85 hommes par jour, paie en argent comptant environ £1200 par année; expédie ordinairement 5 navires pour le marché anglais, 24 charges de goélettes pour Québec, et reçoit 7 chargements de goélettes.

Il y a en outre à l'Isle Verte trois marchands qui importent et exportent pour un montant considérable.

L'établissement du Bic se compose de deux moulins à scies, un moulin à farine et un moulin à carder et fouler.

Les importations pour 1850, sont de £2,700
Les exportations en madriers et bois carré de merisier pour l'Europe 3,900

Cet établissement emploie 40 hommes continuellement, et terme moyen 60 hommes par jour à l'année.

Il y a trois termes par année, et le seul terme de septembre 1850, a donné 220 causes dont 125 au-dessous de £6.5s.

Les trois derniers tableaux que j'ai inscrits sont pour vous donner une idée du mouvement et du commerce qui se font ici. Le premier de ces tableaux est la ligne du résumé des statistiques prises jour par jour en 1848, par M. Tourangeau sur l'ordre du bureau des Travaux Publics et dont les détails ont été transmis, et font partie des liasses de ce bureau.

Avant que de passer à un autre sujet, j'ajoute que nos marchands sont l'Angleterre pour le bois; la rivière St-Jean et surtout Québec pour nos produits agricoles, et que nous n'avons pour nous rendre au Nouveau-Brunswick, qu'un mauvais chemin pour charrettes à moitié chargés et que nous ne possédons aucune amélioration publique venant du gouvernement, n'ayant reçu depuis la date de notre existence (pour les six comtés) à peu près £20,000 quand nous versons chaque année plus de £22,000 dans le coffre provincial, dont à peu près £5,000 au revenu territorial, £800 à celui sur les phares, et £17,000 au revenu des douanes, sans compter ce qui provient des autres sources.

Explication des plans annexés à cette lettre.

Le plan que vous m'avez demandé de Rimouski vous montre la manière dont nos paroisses sont partagées par rangs, ayant presque tous la même profondeur de 40 à 42 arpents, et coordonnés en rapport aussi exact que possible avec les sinuosités du fleuve. La paroisse de Rimouski est une des plus irrégulières dans la distribution des rangs de concessions, cela vient de ce que le fleuve y est très sinueux, et de ce que la grande rivière de Rimouski coulant obliquement à travers la paroisse, a forcé les seigneurs à borner les concessions à la rivière.

Les chemins et routes y sont indiqués afin de vous faire juger de nos voies locales de communication et de leur nombre. Vous y verrez que cette seule localité possède dix moulins à scies et un à farine. En jetant un coup d'oeil sur ce dessin, vous pourrez apprécier l'excellence de l'endroit proposé pour un quai,



La faucheuse. [Auguste Bérubé, St-Léon-le-Grand]. Tirée du diaporama "Histoire de la vallée de la Matapédia par la photographie ancienne". Collection Normand Poirier, Lac-au-Saumon.

endroit que vous, le capitaine Boxer et M. Keefer avez trouvé si avantageux, protégé qu'il est au fond d'une baie sûre, en arrière d'une île et flanquée de pointes qui le mettent à l'abri des vents; n'oubliez pas d'ailleurs que l'île St-Barnabé offre à ses deux extrémités un hâvre à tous les vaisseaux et que ce hâvre sera en contiguïté avec le hâvre que formerait un quai. J'ai indiqué le nombre de brasses d'eau qui s'y trouvent à marée basse.

Le tracé du comté de Rimouski vous fera connaître ce que vous étiez désireux de savoir sur la direction des chaînes de montagnes, sur le nombre et le cours de nos rivières, sur le point de division des eaux qui se jettent dans le St-Laurent, d'avec celles qui coulent dans la rivière St-Jean ou dans celle de Ristigouche. J'y ai indiqué l'arrangement et l'étendue des établissements le long de la rive. J'ai laissé ce tracé libre de toutes inscriptions comme vous le désirez et j'y ai ajouté un petit plan de Métiis et un de Bic que vous avez trouvé si beau.

Le plan du quai proposé pour Rimouski vous indique la profondeur d'eau en pieds dans un grand rayon, la ligne des basses marées et la longueur nécessaire pour obtenir à l'extrémité du débarcadère, une profondeur de dix pieds dans les grandes marées basses. Le local, comme je viens de le dire est au fond d'une baie et un pareil local est toujours infiniment plus avantageux que les pointes, quand on a le rare bonheur d'y trouver assez d'eau, cela se conçoit facilement, les pointes étant les endroits les plus avancés vers le large sont naturellement plus exposées aux vents, aux courants, à la lame et aux glaces. Ici, un navire ne sera jamais forcé de s'éloigner du quai ou de passer d'un côté à l'autre, et pourra en outre entrer et sortir de tous vents, ayant assez de place pour louvoyer à grandes bordées en dedans comme en dehors du quai. Un autre avantage, c'est que la construction de ce quai n'entraînera aucune dépense pour achat de terrain et construction de voute, l'extrémité du quai arrivant au grand chemin à quelques pieds des hautes marées.

Le quai d'après mes plans déduits de l'examen de local aurait 1340 pieds de long courant nord-ouest, avec une aile de 360 pieds se dirigeant à l'ouest. Je propose une aile de cette longueur afin de pouvoir offrir un espace suffisant, présentant la même profondeur d'eau. La largeur du quai serait de 20 pieds pour une longueur de 1118 pieds, et de 30 pieds pour le reste, avec un talus d'un pouce par pied. Je ne donne que 20 pieds de largeur pour la plus grande longueur du quai, parce que tous ces quais étant beaucoup plus longs qu'il ne faut pour le logement des vaisseaux, toute la partie qui de terre, se rend au point où un bâtiment peut toucher le quai à marée basse n'est réellement qu'un chemin, un moyen d'atteindre ce point: alors quelle nécessité de lui donner une largeur plus grande que nécessaire pour le passage facile de deux voitures se rencontrant. La hauteur du quai à son extrémité serait de 29 pieds, c'est-à-dire trois pieds plus bas que la hauteur mentionnée dans les plans faits par M. Rubidge pour les autres localités, ce qui est conforme aux dispositions des endroits; car il est de fait qu'en haut du grand courant de l'Isle Verte, les grandes marées s'élèvent quelques fois à 20 pieds, tandis qu'au bas de l'Isle Verte, elles ne montent jamais plus que 17 pieds. A la réunion de la partie large de 20 pieds avec celle de 30, il y aurait des degrés pour l'usage des petites embarcations.

Avant de faire l'estimé de cet ouvrage, il est nécessaire de dire un mot sur son mode de construction, suivant moi le quai devrait être fait à charpente courante et pleine, les pièces à parois devant être de cèdre ou de pin, mais tout l'un ou tout l'autre, ajustées à leurs extrémités à joints carrés et ne recevant de foulage que la quantité nécessaire à la solidité des queues d'arondes des traverses ou corps-morts, car pour la durée et la résistance de l'ouvrage il est d'urgence que le massif de bois soit compacte sauf à ouvrir des lumières pour la ventilation intérieure. Les traverses ou corps-morts devraient être placés à six pieds les uns des autres de centre en centre et formant cloison; la première pièce du fond portant une plateforme pour le chargement, en outre des lambourdes courant sur la longueur du quai saisies entre les traverses et palcées de manière à ne pas se recouvrir les unes les autres. Dans toute la longueur des 1118 premiers pieds, les espaces entre les cloisons formées par les traverses pourraient alterner de vides et de pleins. Il va sans dire que dans toute la longueur où le fond ne découvre pas, il faudra faire usage de caissons séparés jusqu'au niveau de la marée basse, pour là-dessus continuer la charpente courante.

Voici maintenant l'estimé de cet ouvrage sur le prix des matériaux dans l'endroit, la pierre nécessaire pouvant se trouver dans 30 arpents autour de l'emplacement du quai, et le cèdre abondant dans la paroisse et les paroisses voisines: —

558 pieds, hauteur moyenne 11 p. 12,276 p. cubes de bois à parois en cèdre équarri, à 5s	£265 15 0
1771 morceaux de bois à tra- verses, lambourdes pour charpente intérieure à 2s	£177 0 0
Pierre - 270x11x20, avec déduction d'un sixième pour l'espace occupée par la charpente inté- rieure, 263 $\frac{2}{3}$ toises à 15s	£177 10 0
Total de la dépense pour matériaux des 558 premiers pieds	£610 7 0
560 pieds, hauteur moyenne 20'6 = 32,260 à 5s	£478 6 0
2732 morceaux, à 2s	273 4 0
Pierre - 280x20x20'6 - 1/8, 439 toises, à 15s	£329 5 0
Total des matériaux des seconds 560 p.	1,080 15 0
	£1,691 2 0
582 pieds, hauteur moyenne 27'6 = 32,018, à 5s	£667 0 10
3700 morceaux de 30 pieds, à 3s	£667 10 0
Pierre - 582 x 30 x 27'6 — 1/8, 1851 toises, à 15s	£1,388 5 0
Total pour matériaux des derniers 582 pieds	£2,610 15 10
Grand total pour matériaux, Pour ouvrage des charpen- tiers, y compris l'achat des madriers pour pavé et chevilles	£4,301 17 10 £1,198 2 2
Coût total du quai	£3,500 0 0

Pour me conformer à votre désir, voici les remarques que je crois devoir faire relativement aux autres quais proposés, et mes estimés du coût probable de ces constructions sont faits d'après les calculs précédents. Je crois bien que peu de localités présenteront autant d'avantages que Rimouski pour les matériaux; mais la différence ne peut être considérable, n'ayant trait qu'à la pierre, et dans tous les cas, il m'est impossible d'apprécier au juste ces différences, chose qu'il sera facile d'établir à la rigueur.

Le choix des localités ci-dessous désignées fait par MM. Killaly et Rubidge, a été fait dans mon opinion avec discernement et justesse, et cette partie du pays doit des remerciements à ces MM., pour l'intérêt qu'ils ont pris en leurs capacités, en faveur de ces importantes améliorations.

Je diffère d'opinion avec M. Rubidge sur la forme de la construction à adopter dans certains endroits et comme je l'ai dit, dans la plus grande partie de leur longueur ces quais ne devraient avoir que vingt pieds de large.

La forme en T, de l'extrémité des débarcadères, telle qu'adoptée par M. Rubidge, aux plans duquel je réfère, c'est-à-dire avec des ailes de chaque côté formant angles droits avec le reste de la construction est suivant moi, ce qui convient le mieux pour les débarcadères de St-Michel, Berthier, l'Islet et la Pointe aux Orignaux, parce que ces quais s'avancent en pleine côté dans ces endroits peu ou point protégés, doivent offrir un abri de l'un ou de l'autre côté pour permettre aux vaisseaux de changer avec les vents et être à couvert du côté du large; mais ces ailes il me semble devraient être plus longues qu'indiquées; pour en diminuer le prix, on pourrait ne leur donner qu'une largeur de vingt pieds.

Le quai de la Malbaie, celui des Eboulements et celui de la Rivière-du-Loup, comme celui de Rimouski que je viens de vous décrire devant occuper des endroits abrités de tous côtés excepté un, ne devraient avoir qu'une seule aile à leur extrémité, mais il faudrait donner à cette aile une plus grande longueur, et dans mon humble opinion, ces ailes ne devraient pas avoir moins de 250 pieds, et on ne doit pas faire cas de l'excédant de dépense occasionnée si l'on considère qu'ainsi faits, ces quais seront des hâvres sûrs et commodes où des vaisseaux de toutes

grandeurs peuvent venir chercher un refuge, les bâtiments côtiers et les vapeurs pouvant aborder à marée toute basse, et les grands navires à marée haute. La direction à donner à cette partie de la construction dépend des circonstances du local, ainsi à la Malbaie sa direction devrait être vers le nord, aux Eboulements vers le sud-ouest, à peu près, à la Rivière-du-Loup vers le S.S.E. formant un angle, rentrant tant soit peu aigu; pour ce faire, le quai devra être rejeté un peu plus vers l'ouest qu'indiqué sur le plan. Pour obtenir la profondeur voulue à l'entrée du quai, la longueur totale de 880 pieds pour le quai de la Rivière-du-Loup ne me paraît pas suffisante, par la raison que la pente du terrain au départ de l'eau basse étant rapide, la profondeur d'eau diminue rapidement, et en jetant un coup d'oeil sur le plan de ce quai, vous verrez qu'à l'avant du vapeur qui y est dessiné il ne s'y trouve que six pieds d'eau, tandis qu'il y a dix pieds à son arrière, de ce dernier point l'augmentation en profondeur est plus graduelle et n'ajouterait pas beaucoup à la hauteur du massif. Je ferai aussi remarquer que les charpentes à jour (open crib), ne peuvent convenir dans des endroits où l'eau monte et baisse à cause de la glace en hiver.

Tenant compte de ces changements, voici mes estimés sur le coût probable de toutes ces constructions. Malheureusement il n'y a pas de plans de faits pour la Malbaie et les Eboulements, deux endroits favorables, et en conséquence je ne puis rien en dire, ne connaissant ni la longueur ni la hauteur moyenne nécessaires.

Ayant fait l'estimé du quai de Rimouski, en évaluant chacun des matériaux, il m'est facile de trouver combien coûte la masse. Dans la partie de construction dont la moitié est pleine et l'autre vide, avec une largeur de 20 pieds, la verge cube coûte 2s. 6d.; dans l'autre partie de la construction 2s. 8d., sans y inclure l'item pour ouvrage etc.

Quai à la Rivière-du-Loup

650 x 14 x 21'2" = 7115 verges cubes à 2s. 6d.	£889 7 6
550 x 30 x 34'6" = 22626 do de à 2s. 8d.	3016 16 0
Pour ouvrage, etc.	1089 17 0
Coût total	£4996 0 0

Quai de la Pointe aux Orignaux

240 x 11 x 20'11" = 2045 verges cubes à 2s. 6d.	£255 12 6
410 x 27 x 32'3" = 13,228 do do à 2s. 8d.	1763 14 4
Pour ouvrage, etc.	563 13 2
Coût total	£2583 0 0

Quai de l'Islet

Tête — 200 x 32 x 22'8" = 5373 verges cubes à 2s. 8d.	£716 8 0
600 x 27 x 32'3" = 23,090 do à 2s. 8d.	3078 13 4
1270 x 9 x 20'9" = 8784 verges cubes, à 2s. 6d.	1098 0 0
Pour ouvrage, etc.	1365 18 0
Coût total	£6259 0 0

Quai à Berthier

500 x 23 x 31'11" = 13,594 verges cubes, à 2s. 8d.	£1812 10 8
Pour ouvrage	505 9 4
Coût total	£2318 0 0

Quai à St-Michel — (Pour 6 pieds d'eau)

Tête — 250 x 28 x 32'4" = 8382 verges cubes, à 2s. 8d.	£1117 12 0
100 x 28 x 32'4" = 3353 do à 2s. 8d.	447 14
1000 x 12 x 21 = 9333 do à 2s. 6d.	1166 12 6
Pour ouvrage, etc.	785 14 2
Coût total	£3517 0 0

Récapitulation

Quai à Rimouski	£ 5500 0 0
do à Rivière-du-Loup	4996 0 0
do à Pointe aux Orignaux	2583 0 0
do à l'Islet	6259 0 0
do à Berthier	2318 0 0
do à St-Michel	3517 0 0
Total	£28,173 0 0

On pourrait en outre construire des débarcadères peu coûteux, qui seraient d'un grand avantage dans les endroits suivants, savoir, à un point quelconque de l'Isle d'Orléans, à la pointe St-Roch, dont M. Rubidge fait mention dans son rapport déjà cité de 1847, et à l'Isle Brûlée, ce dernier à l'usage des belles et productives paroisses de Kamouraska, St-Paschal et St-André. De la rivière du Loup à Rimouski, il y a une distance de 20 lieues; de toute nécessité un quai devrait être construit à quelque point de la côte entre ces deux endroits; pour le moment, le sujet est lié avec un objet d'une importance encore plus grande.

Je veux parler d'une communication entre la rivière St-Jean et le St-Laurent, et je ne suis point le moins du monde, tenté de croire que le gouvernement oublierait le sentiment de son devoir au point d'abandonner ce grand projet, j'aurai occasion d'en parler ailleurs. Un autre objet d'un vif intérêt pour notre population, c'est l'ouverture de chemins sur les terres de la couronne, je vous réfère en cela au rapport du comité de 1849 sur l'émigration.

Deux chemins publics mettent cette province en communication avec le Nouveau-Brunswick, le chemin de Témiscouata, qui de la rivière du Loup se dirige vers le lac, et de là, vers le Nouveau-Brunswick, et celui qui de Métis, va à la Baie des Chaleurs. Ces derniers sont dans un état horrible, et il devient urgent de les réparer. Je ne résiste pas au désir de vous présenter en gros, un estimé de quelques améliorations de ce genre dont la plupart ont été recommandés par M. Killaly.

Je suis sûr que les sommes inscrites employées avec économie et discernement, seront suffisantes à l'obtention du but proposé: —

Pour portages entre Matane et Cap Chat	£1000
Réparations sur le chemin Témiscouata	1000
do do de Métis	1000
Chemin en arrière de l'Islet	1000
Routes sur les townships Viger, des sauvages, à Boisbouscache, Macpés et Neigettes	4000
Communications avec le Saguenay	8000
Eboulements et à la Malbaie, 2 quais, (disons).	7000
Débarcadères à l'Isle d'Orléans, St. Roch des Aulnets et l'Isle Brûlée, (disons)	3000
	£26000

Cette somme jointe aux £28,173 pour la construction des quais dont j'ai parlé plus haut, et aux 5 pour cent ordinairement alloués pour frais de gestion, formant un montant d'à peu près £56,900, ne serait certes pas plus que ce que justice doit aux habitants, dont je me suis fait ici l'avocat bien incapable, mais zélé. Un mot avant de terminer sur le résultat probable de telles améliorations. Vous m'exprimiez lors de votre entrevue, un doute très fort sur l'effet produit en faveur de la formation des nouveaux établissements par l'ouverture de chemins; qu'il me suffise de vous dire en réponse, que le 24 octobre dernier, le chemin de Métis à Matane était donné à l'entreprise par petits contrats, que le 25 novembre il était terminé, le 1er décembre parfaitement beau, et accepté à l'exception de quelques ponts, et que le 15 décembre, des huit lieues de terre que ce chemin traverse, pas un pouce n'appartenait au gouvernement, plusieurs des nouveaux propriétaires ayant déjà commencé leurs abatis: en sorte que 15 jours après la confection du chemin, le gouvernement se trouvait à recevoir de la seule vente des terres, l'intérêt jusqu'à remboursement du capital d'une somme plus considérable que celle dépensée. Le chemin est, je crois celui qui coûte le moins, et un de ceux où les entrepreneurs ont le mieux fait leur affaire.

Cela dépend du système adopté, et dont j'aurai occasion de faire rapport à votre bureau.

Pardonnez aux imperfections de ces détails recueillis à la hâte au milieu de nombreuses occupations, et croyez-moi,

Tout à vous,

(Signé,) **J.C. TACHÉ.**

A l'hon. W.H. Merritt,
C.C., T.P.,
Toronto.

Notes

1- Historique du peuplement

1. Recensement Canada, 1870-71 vol. 4.
2. Ibid.
3. Hamelin et Roby, Histoire du Québec 1850-1900. pages 237-238.
4. "Une étude socio-historique de la présence jersiaise sur la côte de Gaspé" in **Revue d'Histoire et de traditions populaires de la Gaspésie**. no. 62-63, juillet-sept. 1978. p. 67-68.
5. Extraits de témoignages oraux d'anciens travailleurs forestiers.
6. Dechêne Louise. **Les entreprises de William Price 1810-1850**. page 38-39.
7. Rapport d'enquête. **Pêche au saumon sur la rive sud du district de Gaspé**. AJALBC app. LL 1843.
8. Voir texte suivant.
9. "Une étude socio-historique. . . opus cité.

2- L'exploitation agricole

1. Raoul Blanchard, **L'Est du Canada Français**. Tome I, p. 155.
2. Voir tableau suivant.
3. Le District de Rimouski comprenait à l'époque la région s'étendant de Saint-Simon à Matane, de même que la vallée de la Matapédia.
4. Hamelin, Jean et Roby, Yves. **Histoire économique du Québec, 1851-1896**.
5. Voir annexe Rapport Taché.
6. Hamelin et Roby, opus cité.
7. Raoul Blanchard, opus cité, pp. 152-153.
8. Ibid, p. 153.
9. Hamelin et Roby, opus cité.
10. Firmin Létourneau, **Histoire de l'agriculture**.
11. Ibid.

3- L'exploitation forestière

1. Louise Dechêne, "Les Entreprises de William Price", dans **Recherches Sociographiques**.
2. Ibid, p. 20.
3. Ibid, p. 21.
4. J.A. Gauvreau, **Actes notariés**, no. 3308.
5. Ibid, no. 3313.
6. Ibid, no. 1180.
7. Louise Dechêne, opus cité. p. 37.
8. Hamelin, Jean et Roby, Yves. **Histoire Economique et Sociale du Québec 1851-1896**, p. 398.
9. Louise Dechêne, opus cité, p. 35.
10. Ibid, p. 24.
11. Ibid, p. 39.
12. Ibid, p. 43.
13. Ibid, p. 48.

4- En annexe... le Rapport Taché

1. Tiré de **Appendice of the Journals of the Legislative Assembly of the Province of Canada**, 1850. (1842-1859: 17 volumes).