

cipales obstructions, se trouve dans les journaux du Nouveau-Brunswick de 1839. Mais les travaux semblent n'avoir commencé qu'en 1845, époque à laquelle une allocation de £1,000 pour améliorer la navigation. En 1846, une subvention de £300 fut accordée pour un vapeur qui devait faire le trajet entre Frédéricton et Tobique. £300 furent accordées pour construire des sentiers de hâlage et le droit exclusif d'expédier un vapeur entre la Grande Chute et St. François fut garanti pour cinq ans à certains particuliers. En 1847, on accorda £1,500 pour enlever les obstacles à la navigation entre Frédéricton et la Grande Chute, et £500 pour des travaux analogues en amont de la Grande Chute. En 1848, le comité de la navigation à l'intérieur, après avoir constaté que l'argent déjà dépensé avait beaucoup contribué à faciliter le trafic, recommandait de nouvelles allocations au montant de £650.

Jusqu'alors, les tentatives d'amélioration n'avaient que médiocrement réussi, vu que les travaux étaient fait sans aucun système.

Durant la session de 1849, un acte fut passé autorisant la dépense de £2,000 annuellement, pendant cinq ans, pour améliorer la navigation entre Frédéricton et la Grande Chute. L'été suivant, une exploration très-complète et très-minutieuse fut faite par le capt. Bent I. R., et M. Grant, I. C.—et dans leur rapport (Appendices aux journaux de la chambre du N. B., 1850,) ces messieurs définissant un système général qui, dans leur opinion, devait être suivi pour les travaux.

M. Grant fut subséquemment nommé commissaire et remplit ces fonctions durant les étés de 1850-51 et 52. Sous son contrôle £6,544 19s. 3d. furent dépensées pour construire et réparer les digues et pour miner le roc à la Chute de Médectie.

En 1853, M. MacLauchlan prit la direction des travaux qu'il surveilla jusqu'en 1856. Durant cette période, on dépensa près de £6,800, principalement pour enlever de grosses roches et des barrages rocheux. Dans son rapport du 27 nov. 1855, il dit que "comme résultat de ses opérations, les vapeurs purent, durant cet automne-là, faire sûrement le trajet de 70 milles entre Woodstock et la Grande Chute, avec moins du tiers du niveau maximum de la rivière, et entre Frédéricton et Woodstock, 64 milles, avec moins du quart du niveau maximum." Dans son rapport du 4 décembre, 1856, il dit : "Les améliorations faites depuis quatre ans ont permis d'augmenter la charge des remorqueurs de 10 à 25 barils et réduit les voyages de deux jours entre Frédéricton et de plus d'un jour jusqu'à la Grande Chute. Enfin, le commissaire en chef des travaux publics dit, dans son rapport de 1856, que de l'aveu de tous les intéressés, la navigation de la rivière a été considérablement facilitée.

En 1857, on dépensa, pour les sentiers de hâlage, £217 et en 1858, pour le même objet, £259. En 1859, on enleva de la Chute de Médectie environ trente grosses roches ; ce travail coûta £263 4s. 9d. La même année, on dépensa £85 au barrage de l'île aux Ours (*Bear Island*) et £75 entre Woodstock et la Grande Chute. En 1860, on dépensa £106 9s. à l'île aux Ours, et £230 pour enlever les roches à divers endroits. En 1861 il fallut encore dépenser \$622.52 à l'île aux Ours et \$915 pour miner les roches. En 1864, on dépensa \$464 à la Chute de Meductie.

Ainsi donc, à divers époques, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a voté près de \$62,000 pour les améliorations de la rivière St. Jean, en amont de Frédéricton, et sur cette somme, \$60,000 ont été dépensées entre Frédéricton et la Grande Chute.

Conformément à vos instructions, j'ai fait, l'été dernier, l'exploration de la rivière Madawaska ; j'ai calculé les sondages, les niveaux et les sections transversales en vue d'évaluer ce que coûterait l'établissement d'une ligne de communication par eau entre la Grande Chute et le lac Témiscouata. J'ai aussi examiné la rivière St. Jean, entre l'embouchure de la Madawaska et Frédéricton, distance de 180 milles.

Le lac Témiscouata est une magnifique nappe d'eau, longue d'environ trente milles, sur une largeur variant d'un demi mille à un mille, et demi. Sa profondeur moyenne dépasse cinquante pieds et l'on dit que, par endroits, elle atteint 200 pieds. On y rencontre absolument aucun obstacle à la navigation. L'extrémité N.-O., ou *Tête* du lac, se trouve à environ 30