

présentés à la législature du Haut-Canada et "préparés par un ingénieur civil de beaucoup d'habileté et d'expérience, M. Samuel Clowes," ainsi que le volume contenant la collection des rapports des ingénieurs américains sur leur système de canaux. L'article 5 lui dit d'inspecter le canal Lachine, "qui est une entreprise véritablement importante et magnifique (pour un pays nouveau)," afin de se mettre au courant du coût des matériaux, etc.; et lui enjoint de donner les travaux à l'entreprise. Les autres articles se rapportent à l'aide que lord Dalhousie et sir Peregrine Maitland lui donneront pour le mettre en état de faire les arrangements nécessaires relatifs à l'acquisition du terrain, que le conseil de l'artillerie désire qu'on achète "en quantités suffisantes, aux endroits du canal avoisinant Kingston, où, en raison de leur proximité du lac Ontario, il pourra devenir nécessaire de construire des redoutes ou des batteries pour la protection des levées et des écluses contre les tentations d'un ennemi s'approchant pour les détruire." (Série C., vol. 426, pp. 164, etc.).

Les vues exprimées par sir James Carmichael Smith au sujet de la construction des canaux au Canada, savoir, que ces canaux étaient destinés à des fins purement militaires, expliquent son opposition à toute proposition tendant à l'agrandissement de ces canaux. Le 13 juillet 1826, ce qui paraît être aussitôt après son arrivée, le lieutenant-colonel By envoie au général Mann une dépêche dans laquelle il recommande fortement la formation d'une voie de navigation à vapeur ininterrompue de Québec au lac Supérieur, en agrandissant les écluses de façon à admettre des steamers comme il s'en construisait un grand nombre pour la navigation des lacs; d'ouvrir une voie de communication avec le lac Champlain, de façon à attirer à Québec le commerce de cette partie du Canada et de la région des Etats-Unis baignée par le lac; d'approfondir et rendre navigable au moyen d'écluses le passage qui règne au nord de l'île de Montréal; et de donner accès au lac Supérieur au moyen de ce qu'il appelle "un ouvrage de peu d'importance aux chutes de Sainte-Marie." Il exprime aussi l'opinion que si cette grande entreprise était complétée le canal Lachine ne suffirait pas pour le passage de la centième partie du commerce des lacs; mais cela, ajoute-t-il, "n'aurait pas d'importance, vu que la masse de ce commerce passerait au nord de Montréal en route pour Trois-Rivières, qui, étant la première rade dans le Saint-Laurent, deviendrait le rendez-vous général de la flotte." On trouvera cette lettre au long à la note D, p. 69.

Comme on verra par la réponse de sir James Carmichael Smyth au général Mann (note D, p. 73), il s'oppose dans les termes les plus énergiques aux propositions du lieutenant-colonel By. La seule idée était, comme on voit, d'ouvrir une voie militaire, et les intérêts du commerce n'avaient à ses yeux aucune importance. "Un canal dont les écluses auront 20 pieds de largeur admettra, dit-il, les chaloupes canonnières qu'on emploie dans le pays, et dédommagera de ce qu'il aura coûté." Et plus loin: "Je ne vois pas ce qu'il y a à gagner à une plus grande largeur sans une profondeur correspondante. Des écluses de 20 pieds de largeur répondront à tout ce qu'on en veut; un plus grand canal ne dédommagera jamais, coûtera une somme prodigieuse et n'offrira pas d'avantages correspondants."

Le dernier paragraphe de sa lettre fait très clairement voir son entière indifférence à l'égard des intérêts commerciaux. "Le lieutenant-colonel By," dit-il, "ne me paraît pas avoir judicieusement considéré le côté militaire des travaux de défense du Canada quand il propose de rendre plus facile la navigation de la rivière qui conduit du lac Champlain au fleuve Saint-Laurent. S'il pouvait au contraire