

toire ou sa romance: Le saut au Récollet, la Culbute, la Chaudière, les Cheneaux, le Grand-Calumet, Carillon, le Chapeau, les Deux-Joachims, le Rocher-Capitaine, le Trou, la Veillée, Plein-Chant, le portage des Paresseux, les Epines, sont autant de sentinelles immobiles d'un âge passé qui, dans une région habitée par des Anglais restent encore dans leur vieille parure française pour perpétuer la mémoire de ceux qui ont arraché aux tribus sauvages ce vaste héritage commun et pour illustrer, en même temps, l'endurance ethnique et la loyauté solide de leurs descendants.

Après bien des années d'un prospère commerce de fourrures, effectué au moyen de canots et autres légères embarcations, la route de l'Ottawa devait nécessairement devenir abandonnée au point de vue du commerce quand de plus gros navires firent leur apparition et transportèrent le commerce ailleurs.

Entre temps cependant, la science de l'hydraulique avait fait de merveilleux progrès et au milieu du siècle dernier, le génie de l'homme conçut l'idée de vaincre les obstacles naturels de la route de l'Ottawa. Ce fut alors que l'on proposa de faire au moyen d'écluses et de barrages, le portage des navires contenant toute leur cargaison et de les transporter au delà de la hauteur des terres depuis le lac Huron jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

C'était là le projet du "Canal de la baie Georgienne."

Au cours de l'été de 1856, M. Walter Shanly, un ingénieur de renom de l'époque, fut prié par le commissaire des Travaux publics de faire un relevé exact de la rivière Ottawa et de la rivière des Français, depuis Montréal jusqu'au lac Huron, et de faire rapport sur la possibilité de construire une ligne de navigation non interrompue entre ces deux endroits.

M. Shanly se mit immédiatement au travail, l'expédition commençant vers le mois d'août, mais au commencement de janvier 1858, un décret en conseil fut rendu ordonnant de cesser les travaux. Le rapport fut soumis à l'assemblée législative au mois de juillet 1858.

(A six heures la séance est suspendue et reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. LAMARCHE: Ce premier rapport ne peut en aucune façon être considéré com-

[M. Lamarche.]

me une étude complète et fouillée de la question, mais il est plus que suffisant pour établir la possibilité de l'entreprise et les nombreux avantages qui découleraient de l'ouverture de cette voie fluviale. Le travail de Shanly comprend une étude de toute la route depuis le lac Huron jusqu'à Montréal, c'est-à-dire une distance de 430 milles. Cependant, une partie seulement de cette route fut exactement sondée et étudiée, et cette partie comprend toute la rivière Mattawa et cette branche de l'Ottawa qui s'étend depuis le Portage-du-Fort jusqu'au pays de Deep-River, formant en tout une distance globale de 105 milles. Quant au reste de la route, l'on se contente d'en faire une exploration et un examen minutieux.

Ce rapport démontre de plus, au moyen d'une étude comparative des distances et des tarifs de transport, la supériorité de la route de l'Ottawa sur toutes les autres au point de vue commercial.

Dix ans avant la Confédération, Shanly avait donc attiré l'attention des hommes publics de son temps sur cette grande question, et aujourd'hui, plus d'un demi-siècle plus tard, quand j'appelle à mon tour l'attention des hommes publics de ce jour sur cette même question, je ne puis me servir de paroles plus appropriées que celles que j'ai trouvées dans les conclusions du rapport de Shanly:

A ceux qui se sont consacrés à l'étude des lois qui gouvernent le mouvement de notre trafic de l'Ouest, je laisse le soin de calculer jusqu'où le Canada pourrait s'élever en importance commerciale s'il ouvrait à travers le cœur de son territoire un réseau de navigation non interrompue qui raccourcirait au moins de 150 milles les moyens de communication que nous avons ou qui pourraient exister à l'avenir entre la mer (soit sur le golfe Saint-Laurent ou à l'estuaire de la rivière Hudson) et la plus grande étendue de terre à blé du monde entier.

Quelques mois après la publication du rapport de Shanly, un autre ingénieur, M. T. C. Clarke, fut prié de faire un second relevé.

Ce rapport, soumis à l'assemblée législative dans le mois de mai 1860, est rempli de précieux renseignements et constitue, avec le rapport précédent de M. Shanly, une étude intéressante et complète du sujet en ce qui regarde la construction.

M. Clarke s'accorde avec M. Shanly dans les conclusions générales, lesquelles sont des plus favorables à l'entreprise, mais il diffère avec ce dernier en ce qui regarde le coût, la méthode de construction et l'approvisionnement de l'eau.