

## APPENDIX No. 19.

## ROUTE DE LA RIVIÈRE ROUGE.

(No. 20,868.)

FORT GARRY, 17 juillet 1871.

Hon. H. L. LANGEVIN, C. B.,  
Ministre des Travaux Publics, etc., Ottawa.

MONSIEUR,—A l'époque où j'avais l'honneur de soumettre le rapport annuel à l'hon. ministre des T. P., une expédition passait sur le chemin de la baie du Tonnerre, en route pour l'établissement de la Rivière Rouge. Comme j'ai fait rapport à différentes époques sur la marche progressive de cette expédition, il n'est pas besoin de la mentionner ici autrement que pour dire que les moyens de transport, sur les eaux de l'intérieur, disposés sous la direction de votre bureau, et les arrangements en général ont parfaitement répondu aux besoins de la circonstance, et que, après qu'on eût franchi le chemin qui forme le premier chaînon de communication, le voyage en bateaux, entre le lac Shebandowan et le Fort Garry, se fit facilement et sûrement, puisque le retour des troupes impériales, à l'automne, fut aussi heureux que leur premier trajet.

Il a été ainsi clairement démontré que les lacs et rivières de l'intérieur, qui s'étendent en une chaîne continue, avec quelques courts portages intermédiaires, entre le lac Shebandowan et le lac Winnipeg—parcours de 500 milles—étaient, ainsi que j'ai eu l'honneur d'en informer votre bureau, admirablement adaptés au passage des bateaux légers, ne présentant même dans leur état naturel que peu de difficulté et encore moins de danger à l'expédition.

## CHEMIN DU FORT GARRY.

L'ouvrage a été commencé sur ce chemin le 27 juillet de l'année dernière; et, en premier lieu, dans le but de faciliter les mouvements des troupes, on ouvrit un sentier sur le prolongement de celui qui avait été ouvert antérieurement à l'angle Nord-Ouest du lac des Bois.

Plus tard dans la saison, et après le départ des troupes impériales du Fort Garry, on acheta les fournitures de l'équipement et les vivres que l'on put obtenir dans l'établissement de la Rivière Rouge, et l'on fit des arrangements afin que les opérations fussent exécutées avec méthode. Un officier expert fut nommé pour surveiller les travaux sur le chemin, et l'honorable compagnie de la Baie d'Hudson, par l'intermédiaire de son agent à Fort Garry, M. McTavish, consentit à agir comme paie-maître.

Il était difficile à cette époque de se procurer la main-d'œuvre à cause de la condition politique de l'établissement, même en donnant des gages élevés; les magasins étaient peu garnis d'articles d'équipement et les vivres étaient très-chères. Les travaux furent poussés vigoureusement, malgré tous ces inconvénients, durant tout l'automne et l'hiver suivants; et à l'ouverture du printemps, les voitures pouvaient franchir ce chemin sur tout son parcours, à l'exception de quelques milles à l'angle Nord-Ouest, qui comprenaient une section d'un marais qui fut bientôt mis dans un état passable.

On peut considérer la région qui s'étend entre le lac des Bois et l'embouchure de la rivière Blanche comme un vaste marais, entrecoupé de pointes parallèles de sable ou de petites arêtes de gravier; heureusement, celles-ci s'étendent dans la direction générale de la ligne de la route et on les a utilisées lorsque cela a été possible. Mais les arêtes ne sont pas continues et on a dû construire entre elles des ponts sur les grands marais. Le plus étendu de ces marais est celui de l'angle Nord-Ouest, large de trois milles, à l'endroit où le chemin le traverse. Une grande partie n'est qu'une foudrière où il n'y a pas de bois pour les fascines et on a dû transporter les matériaux dans ce but d'une grande distance.