

prendre toute partie des terres ainsi concédées qui pourra être nécessaire pour les travaux de défense militaire", et il considérait le canal comme tel. Selon ce que dit lord Dalhousie, tous les efforts ont été faits pour satisfaire les propriétaires des terres où passe le canal, et il dit de plus que nul d'entre eux n'a objecté jusqu'à ce qu'on ait atteint la terre de M. Grece, alors que ce dernier a présenté immédiatement un protêt, se servant, selon la déclaration sous serment du caporal George Evans, du corps des Ingénieurs royaux, du langage le plus vil; ce que, pris avec son refus de nommer une somme quelconque pour le dommage qu'il prétendait subir, lord Dalhousie regardait comme preuve que son but n'était pas tant d'obtenir une indemnité équitable que d'empêcher la continuation du canal. Les papiers qui nous occupent ne font pas connaître la décision finalement prise dans le cas de M. Grece.

On attachait une grande importance aux voies de communication intérieures pour les fins militaires et à l'établissement de colonies militaires pour les protéger. Pour ce qui est des voies de communication, on préconisa la construction de canaux et l'établissement d'une voie navigable de Montréal au lac Ontario par l'Ottawa. L'opinion de lord Dalhousie sur le moyen de communiquer entre l'Ottawa et Kingston différait de celle des autres autorités. Il semble ne pas s'être rendu compte que le canal à cette fin n'était qu'une partie d'un plus grand tout. Ecrivant en mars 1825 à lord Bathurst sur le sujet, il informait Sa Seigneurie qu'il avait été rapporté que le Rideau fournissait une voie de communication facile sur la moitié de la distance entre le fleuve Ottawa et Kingston, mais qu'un examen fait avec soin avait démontré que la construction d'un canal ne saurait se faire qu'à des frais immenses et qu'il serait mieux de construire un chemin militaire ou même un chemin de fer, qu'on pourrait bâtir à beaucoup meilleur marché et en beaucoup moins de temps. Il regardait une pareille voie de communication comme de la plus haute importance, d'autant plus que les établissements dans cette direction comptaient déjà une grande population. (Q., 172-1, p. 104.)

On trouvera des renseignements sur les canaux dans des rapports précédents.

La proposition de faire construire un chemin de fer entre Kingston et Ottawa est une des premières mentions pratiques de ce moyen de transport. Il n'est pas nécessaire de retracer l'historique des chemins de fer depuis le grossier effort fait pour obtenir un moyen de transporter la houille des mines au littoral plus facilement que par les misérables chemins d'alors, jusqu'à l'état de chose actuel où plusieurs milliers de millions de dollars sont engagés dans des compagnies de chemin de fer qui fournissent de l'emploi à des milliers d'hommes.

La proposition de lord Dalhousie est digne de remarque. Le premier acte constitutif d'une compagnie de chemin de fer (le Stackton and Darlington dans le Nord de l'Angleterre) avait été rendu en 1821, et le chemin ouvert à la circulation en septembre 1825, tandis que la proposition de lord Dalhousie date de mars de cette dernière année, alors qu'il était en congé en Ecosse. Lord Dalhousie attachait tant d'importance au sujet d'une voie de communication entre Ottawa et Kingston qu'il demanda à lord Bathurst de soumettre la question au duc de Wellington. Il n'est guère nécessaire de dire à quiconque connaît l'histoire des travaux de l'art au Canada que le canal Rideau ne se construisit pas sans beaucoup de friction entre les ingénieurs, et la nomination de commissaires pour régler les différends relatifs à ses dimensions, ce qui paraît avoir été fait par le moyen d'un compromis.