

Appendix
(A.)
No. IX.
31^{re} Janv.

It therefore only remained to me to try the possibility of forming a cut from Saint Mary, where the Chaudiere becomes navigable for small craft to the Saint Lawrence. This I found to be as impracticable as the former scheme, from the very high ridges of lands lying between Saint Mary and the Saint Lawrence, and the large tracts of uncultivated lands through which the canal must pass. Were these difficulties overcome, the few advantages to be derived from it would not possibly repay the immense expense of the undertaking.

By the project of joining the Chaudiere to the Etchemin, no advantages could possibly be gained, for when accomplished, the navigation of the Etchemin presents as many and even more difficulties than the Chaudiere; its rapids being as frequent. The river every where shallower, and the banks in general extremely steep and elevated. These, I trust, will be sufficient reasons for my not laying before you any estimates of the probable expense of any works, for the amelioration of the river, the difficulties to be encountered being so numerous as to render it impossible to form any idea of the sums likely to be required for such an undertaking, which is in itself impracticable. I had indeed conceived that a communication might be made with the Etchemin for the conveyance of rafts, thus affording a method of transporting the timber from the source of the Chaudiere to the Saint Lawrence; but this idea I was obliged to give up, there being a long ridge of land to cut through, which is one hundred and twenty seven feet five inches above the level of the Chaudiere, and there being independent of this obstacle a difference of level of one hundred and fifty feet nine inches between the river at the route Justinien, and the nearest point of the river Etchemin. These I conceive to be sufficient reasons for giving up all idea of rendering navigable the Chaudiere either in boats or rafts, as there does not appear one feature in the country favorable to the execution of such a design. The river about Saint Mary presents no other obstacles to navigation than the rapid Du Diable, at least as far up as the bank of the rivers are settled, that is to say, to the river Du Loup; from thence up to Lake Mégantic, it may be said to be one continued rapid, extremely dangerous and hazardous even in birch canoes, and in many places affording scarcely water enough to float them. The navigation of the rapid Du Diable might be improved in some measure by blasting some of the rocks, but could never in my opinion be rendered safe for other than rafts or canoes.

This, Gentlemen, is the substance of the information I have been able to procure relative to the river Chaudiere.

The accompanying Plans I have laid down with all possible accuracy, and trust they will meet your approbation.

I have the honour to be,

GENTLEMEN,

Your most obedient humble servant,

J. P. CATTY,
Lt. R. Engr.

No. X.
11th Feby.

To the Honourable the HOUSE OF ASSEMBLY, of the Province of Lower Canada, in Parliament assembled:

May it please your Honourable Body,

WE, the Commissioners for the Internal Communications, appointed for the County of Richelieu, under and by virtue of an Act passed in the last Session of the Parliament of the Province of Lower Canada, intituled, "An Act to make more effectual provision for the Internal Communications of this Province," pursuant to the fourteenth clause thereof, beg leave humbly to report and submit to the Honourable House of Assembly what, under that Act, we have done in regard of the Internal Communications in this County; what we contemplate further to do, and cause to be done; together with our observations touching such further improvements as we deem would be of general public utility.

We have recommended, and laid out a road from the outlet of the lake Memphremagog, in the township of Bolton, north westerly to an established road in the township of Stukely, a distance of ten miles and fifty two chains.

Also, another road from the north westerly extremity of an established road in the township of Shefford, to wit, at the eastern boundary of the township of Granby, to another established road in the seigneurie of Saint Hyacinthe, a distance of nine miles and twenty four chains; these two roads forming together nineteen miles, and seventy-six chains: the whole of which is contracted for as directed by the Act, at the rate of fifty pounds currency per mile, to be made as set forth in our advertisement of the thirteenth of September last past.

As by the performance of this contract, these roads will be but partially made, we contemplate applying [with permission] the greatest part, if not the whole of the residue of the sum of money apportioned to this County, to the further improvement of them; and trust, that they will thereby be brought to a state of practicability at all seasons.

These roads, when done, will open to all the inhabitants of the townships east and north easterly of lake Memphremagog, and to a great proportion of the townships west thereof, a direct and safe communication to the city of Montreal. We regret, however, that the sum granted to this County, proves inadequate to the extension of this road, from the outlet of lake Memphremagog in two branches; the one leading easterly to the outlet of lake Tomefobi, and the other south easterly towards the easterly part of Stanstead, there being an uninhabited tract of woodland of from seven to nine miles, through which the inhabitants are unable to make the roads, these two branches would intersect the great post road as now travelled from Stanstead to Shipton.

Viewing the course of a road, which we are informed is laid out from Shipton to the city of Quebec, the extension of it south westerly towards the southern boundary of this Province, would, it appears to us, be extremely advantageous to the public; the part which would require the most labor to make, would be from the southerly shore of the river Saint

En conséquence il ne me restoit autre chose à faire qu'à déterminer s'il étoit praticable de faire un canal depuis Sainte Marie à l'endroit où la Rivière Chaudière devient navigable pour des petites barques jusqu'au Fleuve Saint Laurent, mais je trouvai que ce projet étoit aussi impraticable que l'autre, rapport à une chaîne de terres très-élevées qui se rencontrent entre Sainte Marie et le Fleuve Saint Laurent, et rapport à la vaste étendue de terre non cultivée à travers laquelle le canal doit passer: en supposant que ces difficultés seroient levées, le peu d'avantage qui en résulteroit ne pourroit jamais rembourser le travail immense et les frais de l'entreprise.

Pour ce qui est du projet de joindre la Rivière Chaudière à la Rivière Etchemin, il est impossible qu'il puisse en résulter aucun avantage, car lorsque mis en exécution la navigation de la Rivière Etchemin offre autant, et même plus d'obstacles que la Rivière Chaudière, les rapides étant aussi fréquents, les eaux de la Rivière par tout aussi basses et les rives en général extrêmement élevées et escarpées.

Ces raisons seront, j'ose me flatter, trouvées suffisantes, de ce que je ne vous ai remis aucune estimation de la dépense probable d'aucun ouvrage pour l'Amélioration de la Rivière, les difficultés qui s'y rencontrent étant si nombreuses qu'il devient impossible de former une idée des sommes probablement requises pour une telle entreprise, qui est par elle-même impraticable. J'avois en vérité conçu qu'il seroit possible d'ouvrir une communication avec la Rivière Etchemin pour le passage des cages, ce qui auroit offert le moyen de transporter le bois de construction depuis la source de la Rivière Chaudière au Fleuve Saint Laurent, mais je me suis trouvé forcé d'abandonner ce projet, vu qu'il s'y rencontre une longue chaîne de terres à couper qui est de 127 pieds 5 pouces au dessus du niveau de la Rivière Chaudière, et y ayant indépendamment de cet obstacle, une différence de niveau de 150 pieds 9 pouces entre la Rivière à la route Justinienne et le point le plus proche de la Rivière Etchemin.

Je conçois que ces raisons sont suffisantes pour que tous projets de rendre la Rivière Chaudière navigable, soit en chaloupes ou sur des cages, soient abandonnés, et en ce qu'il ne se rencontre pas un endroit dans ce Pays qui puisse tendre à favoriser l'exécution d'un tel projet.

Il ne s'offre aucun autre obstacle à la navigation de la Rivière au dessus de Sainte Marie que le rapide du Diable, c'est à dire aussi haut que les bords de la Rivière sont établis jusqu'à la Rivière du Loup; de là au Lac Mégantic, l'on peut dire que ce n'est qu'un rapide suivi, extrêmement dangereux et périlleux même en canots d'écorce et n'offrant même pas assez d'eau en plusieurs endroits pour les y naviguer. Le rapide du Diable pourroit être en quelque sorte amélioré en faisant miner quelques-uns des rochers, mais ne pourroit être utile suivant mon opinion, que pour y passer en cages ou canots.

Ceci Messieurs est la substance de l'information qu'il a été en mon pouvoir de me procurer concernant la Rivière Chaudière. Les Plans ci-annexés ont été dressés avec toute l'exactitude possible, et me flatte que vous les approuverez. J'ai l'honneur d'être

MESSEURS,
Votre très-humble et très-obéissant Serviteur,
J. P. CATTY,
Lt. Ingr. R.

Appendice.
(A.)
No. IX.
31^{re} Janv.

A l'Honorable Chambre d'Assemblée de la Province du Bas-Canada, assemblée en Parlement Provincial.

QU'IL PLAISE A VOTRE HONORABLE CHAMBRE,

NOUS, les Commissaires des Communications intérieures nommés pour le Comté de Richelieu, sous et en vertu d'un Acte passé dans la dernière Session du Parlement de la Province du Bas-Canada, intitulé, "Acte pour pourvoir plus efficacement à améliorer les Communications intérieures dans la Province," en conformité à la 14^e clause dudit Acte, prenons la liberté de faire rapport, et soumettre à l'Honorable Chambre d'Assemblée ce que nous avons fait en vertu de cet Acte, quant à ce qui a rapport aux Communications intérieures dans ce Comté, ce que nous nous proposons en outre de faire et de faire faire, ensemble avec nos observations concernant telles améliorations que nous avons jugé être nécessaires et d'une utilité publique.

Nous avons recommandé et tracé un chemin à prendre de la décharge du Lac Memphremagog, dans le Township de Bolton, au Nord-Ouest d'un chemin établi dans le Township de Stukely formant dix miles et cinquante-deux chaînes.

Aussi un autre chemin qui prend de l'extrémité Nord-Ouest d'un chemin établi dans le Township de Shefford, savoir: depuis la borne Est du Township de Granby jusqu'à un autre chemin établi dans la Seigneurie de Saint Hyacinthe, formant une distance de neuf miles et vingt-quatre chaînes, ces deux chemins formant ensemble dix-neuf miles et soixante et dix chaînes pour lesquels nous avons contractés ainsi qu'ordonné par l'Acte à raison de cinquante livres courant par mile et fait conformément à l'Avertissement du 13 Septembre dernier.

Comme ces chemins ne doivent être qu'en partie faits d'après les considérations de ces contrats, nous nous proposons d'employer (avec permission) le résidu de la somme d'argent allouée à compte à l'amélioration ultérieure de ces chemins, et nous nous flattons que cela les rendra praticables dans toutes les saisons de l'année.

Lorsque ces chemins seront ouverts, les Habitans en général des Townships à l'Est et au Nord-Est du Lac Memphremagog et une forte proportion des Townships à l'Ouest, jouiront d'une communication directe et assurée avec la cité de Montréal. Nous regrettons cependant de voir que la somme accordée à ce comté ne soit pas suffisante pour pouvoir étendre ce chemin sur deux Branches à prendre de la décharge du Lac Memphremagog dont l'une conduira dans une direction Est à la décharge du Lac Tomefobi, et l'autre dans une direction Sud-Est vers la partie Est de Stanstead et où il se trouve un morceau de terre en bois debout et qui n'est point habité de sept à neuf miles à travers lequel il est hors du pouvoir des habitans de faire les chemins; ces deux branches croiseroient le grand chemin de poste par où l'on passe maintenant pour aller de Stanstead à Shipton.

Ayant pris connoissance d'un chemin qui est, dit-on, tracé depuis Shipton à la cité de Québec, il nous a paru que s'il étoit prolongé dans une direction Sud-Ouest, vers la borne Sud de cette Province, le dit chemin seroit extrêmement avantageux au Public. La partie qui exigeroit le

No. X.
11^e Fév.