

empaquetées à Montréal. Les difficultés du transport sont exposées dans les lettres de MM. Frobisher (Note C, page 49) et de M. McGill (page 54). La valeur de chaque charge de canot, à son arrivée à Michilimakinak, était estimée par M. Charles Grant, en 1780, à £660 courant, ce qui équivalait à \$2,640, et établissait que les frais de transport par l'Ottawa avaient été de \$640 par canot, attendu que la valeur du canot à Montréal avait été de \$2,000. En avril 1784, M. Benjamin Frobisher, écrivait que 28 canots étaient prêts à partir, en mettant la valeur à £20,000 courant, ou \$80,000, c'est-à-dire bien au delà du chiffre de l'estimation de M. Charles Grant, quatre ans auparavant.

Une fois la compagnie bien établie, il y avait tous les ans à Fort-William, une réunion de tous les traiteurs pour régler leurs affaires, pour faire les arrangements nécessaires pour les opérations de l'année suivante, et fixer les postes sur lesquels les différents associés devaient se diriger. Pour le règlement des comptes, chaque associé apportait le sien en détail, de façon qu'on pouvait établir les profits et les pertes dans chacun des départements qui divisait les affaires de la compagnie. Washington Irving donne dans *Astoria* un compte rendu de ces réunions annuelles, qu'il décrit comme conduites sur un pied de grande profusion dans les dépenses. Le fait est que les traiteurs étaient les princes du commerce de cette époque.

Dans le rapport sur les archives pour 1886 se trouve une esquisse des progrès de la construction des canaux au Canada depuis 1779, alors que des canaux militaires furent construits pour racheter les rapides du Saint-Laurent en amont de Montréal; et dans le rapport de 1889 était publiée une correspondance au sujet d'un projet de canal du lac Champlain au Saint-Laurent. Cette correspondance était commencée en 1785, mais ce ne fut que près de soixante ans après que l'on entreprit les travaux de la construction du canal Chambly, destiné à relier les eaux du lac Champlain à celles du Saint-Laurent. Le rapport en dernier lieu désigné contenait une mention de la recommandation du colonel By relative aux dimensions du canal Rideau, et le montant total spécifié pour chaque division des travaux d'art qu'il faudrait pour établir une voie ininterrompue de navigation à la vapeur depuis Québec jusqu'au lac Supérieur. Toute la correspondance, qui est maintenant publiée, sur le sujet, fait connaître les plans du colonel By, et les vues des ingénieurs, bien loin de se corroborer, sur la décision à prendre relativement à la grandeur des écluses.

A la clôture de la guerre avec les Etats-Unis, en 1783, la province actuelle d'Ontario était presque entièrement inhabitée, à l'exception de quelques établissements ou postes épars. Le long de l'Ottawa régnait la solitude la plus complète; et pour pourvoir à l'établissement des soldats licenciés et des loyalistes, des corps d'explorateurs furent envoyés pour examiner la nature du terrain et déterminer s'il convenait aux fins qu'on avait en vue. C'est le rapport du lieutenant French qui a été choisi. L'exploration de cet officier traverse la ligne moyenne du canal Rideau d'aujourd'hui, arrivant cependant au Saint-Laurent à Gananoque, c'est-à-dire à environ cinq lieues au nord-est de Kingston selon l'estimation du rapport, ce qui n'est pas loin de la distance véritable.

Les noms de Jeremiah et Gershom French figurent dans la liste de ceux qui se joignirent à l'expédition de Burgoyne en 1777, le premier comme capitaine et le second comme lieutenant. Jeremiah ne tient pas beaucoup de place dans la correspondance; c'était un fermier, apparemment à l'aise au commencement du conflit entre la Grande-Bretagne et ses colonies; il paraît à l'expédition de 1777 comme faisant