

(No. 1,928.—Reçue le 11 décembre 1867.)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un court rapport relatif au Nord-Ouest et à la Rivière-Rouge. Vous savez sans doute qu'en juin dernier le gouvernement du Canada décida d'adopter quelques mesures propres au développement de cette région.

Un projet à cet effet a été présenté, par M. S. J. Dawson, en 1859, après deux années d'exploration et d'étude du pays en question, fondé sur les renseignements ainsi obtenus.

Ce projet propose une suite d'améliorations comprenant des barrages, écluses et chemins. L'on veut rendre les eaux navigables par sections, sur une certaine distance de la route de la baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur, au Fort Garry, sur la rivière Rouge, reliées entre elles au moyen de chemins, pour compléter la communication.

Le gouvernement adopta ce projet le 18 juin dernier, et ordonna au surintendant des chemins de colonisation du Haut-Canada d'organiser un parti de travailleurs et de s'y rendre immédiatement pour commencer les travaux. Cet ordre fut exécuté, et il fut fait autant d'ouvrage sur la première section des travaux que les circonstances et la saison le permettaient.

Je n'ai pas l'intention de m'appesantir sur la valeur des améliorations proposées par M. Dawson, mais je ferai seulement remarquer que, à mon avis, elles ne sont pas à la hauteur du but que l'on a en vue, savoir : le développement et la colonisation du pays de la Rivière-Rouge.

L'idée générale que je me fais de ce sujet est celle-ci :—Un pays situé à cinq cents milles de distance de la tête de la navigation, et qui est également séparé parce que l'on croit être une étendue de pays généralement aride et accidentée, ne peut jamais être atteint avec profit, pour les fins de son établissement, que par les moyens de locomotion moderne les plus améliorés,—de même que les produits de ce pays ne peuvent en être apportés à travers une pareille section intermédiaire par une voie de trafic moins prompte et moins capable. Ces arguments sont supportés par le fait qu'il est offert aux pays en question un marché rival du nôtre par une route naturelle beaucoup plus facile,* avec l'espoir, sans doute, d'en voir augmenter les facultés à mesure que les besoins du pays augmenteront.

Nos voisins les Américains, qui ont déjà fourni \$85,000,000 pour la construction d'un grand chemin de fer transcontinental jusqu'au Pacifique, n'hésiteront guère à adopter les mesures qu'il faudra pour toucher à la section en question par un chemin de fer d'embranchement aussitôt que les intérêts du commerce feront voir les avantages d'une pareille entreprise.

Il paraît donc absolument nécessaire, afin d'empêcher qu'ils ne s'emparent les premiers du commerce de cette région pleine d'avenir, que notre propre gouvernement adopte des mesures immédiates et suffisantes pour développer ses ressources et les attirer à lui.

Maintenant, le projet que j'ai à proposer est la construction d'un chemin de fer à voie étroite entre la Pointe des Meurons, sur la rivière Kaministiquia, à environ huit milles au-dessus du Fort William, et le coin Sud-Est du lac la Pluie, la construction d'une écluse de canal à navires au Fort St. François, sur la rivière la Pluie, et le draguage d'un banc de glaise à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, afin d'établir la navigation jusqu'à cette Pointe des Meurons.

Depuis le coin Sud-Est du lac la Pluie jusqu'au coin Nord-Ouest du lac des Bois, nous aurions alors une voie de navigation ininterrompue que pourraient parcourir les plus grands bateaux à vapeur, et il ne resterait à faire que 90 milles pour se rendre au Fort Garry, sur la rivière Rouge. Cette dernière distance étant sur des prairies et des petites hautes rocheuses, n'offre aucun obstacles à la construction d'un chemin carrossable ou d'un

* Du côté des Etats-Unis, la distance de l'Etablissement de la Rivière Rouge aux eaux navigables du Mississippi est d'environ 600 milles *par terre* ; tandis que, sur territoire anglais, au lac Supérieur, en tenant compte de toutes les déviations possibles, elle n'est que de 463 milles, dont 131 seraient *par terre*, et 332 *par eau navigable*.

Ceux qui ont examiné les deux routes, sans aucun biais en faveur des voies américaines, sont généralement d'opinion que les facilités naturelles l'emportent sur le côté anglais. Jusqu'ici, M. Bridgland n'a vu ni l'une ni l'autre route, excepté un bout de six milles au point de départ de la voie canadienne à la baie du Tonnerre, dont il a fait rapport comme étant excellente.