

ANNEXE
DU
RAPPORT DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1905

RAPPORT
DE LA
COMMISSION ROYALE DES VOIES DE TRANSPORT

NOMMÉE LE 19 MAI 1903

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI

1907

[N° 19a—1906].

WINNIPEG, 11 décembre 1905.

MONSIEUR,—Votre commission a l'honneur de soumettre le présent rapport de la commission royale des voies de transport, conformément au mémoire soumis au comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par le Gouverneur général, le 19 mai 1903.

Votre, etc.,

ROBERT REFORD, *président*,
JAMES H. ASHDOWN, *commissaire*.

COPIE DE LA COMMISSION.

CANADA

MINTO.

[LE SCEAU.]
E. NEWCOMBE,
Sous-ministre de
la Justice.

EDOUARD SEPT, par la grâce de Dieu, Roi du royaume-uni de la
la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au
delà des mers, défenseur de la foi, empereur des Indes.
A tous ceux que les présentes verront et qu'icelles pourront con-
cerner,

SALUT :

ATTENDU, qu'en vertu d'un certain rapport du comité de notre Conseil privé pour le Canada, approuvé par notre Gouverneur général, le dix-neuvième jour de mai, dans l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent trois, dont une copie est ci-annexée, un arrêté, dans les termes ci-spécifiés, a été passé, ordonnant de faire une investigation sur les questions concernant le transport des produits du Canada aux divers marchés du monde, par les ports canadiens, et aussi dans le but de s'assurer des meilleurs moyens possibles pour transporter ces produits à travers des voies passant entièrement sur le territoire canadien, et faire avec succès concurrence aux produits et exportations des autres pays;

ET ATTENDU que le dit rapport approuvé pourvoyant à la nomination d'une commission, composée de sir William Van Horne, M. John Bertram et de M. Harold Kennedy, dont sir William Van Horne serait le président et le convocateur, avec le pouvoir de faire des recherches, obtenir des témoignages et informations, faire des rapports et recommandations, que, dans leur opinion (mais sujets à toutes autres instructions que notre Gouverneur général en Conseil pourrait donner), les circonstances exigent; et que les commissaires devraient être munis des pouvoirs nécessaires, conférés par le chapitre 114 des Statuts refondus du Canada, concernant les témoins et les témoignages;

ET ATTENDU que sir William Van Horne et M. Harold Kennedy sont incapables de faire partie de la dite commission, il a été pourvu par un certain autre rapport du dit comité, approuvé par notre dit Gouverneur général, le vingt-sixième jour d'août, dans l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent trois, que le personnel de la dite commission sera composé du dit M. John Bertram, de M. Robert Reford et de M. Edward C. Foy, dont le dit John Bertram sera le président et le convocateur.

SACHEZ MAINTENANT que par les présentes et en vertu de l'avis de notre Conseil privé du Canada, nous nommons, constituons et déclarons que le dit M. John Bertram, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario; M. Robert Reford, de la cité de Montréal, dans la province de Québec; et de M. Edward C. Foy, de la cité de Québec, dans la province de Québec, seront nos commissaires pour conduire et faire ces investigations;

ET, en vertu de l'autorité basée sur les Statuts refondus du Canada, chapitre 114, intitulé "*Un acte concernant les enquêtes sur les questions publiques*", nous vous conférons, nos dits commissaires, le pouvoir de faire comparaître devant vous tous les té-

6 EDOUARD VII, A. 1906

moins nécessaires, et d'exiger d'eux de rendre témoignage sous serment, oralement, ou par écrit accompagné d'une déclaration solennelle, si ce sont des personnes qui ont droit d'affirmer en matières civiles, aussi de produire tous documents ou toutes choses que vous, nos commissaires, jugerez nécessaires à la pleine investigation sur les questions que, par les présentes, vous avez charge d'examiner, d'étudier et de vous enquérir;

Pour, par vous les dits John Bertram, Robert Reford et Edward C. Foy, avoir, tenir, exercer la dite charge et en jouir durant notre bon plaisir avec tous les pouvoirs, droits, autorités, privilèges, profits, émoluments et avantages appartenant légitimement à la dite charge;

ET NOUS vous requérons et ordonnons de faire rapport à notre Gouverneur général en Conseil, sur le résultat de vos investigations, des témoignages déposés devant vous, ainsi que sur aucune opinion que vous voudrez exprimer à ce sujet.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre nos présentes lettres-patentes et à icelles fait apposer le grand sceau du Canada.

TÉMOINS, Notre très-fidèle et très bien-aimé cousin et conseiller le très honorable sir Gilbert John Elliott, comte Minto, et vicomte Melgund de Melgund, dans le comté de Forfar, dans la pairie du Royaume-Uni, baron Minto de Minto, dans le comté de Roxburgh, dans la pairie de la Grande-Bretagne, baronnet de la Nouvelle-Ecosse; chevalier Grand' Croix de Notre Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

A notre hôtel du gouvernement en notre cité d'Ottawa, ce vingt-sixième jour d'août, dans l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent trois, et de notre règne la troisième.

Par ordre,

JOSEPH POPE, sous-secrétaire d'Etat.

EXTRAIT d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par le Gouverneur général, le 19 mai 1903.

Sur un rapport du ministre des Travaux publics, en date du 6 avril 1903, constatant qu'il avait eu à examiner des questions concernant le transport des produits du Canada aux divers marchés du monde, par les ports canadiens, de manière à donner au producteur canadien l'avantage de faire avec succès concurrence aux producteurs et exportateurs des autres pays, en se servant des voies de transport passant entièrement sur le territoire canadien ;

Le ministre déclare que l'on peut présumer que, pour atteindre ce but, le grain et les autres produits devront naturellement se rendre à leurs marchés de vente en passant par les routes les moins coûteuses ; c'est pourquoi, la méthode pour mettre en pratique ce projet désiré devrait être d'établir dans le Canada des voies de transport à meilleur marché et plus convenables que les routes suivies par les compétiteurs étrangers ;

Que dans le développement du Nord-Ouest du Canada, on a négligé l'établissement d'agences de transport pour s'occuper des produits canadiens ;

Que nos produits agricoles, vendus au delà des mers, n'ont du prix que par leur excellence naturelle, mais à la condition qu'ils ne soient pas confondus et mélangés avec les articles inférieurs et souvent adultérés provenant d'ailleurs, et que pour préserver leur identité distincte ils doivent nécessairement être expédiés par des routes canadiennes.

Le ministre constate aussi que ces questions sont compliquées et obscures ; et qu'au nombre de ces cas à examiner se présente celui d'expédier les produits de l'ouest, de leur place de production jusqu'aux marchés du monde.

Ce but nous amène à considérer le question de leur transport :

De leur place de production aux ports de mer du Canada.

De leur place de production aux ports ouest du lac Supérieur.

Des ports ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens.

Des ports de mer canadiens jusqu'en Europe.

De leur place de production en passant par les ports canadiens sur le Pacifique.

Pour les produits des provinces de l'est du Canada, l'on doit examiner :—

Leur transport aux ports de mer.

Des ports de mer à l'Europe.

Il est évident que, pour atteindre aucune conclusion satisfaisante sur ces questions, il faut s'enquérir minutieusement et entièrement des faits suivants :—

Les conditions de stations d'où les produits sont expédiés en premier lieu de tout, et les possibilités d'améliorer ces conditions concernant ces premiers embarquements.

Les nécessités d'entrepôt dans les ports des lacs, des rivières et dans les ports océaniques.

Les accommodements des ports dans les lacs intérieurs, les rivières et dans les ports de l'Atlantique et du Pacifique.

Les conditions concernant la navigation par la route du Saint-Laurent, et d'une manière générale, toutes les améliorations, tous les agrandissements ou autres accessoires qui peuvent aider aux usages plus économiques et plus satisfaisants d'aucunes voies de transport, par terre ou par eau, dans le Canada.

Le ministre déclare aussi que l'étude de ces questions ne doit pas être limitée aux voies de transport et aux accommodements actuellement utilisés, mais, si c'est nécessaire, de nouveaux arpentages devraient être faits dans le but de déterminer si on ne pourrait pas découvrir par terre ou par des routes de transport plus économiques et plus satisfaisantes.

6 EDOUARD VII, A. 1906

Les obstacles qu'il faut vaincre pour établir des voies de transport entièrement canadiennes peuvent se résumer comme suit, savoir :—

La concurrence des chemins de fer des États-Unis.

La compétition des vaisseaux des États-Unis, partant des ports du lac Supérieur.

Le détournement des produits du Canada, par des débouchés vers l'est, tels que Boston, Portland et autres ports des États-Unis, devrait faire le sujet d'une investigation, et les meilleures méthodes, au point de vue économique, employées par nos compétiteurs devraient être étudiées attentivement et mentionnées dans un rapport.

Le ministre croit que dans ces circonstances il est important que le gouvernement fédéral s'apprête à adopter les meilleurs moyens possibles pour promouvoir aucune mesure qui permettrait au Canada de contrôler le transport de ses propres produits; et que la méthode la plus efficace d'obtenir les informations et renseignements requis est la création d'une commission composée d'experts compétents et expérimentés, pouvant être autorisés et nommés en vertu des stipulations du chapitre 114 des Statuts refondus du Canada.

En conséquence, le ministre recommande qu'une commission soit nommée, composée de sir William Van Horne, John Bertram et Harold Kennedy, et dont sir William Van Horne sera le président et le convocateur. Les fins de cette Commission consisteront à faire telles investigations, obtenir tels témoignages et informations, et exposer tels rapports et recommandations qu'elle croira requis par les exigences des faits (le tout sujet aux instructions ultérieures qui pourront être sanctionnées par le Gouverneur général en conseil).

Le ministre recommande de plus que cette Commission soit autorisée à se pourvoir de toute l'assistance scientifique et professionnelle que ses membres jugeront à propos de consulter, que la durée de la Commission soit suivant le bonplaisir de l'honorable Conseil privé.

Le ministre recommande aussi qu'un montant soit voté pour permettre au ministre des Travaux publics de payer les dépenses de toutes sortes encourues par la Commission (y compris les salaires des commissaires, tels que décidés par le Gouverneur général en conseil) nonobstant les stipulations de l'Acte du service civil, ou aucun acte concernant le paiement des fonctionnaires ou employés du gouvernement.

Le comité du Conseil privé soumet la recommandation ci-dessus mentionnée pour être approuvée.

(Signé) JOHN J. MCGEE,
Greffier du Conseil privé.

RAPPORT A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GENERAL EN CONSEIL.

Qu'il plaise à Son Excellence—

La Commission Royale des Voies de Transport, nommée le 26ème jour du mois d'août, A.D. 1903, a l'honneur de soumettre son rapport, savoir:—

La commission, telle que constituée en premier lieu, se composait de John Bertram de la cité de Toronto, Robert Reford, de la cité de Montréal, et Edward C. Fry, de la cité de Québec; dont M. Bertram fut nommé président, et MM. C. N. Bell, de Winnipeg, et J. X. Perrault, de Montréal, furent nommés secrétaires conjoints.

La commission regrette le décès de M. Bertram, qui eut lieu le 28 novembre A.D. 1905, après une longue et douloureuse maladie, et aussi la mort de M. Perreault, le 7 avril 1905.

Le 17 janvier 1905, J. H. Ashdown, de Winnipeg, fut nommé par un Ordre en Conseil pour remplacer M. Bertram, et M. Reford prit la position de président.

Au commencement de l'année 1905, M. Fry envoya sa démission.

Dans le but de s'enquérir de la manière la plus complète sur les questions qui lui furent soumises, et aussi pour obtenir les informations les plus exactes possibles, la commission visita un grand nombre de places dans le Dominion, et examina leurs accommodements et outillage de transport; les assemblées de la commission eurent lieu aux endroits suivants:—

Nouvelle-Ecosse—Halifax, Glace-Bay, Louisbourg, Pictou, Sydney, North-Sydney et New-Glasgow.

Ile du Prince-Edouard—Charlottetown.

Nouveau-Brunswick—Saint-Jean, Saint-Andrews, Saint-Stephen et Moncton.

Québec—Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec.

Ontario—Toronto, Ottawa, Kingston, Peterboro, Port-Colborne, Depot-Harbour, Midland, Victoria-Harbour, Meaford, Collingwood, Owen-Sound, Hamilton, Fort-William et Port-Arthur.

Manitoba—Winnipeg.

Saskatchewan—Regina.

Alberta—Edmonton et Calgary.

Colombie-Britannique—Vancouver, New-Westminster et Victoria.

Un grand nombre des ports les plus importants du Dominion furent aussi examinés, ainsi que les systèmes de canaux des Grands-Lacs et du fleuve Saint-Laurent; la commission fit le trajet, par le Saint-Laurent, de Kingston à Québec.

A ses diverses réunions, la commission s'occupa d'étudier le grand nombre de rapports présentés par les bureaux de commerce du Dominion, et de recevoir les témoignages et les informations fournis par un grand nombre de personnes connaissant intimement les besoins de transport dans le pays. Une copie de ces témoignages et rapports, de ces informations et documents est ci-transmise comme partie inhérente du rapport.

Votre commission avait jugé opportun, avant de produire ce rapport, de faire six rapports intérimaires sur des questions qui parurent très urgentes et demandent une attention immédiate; une copie de chacun de ces rapports est aussi annexée au présent rapport.

6 EDOUARD VII, A. 1906

En compilant un rapport sur les voies de transport du Canada, et en suggérant, d'après l'opinion de la commission, de quelle manière ces voies peuvent être améliorées en efficacité et en capacité, afin de suffire au commerce toujours croissant du pays, votre commission pense qu'elle doit avant tout exprimer sa reconnaissance pour les marques de courtoisie et de bienveillance qu'elle a reçues partout, et déclarer avec plaisir que, à toutes ses réunions, les personnes citées devant elle ont fait tout en leur pouvoir pour faciliter le but de la commission et l'aider dans ses travaux.

Considérant que le développement rapide, durant les dernières années, dans le Manitoba et toute la région de l'Ouest, ainsi que l'augmentation incessante de la population et des produits, vont indubitablement se continuer dans l'avenir, votre commission croit que les travaux qu'elle doit recommander devraient être basés sur des idées larges tendant à développer les intérêts collectifs de tout le Dominion, sans toutefois perdre de vue les exigences locales, lorsque celles-ci pourront être mises en pratique, sans nuire au projet national.

EXPEDITION DES PRODUITS, A LEURS PREMIERS POINTS DE DEPART, ET POSSIBILITES D'AMELIORER LES MOYENS DE LES TRANSPORTER.

En traitant cette phase de la question, votre commission s'est occupée plus directement du transport du grain de Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta ; vu que c'est le point le plus important à examiner en ce qui concerne le problème des voies de transport. En effet, si l'on réussit à donner à cette partie de l'Ouest du Canada les accommodements nécessaires de communication vers les ports de l'est, en toute probabilité les mêmes accommodements pourront être fournis pour le transport des produits vers l'est et l'ouest.

Tout le grain de l'ouest du Canada, qui est expédié vers l'est, passe maintenant par les lignes de chemins de fer de la compagnie "Canadian Pacific" ou "Canadian Northern"; les wagons de ces compagnies prennent les produits à leurs points d'embarquement et les transportent à Port-Arthur ou Fort-William, de là ces produits prennent la route des lacs. Dans les saisons ordinaires, on peut dire que pratiquement le grain d'exportation n'est jamais transporté sans interruption sur les lignes de chemins de fer, à partir des ports ci-dessus mentionnés jusqu'au bord de la mer, sauf la petite quantité requise en hiver pour compléter une cargaison que la compagnie "Canadian Pacific Railway" expédie par ses steamers à Saint-Jean.

Le tableau suivant indique le nombre des stations d'expédition, aussi le nombre des élévateurs et des entrepôts—avec leur capacité totale—situés à l'ouest du lac Supérieur, mais il renferme en même temps Fort-William et Port-Arthur, pour les années de 1900 à 1904-5 :

Année.	Nombre d'élévateurs et entrepôts.	Capacité.
1900.	533	18,879,353
1901.	653	29,000,000
1902.	832	30,356,400
1903.	982	41,000,186
1904-5.	1,026	46,918,030

Sur les quantités de grain mises en entrepôt ci-dessus mentionnées pour 1904-05, 28,456,030 se trouvaient dans divers endroits à l'intérieur des territoires, et 18,462,000 étaient à Fort-William et Port-Arthur. (Vol. 4, P. 38-30).

Les élévateurs et les entrepôts dans l'intérieur des territoires couvrent près de quatre cents stations d'expédition, et sont pratiquement les propriétés de particuliers ou de corporations. Quelques-uns de ces élévateurs sont connus sous le nom d'élévateurs des cultivateurs, étant la propriété d'une association de cultivateurs qui s'incorporent dans

DOC. DE LA SESSION No 19a

le but de se servir de ces élévateurs ; mais les élévateurs, peu importe qui en est le propriétaire, sont, en vertu de l'Acte des grains, des élévateurs publics, et doivent prendre en entrepôt le grain d'aucune personne qui en apporte, pourvu qu'il y ait de la place suffisante dans l'élévateur.

En 1901, le nombre des élévateurs des cultivateurs était de trente-neuf, ayant une capacité de 870,000 minots. Au 1er janvier 1905, le nombre était de vingt-quatre avec une capacité totale de 1,320,000 minots.

Au lieu de vendre son grain à la station d'expédition, ou de le mettre dans un élévateur à son compte, le cultivateur peut, s'il le désire, demander un ou des wagons à un agent de chemin de fer, et transborder directement sa charge de grain dans un wagon et l'expédier pour être vendu sur la voie de chemin de fer, à Fort-William ou Port-Arthur, ou pour être déposé, à son compte, à l'un de ces deux derniers endroits, et sujet à son ordre en aucun temps après.

La loi, obligeant les compagnies de chemins de fer à fournir des wagons pour des chargements particuliers, de façon à mettre le grain directement dans les wagons, a été d'un grand avantage aux expéditeurs individuels.

Votre commission a le plaisir de faire remarquer qu'un fonctionnaire a été récemment nommé par votre gouvernement pour surveiller les intérêts des cultivateurs qui expédient directement du grain en chargeant des wagons de chemin de fer ou par l'intermédiaire d'un élévateur.

Votre commission désirerait suggérer, à titre d'amélioration aux conditions de ces chargements à leurs premiers points de départ, qu'une loi fut passée, par laquelle le commissaire d'entrepôt eut le pouvoir, à sa discrétion, de forcer les compagnies de chemin de fer à placer des agents à ces points d'expédition, durant la saison d'expédition du grain, là où ordinairement il n'y a pas d'agent, en autant que le commissaire le jugera à propos. Voici une copie du témoignage de M. Castle, commissaire d'entrepôt, concernant ce sujet:—

“ Aux stations d'où s'expédie une immense quantité de grain, on éprouve dans quelques cas de grandes difficultés au point de vue du commerce, et de la part des cultivateurs, parce qu'il n'y a pas d'agent de chemin de fer à ces endroits. . . . Probablement 15 pour 100 des stations d'expédition manquent d'agents. Les endroits, où il n'y a pas d'agents, sont généralement connus sous le nom de stations signalées par un pavillon (flag stations). Ces endroits sont ordinairement à une distance de cinq et six milles des stations régulières, et règle générale il n'y a pas là d'agents permanents, parce que les compagnies de chemin de fer prétendent que les recettes du trafic des passagers et du fret, qui arrivent à ces stations et qui en partent, ne justifient pas les dépenses encourues pour le maintien d'un agent. Mais il est certain que de ces endroits il s'expédie une grande quantité durant l'automne, et qu'en raison de l'absence d'un agent, il y a beaucoup de difficultés et de pertes éprouvées par les cultivateurs et autres qui désirent expédier leurs produits de ces stations.

“ M. Ashdown—Combien de temps ces endroits exigent-ils raisonnablement la présence d'un homme ?

“ M. Castle—Probablement quatre mois suffiraient à expédier le gros du blé. Durant l'année dernière, lorsqu'il y avait un agent à Médora, 450,000 minots furent livrés à cette station; l'année précédente, quand il n'y avait pas d'agent, environ 270,000 minots furent livrés; à notre station nous expédions seulement que 30,000 à 40,000 minots. Nous y avons un agent, mais nous expédions, à part le grain, une grande quantité de bois de corde et d'autres produits. Aux stations où il n'y a pas d'agents, les conducteurs prennent, à la station suivante, est ou ouest, les ordres pour fournir les wagons, ou les ordres pour ces wagons sont émises de ces stations suivantes. A ces endroits il n'y a personne pour représenter la compagnie du chemin de fer, ni il y a aucune bâtisse comme station ou autrement ; c'est tout simplement une voie d'évitement. A quelques uns de ces points il y a un élévateur, et le propriétaire de l'élévateur y met ses représentants. Les compagnies de chemins de fer ne possèdent pas les élévateurs de

6 EDUARD VII, A. 1906

l'endroit; mais ceux-ci sont la propriété personnelle des individus. Là où il n'y a pas d'agent, le chargement et l'expédition sont faits par des particuliers."

De Winnipeg au commencement des voies de transport par eau, à Port-Arthur et Fort-William, la distance est de 427 milles. Les chemins de fer qui font actuellement ce trajet (Canadian Pacific Railway et le Canadian Northern Railway) vont bientôt recevoir l'aide du "Grand Trunk Pacific Railway", et les moyens de transport seront en outre améliorés par la pose d'une voie double, par le "Canadian Pacific Railway", dans cette partie du pays entre Winnipeg et Fort-William (le contrat de cette entreprise est actuellement passé). Quand le "Grand Trunk Pacific" sera construit et le "Canadian Pacific Railway" aura achevé ses améliorations, il y aura alors des moyens suffisants pour transporter les produits expédiés aux ports de l'est, pourvu que les compagnies de chemin de fer fournissent un équipement adéquat d'engins et de wagons, et qu'ils prolongent leurs lignes d'embranchement dans les districts où se récolte le grain, afin de suffire aux demandes des producteurs de ces districts.

Le nombre total d'acres en grain dans l'Ouest et leur rendement pour les années 1900 et 1904 ont été comme suit :—

	Acres en culture.	Rendement.
1900.		
Territoires du Nord-Ouest.	605,347	8,606,602
Manitoba.	2,062,052	24,943,356
	<hr/>	<hr/>
	2,667,399	33,549,958
1904.		
Territoires du Nord-Ouest.	1,591,600	35,587,769
Manitoba.	3,754,241	87,098,513
	<hr/>	<hr/>
	5,345,841	122,686,282
Le nombre des immigrants arrivés aux Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, enregistré durant l'année expirant au mois de juin 1904, a été.		
		99,757
A ce chiffre on peut ajouter 20 pour 100 pour couvrir le nombre de ceux qui arrivent sans passer par les agences du département d'Immigration.		
		19,951
		<hr/>
Total.		119,708
Le nombre des immigrants arrivés aux Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, enregistré durant l'année expirant au mois de juin 1905.		
		100,673
A ce chiffre on peut ajouter 20 pour 100 pour couvrir le nombre de ceux qui arrivent sans passer par les agences du département d'Immigration.		
		20,135
		<hr/>
Total.		120,808

En partant de ce qu'on peut appeler le commencement des terres à blé, c'est-à-dire 40 milles à l'est de la Rivière-Rouge jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses, le nombre de milles des chemins de fer parcourant cet espace peut être évalué, à la fin des années 1901 et 1905, respectivement, aux chiffres suivants :—

	Milles.
1901.	3,369
1905.	5,620

ou une augmentation de 66 $\frac{2}{3}$ pour 100 en cinq ans.

La commission croit que, pour répondre raisonnablement aux exigences du public, et travailler à l'avantage du pays, la proportion du surplus exportable de la moisson expédiée à l'est des grands lacs, avant la fin de la navigation, devrait être augmentée jus-

DOC. DE LA SESSION No 19a

qu'à une moyenne de 65 pour 100 au moins, de 46 pour 100 qu'elle a été pendant les cinq dernières années. Pour arriver à ce résultat il faudrait que la voie double, ci-dessus mentionnée, dans cette partie du chemin de fer du Pacifique Canadien, fut construite. En vue de l'accroissement du trafic de l'Ouest, les hangars d'accommodement à Fort-William devraient être matériellement agrandis, de sorte qu'il ne serait pas nécessaire d'employer des chars comme entrepôts à cet endroit. Tous les chemins de fer de l'Ouest devraient avoir aussi à leur disposition un équipement bien plus considérable de wagons et de locomotives prêts à servir, spécialement dans les premiers mois de la récolte du grain.

En tenant compte de l'immigration immense qui arrive actuellement pour peupler l'Ouest du Canada, il est certain que, dans peu d'années, la récolte du grain dans l'Ouest représentera un chiffre énorme. Les chiffres ci-après mentionnés ont été préparés par le Dr Saunders, directeur des fermes expérimentales du Dominion, et font partie de la déclaration faite, devant la commission, par M. John Love, président de la bourse du grain, à Winnipeg. Le Dr Saunders donne les statistiques suivantes pour le nombre total d'acres des différentes provinces, savoir :—

	Acres.
" Manitoba	41,000,000
" Saskatchewan	70,000,000
" Assiniboïa	57,000,000
" Alberta	64,000,000

" Il estime que, dans ces provinces, il y a dans le Manitoba, 27,000,000 d'acres de terre cultivable ; dans l'Assiniboïa, 50,000,000 ; dans la Saskatchewan, 52,000,000 ; dans l'Alberta, 42,000,000—un total pour Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest de 171,000,000 d'acres. De sorte qu'en 1902, il n'a étéensemencé que trois par cent de la terre cultivable. Et encore, nous avons retiré de ces trois par cent une récolte de 124,000,000 de minots. Le Dr Saunders prétend que si le quart des terres cultivables étaitensemencé, nous produirions 800,000,000 de minots, en prenant pour base le rendement des trois dernières années, c'est-à-dire 19 minots à l'acre".—(Voir pages 32 et 33 du vol. III des témoignages.

Si l'on considère les immenses terrains propres à la culture du blé dans l'Ouest, et la quantité énorme toujours croissante du grain pour lequel il faut fournir les accommodements de transport, si l'on considère aussi que la masse de ce grain doit se rendre par la voie des chemins de fer jusqu'aux élévateurs de Fort-William et Port-Arthur, on concevra qu'il est d'une importance majeure d'agrandir et améliorer, de toute manière possible, les ports de Fort-William et de Port-Arthur, d'où partent toutes les cargaisons expédiées vers l'est par la route des grands lacs pour arriver aux ports, soit pour l'exportation soit pour le commerce de l'est du Canada.

PORTS DE THUNDER-BAY.

En traitant la question des ports du lac Supérieur, votre commission désirerait attirer l'attention sur le fait que le gouvernement des Etats-Unis a trouvé que la route des grands lacs avait une telle importance, pour la partie nord-ouest de ce pays, que, de 1867 à 1904, mais surtout durant les dix dernières années, il a dépensé, pour améliorer ou agrandir les ports du lac Supérieur, la somme de \$8,132,822.98, et sur cette somme, \$4,590,905, ou plus que la moitié, ont été dépensés pour des améliorations aux ports Duluth-Supérieur.

En conséquence du développement rapide du commerce sur le lac Supérieur, la valeur des vaisseaux passant par les canaux du Saut-Sainte-Marie, s'était élevée en 1904 à \$69,166,400, comparée à \$2,089,400 en 1887 ; le tonnage de cette flotte en 1904 atteignait 31,546,106 tonnes. Le tonnage des vaisseaux qui ont quitté les ports de Duluth-Supérieur a plus que triplé durant les dix dernières années, et tout indique

que la valeur et le tonnage des vaisseaux fréquentant ces ports ira toujours en augmentant avec rapidité.

La réduction dans les taux du fret de Duluth à Buffalo est démontrée par les tableaux suivants, qui indiquent les taux moyens, sur les articles ci-dessous mentionnés, pour les années 1887 et 1904 respectivement :—

	1887.	1904.
Blé.	\$0.05 à \$0.08 le boiss.	\$0.01½ à \$0.02¼ le boiss.
Farine.	0.29 le baril	0.13 le baril.
Fer manufacturé..	2.35 la tonne	2.00 la tonne
Fer en gueuse. . .	2.35 la tonne	1.50 la tonne.
Minerai de fer. . .	1.75 la tonne	0.63 la tonne.
Bois de construc- tion.	4.00 le 1,000 pieds	2.55 le 1,000 pieds.
Houille.	0.90 la tonne	0.40 la tonne.

Les ports de Thunder-Bay, connus sous le nom de Port-Arthur et Fort-William, sont les seuls endroits convenables, sur la côte ouest du lac Supérieur, pouvant servir de débouchés aux produits des provinces de l'ouest; et, pour le nord-ouest canadien, ils ont la même importance et la même position que les ports de Duuth et Supérieur pour le nord-ouest des Etats-Unis.

Les ports de Thunder-Bay, par leur position respective, sont d'une importance nationale, et ils devraient être considérés comme tels. Afin de pourvoir convenablement à l'avenir des ports de Fort-William et de Port-Arthur, ceux-ci devraient être considérés comme faisant un seul port, d'après un vaste plan comprenant toutes les eaux depuis Base-Point, au nord de Port-Arthur, jusqu'à l'embouchure de la Kaminnistiquia, en remontant cette rivière jusqu'au lot 10, concession 1, y compris la rivière de la Mission jusqu'en eau profonde dans la baie.

Une ligne de palées, le long du rivage de cette partie du port, et une jetée, en dehors de laquelle on enlèverait tout obstruction, devraient être construites immédiatement; ces constructions sont d'une grande importance pour empêcher l'encombrement du port et en faire une place d'avenir.

Votre commission recommande aussi qu'avant que les bords des rivières, à Fort-William, soient occupés de façon à rendre l'acquisition très difficile ou très chère, ces rivières devraient être élargies pour ensuite faire face aux exigences en tout temps. Nous attirons l'attention sur le fait que le gouvernement des Etats-Unis a été obligé de dépenser \$5,000,000 pour l'élargissement de la rivière Chicago, tandis qu'au commencement de l'époque de la navigation sur cette rivière, le coût aurait été comparativement minime, et qu'en même temps le commerce en aurait profité matériellement.

C'est pourquoi votre commission recommande qu'une palée ou une ligne de rivage soit établie de chaque côté de la rivière Kaministiquia, depuis son embouchure jusqu'au lot 10, concession 1, et de chaque côté de la rivière de la Mission,—et que ces deux rivières soient élargies de façon que ces palées ou lignes de rivage soient distancées de 400 pieds; et en construisant ces palées ou lignes de rivage, on devra prendre soin de rendre les chenaux aussi droits que possible.

Les bassins pour permettre aux vaisseaux de tourner dans les rivières McKellar et de la Mission, devraient être creusés à 1,000 pieds de largeur, et un autre bassin semblable devrait être fait en haut des quais à charbon de la compagnie "Canadian Northern".

En vue de la nécessité urgente de construire un autre brise-lames de protection à Port-Arthur, votre Commission suggérerait que, sans attendre la conception d'autres plans, un ingénieur compétent (ou le bureau des ingénieurs dirigé par un seul), soit nommé pour tracer les travaux d'amélioration dans les ports de Port-Arthur et de Fort-William d'après les suggestions contenues dans ce rapport, spécialement en ce qui regarde la localisation et le commencement du brise-lames actuellement requis, ainsi que le creusage et le dragage de l'embouchure de la rivière de la Mission, l'élargissement et

DOC. DE LA SESSION No 19a

le creusage des deux rivières, la Mission et la Kaministiquia. La Commission désirerait aussi attirer l'attention sur le rapport et les plans préparés par M. E. B. Temple, ingénieur résident à Port-Arthur ; plans et rapport qui ont été transmis au ministère des Travaux Publics, et dont les copies sont entre les mains de cette Commission.

Il est de la plus grande importance que la saison de navigation soit prolongée, à l'automne, jusqu'au dernier jour possible, afin d'expédier le plus grand pourcentage possible de grain à l'est des grands lacs, et le rapprocher des ports de navigation océanique. Votre Commission a déjà recommandé dans un rapport interim que le gouvernement fournisse un brise-glaces pour garder ouverts, aussi tort que possible, les ports de Port-Arthur et de Fort-William ; et que des arrangements soient pris avec le gouvernement des Etats-Unis pour permettre le maintien de la lumière du phare, à Passage Island, jusqu'à ce que le dernier vaisseau soit descendu.

Des plaintes nombreuses ont été faites à votre Commission sur la difficulté, dans le passé de se procurer des assurances maritimes à la fin de la saison de la navigation, et qu'il a fallu, quelquefois raccourcir la période de la navigation, parce que les compagnies d'assurance refusaient de prolonger la police d'assurance. La saison actuelle, accordée par les compagnies d'assurance, est du 1er avril au 12 décembre, et comme les compagnies d'assurance anglaises de Lloyd sont entrées dernièrement en concurrence avec les compagnies américaines, votre Commission croit que, si les brise-glaces et le service des phares recommandés étaient fournis, les compagnies elles-mêmes feraient des arrangements pour donner de l'extension à la saison d'assurance.

Votre Commission affirme comme principe que le gouvernement fédéral, étant obligé de prendre soin du commerce et des industries interprovinciales, et, en conséquence, de dépenser sans cesse des sommes immenses pour maintenir, améliorer et protéger nos ports et voies d'eau, devrait, dans l'intérêt public, prendre possession et avoir le contrôle des terres et des eaux adjacentes requises pour le commerce et l'industrie. Dans le développement des ports de Thunder-Bay, où une si grande partie du trafic du grand Ouest, devra déboucher dans un avenir rapproché, il est très important que ce principe soit appliqué ; et votre Commission, dans son rapport intérimaire, du 18 août 1905, recommande fortement :—

1° Que tous les terrains appartenant à la province d'Ontario, ou aux villes de Port-Arthur et de Fort-William sur le devant du port de Port-Arthur, ainsi que les rivières Kaministiquia, de la Mission et de McKellar, y compris les lots de rivière, les chemins de réserve, etc., soient obtenues des dites provinces et villes par le gouvernement du Dominion, et que ce dernier fasse des démarches pour acheter, exproprier ou autrement, tels autres terrains qu'il croira raisonnablement nécessaires.

2° Que les îles nos Un et Deux, sur le côté sud de la Kaministiquia, autres que les portions appartenant aux corporations publiques ci-dessus mentionnées, soient expropriées par le gouvernement fédéral.

3° Qu'aucune portion de la rive sud de la rivière Kaministiquia, ou de la rive est de la rivière Mission, plus grande que ce qui lui est raisonnablement nécessaire, ne soit accordée à la compagnie "Grand Trunk Pacific Railway", et que le reste de ces rives, tous les autres lots de rivières et les devantures de rivières actuellement en possession du gouvernement fédéral ou qui pourront être acquis par lui, de la manière ci-dessus mentionnée, soient achetés, maintenus, administrés et contrôlés par le gouvernement du Canada pour l'avantage public, et dans les intérêts de ceux qui désirent actuellement ou désireront plus tard faire usage des dits ports.

SAULT-SAINTE-MARIE.

Quoique les écluses du Sault-Sainte-Marie puissent actuellement suffire à tous les vaisseaux passant à cet endroit, les exigences futures nécessiteront probablement un canal additionnel, et la Commission recommande au gouvernement de se procurer, à

6 EDOUARD VII, A. 1906

une date rapprochée, tout le terrain raisonnablement nécessaire, dans le cas où la construction de ce canal s'imposerait en aucun temps.

Bien que les États-Unis aient fait des améliorations considérables dans le chenal en bas du Sault-Sainte-Marie, Mud Lake, au pied de la rivière Sainte-Marie, reste encore, tard l'automne et de bonne heure au printemps, l'anneau le plus faible de la chaîne de communication entre la tête du lac Supérieur et le pied du lac Erié.

Vos commissaires désireraient recommander aussi l'élargissement de l'entrée du chenal du Sault-Sainte-Marie à l'extrémité canadienne, jusqu'à 500 pieds dans les parties droites et 800 pieds dans les courbes.

C'est pourquoi votre Commission suggère que l'ingénieur résident du gouvernement, au Sault-Sainte-Marie, reçoive des instructions de faire un rapport sur la méthode d'amélioration la plus acceptable dans le courant de Mud-Lake, en vue de faire descendre la glace et d'en empêcher l'accumulation au printemps; et de faire aussi un rapport concernant les phares entre Whitefish-Point et Mud-Lake, ou autrement dit sur une question internationale qui devrait être réglée.

Les commissaires recommandent, en outre, si c'est possible, que des arrangements soient pris avec le gouvernement des États-Unis pour garder un brise-glaces qui tiendrait le chenal libre, à Mud-Lake, le plus tard possible en automne, et qui ouvrirait ce chenal très à bonne heure au printemps.

La Commission, d'après les informations reçues, pense que par l'emploi de deux bateaux brise-glaces et par le maintien de phares et signaux convenables, la saison de navigation, dans les années normales, pourrait être prolongée jusqu'au 20 décembre (ou deux semaines plus tard qu'à présent) et s'ouvrir dix jours ou deux semaines plus tôt au printemps.

SAULT-SAINTE-MARIE (VERS L'EST).

A partir du Sault-Sainte-Marie, le problème, qui se présente de soi-même, consiste dans le moyen de fournir les voies de transport les moins coûteuses et les plus rapides depuis les niveaux élevés des grands lacs jusqu'à l'océan.

L'élévation ou dépression (suivant le cas) à surmonter est d'environ 572 pieds à Port-Côlborne ou Buffalo, ou 581 pieds entre les ports de la baie Georgienne et l'océan, et 602 pieds entre le lac Supérieur et l'océan. La différence de niveau entre le lac Supérieur et la baie Georgienne est aplanie par le canal du Sault-Sainte-Marie, tandis que la différence entre le lac Huron et le lac Erié est surmontée par la descente graduelle de la rivière Sainte-Claire.

PORTS DE LA BAIE GEORGIENNE.

Les principaux ports d'exportation de la baie Georgienne sont Depot-Harbour et Midland. Ces ports ont été établis par les compagnies de chemin de fer, dans le but de procurer au trafic les routes de chemin de fer les plus courtes pour se rendre à Montréal; le "Canada Atlantic Railway" faisant le trajet depuis Depot-Harbour, et le Grand-Tronc depuis Midland. La distance de Depot-Harbour à Montréal, par le "Canada Atlantic" est de 339 milles, et entre Midland et Montréal, par le Grand-Tronc, la distance est un peu plus grande.

Le trafic du grain, durant les dernières années et spécialement pendant la saison actuelle, a démontré la grande importance de la route qui passe par la baie Georgienne, et la nécessité pour les compagnies de chemin de fer, sur les lignes de Midland et Depot-Harbour, de mettre une équipe de première classe sur leurs chemins, de réduire les rampes jusqu'à quatre-dixièmes par cent, d'améliorer les terrassements et mettre leurs lignes sur le même pied que le chemin de fer "New-York Central", de Buffalo à New-York, qui transporte au moins quarante mille minots de blé dans un seul train. Votre

DOC. DE LA SESSION No 19a

Commission désire attirer l'attention sur la déclaration de sir Thomas Shaughnessy, en rapport avec ces chemins de fer et au sujet d'une nouvelle ligne projetée par le Pacifique Canadien, entre Midland et Montréal, (Vol. 3, p. 138) :

“ Une route qui serait rivale (à la route de French River) et pour laquelle nous nous sentons bien disposés, est l'établissement d'une nouvelle ligne de Midland ou des environs jusqu'à Montréal. Nous pensons pouvoir faire une telle ligne avec des rampes de .04 et d'une longueur n'excédant pas 355 milles. Avec une ligne semblable nous pourrions transporter le trafic aussi bon marché que par les canaux. Si nous pouvons arriver à Midland avec ces rampes, je devrais dire que nous transporterions 40,000 minots de blé dans un seul train. Quand vous avez des trains de 60 wagons chacun, l'usure du roulant est considérable ; mais je considère tout à fait praticable de mettre 10,000 à 50,000 minots dans un train. Le New-York Central équipe des trains de 60 à 70 wagons.”

Voir aussi le témoignage suivant de C. M. Hays, concernant Midland (vol. 3, p. 165) :

“ Le grain descend directement par notre ligne de chemin de fer de Midland qui rejoint le Grand-Tronc à Belleville et de là se rend à Montréal. Nos plans sont de réduire nos rampes, à partir de Midland, aux degrés ordinaires de .04 par cent (à présent 1 par cent est le maximum) et de faire une voie double sur notre ligne principale à Port-Hope.”

Encore au sujet des rampes à partir de Depot-Harbour :

“ Ces rampes ne sont pas aussi favorables que celles de notre ligne principale. Nous montons jusque là de 65 et 70 pieds au mille, mais sur la ligne de Midland et du Canada Atlantic nous réduisons actuellement les rampes. Depot-Harbour est, à mon idée, le seul port que l'on puisse comparer à celui de Midland pour les avantages de l'eau profonde et la facilité d'approche, de plus il y a 60 milles de moins qu'à Midland, pour y arriver par eau.”

Un autre extrait de la déclaration de sir Thomas Shaughnessy (vol. 3, p. 140) :

“ Les meuniers d'Ontario reçoivent chaque année un montant considérable du trafic qui aurait dû descendre à Owen-Sound, à Goderich et les autres ports sur le lac Huron. Nos rampes de Owen-Sound sont une impossibilité pour le lourd trafic. Je pense que des trains de 17 à 18 wagons chargés de grain sont les plus grosses charges transportées sur cette ligne. . . . Je crois que le port de Owen-Sound possède tous les avantages suffisants pour le commerce qui s'y fait actuellement, mais si une route offrant moins de résistance était établie entre les ports de la baie Georgienne et les ports océaniques, le trafic diminuerait à Owen-Sound au lieu d'augmenter.”

Le port de Midland devrait aussi servir de débouché au canal de la vallée de Trent, où le gouvernement du Canada a déjà dépensé entre cinq à six millions de dollars, et votre commission recommanderait que ce canal fut complété le plus tôt possible en se continuant par le Severn au bout de la baie Georgienne, et par la Trent sur la baie de Quinté, de sorte que ses termini seront dans des eaux protégées, qui offriront un havre sûr aux petits bateaux et barges dont on se sert sur cette route.

Votre Commission recommande le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Depot-Harbour, sur la baie Georgienne, soit en acquérant des droits de passage sur le Canada Atlantic ou autrement ; ceci augmenterait beaucoup le trafic sur ce chemin, et serait aussi une assistance matérielle au transport d'articles de commerce et du grain jusqu'à Montréal, en été et en automne, et aiderait, durant l'hiver, à établir un trafic avec les ports de Saint-Jean et d'Halifax.

Votre Commission recommande en outre qu'un Bureau d'Ingénieurs soit nommé pour tracer des travaux d'améliorations, dans les ports de Depot-Harbour et de Midland, sur des plans larges, de façon à répondre à tous les besoins du commerce présent et futur, ces plans pourraient suggérer de construire ces travaux de manière que, tout

6 EDOUARD VII, A. 1906

en donnant un accommodement suffisant pour le présent, ils pourront être agrandis plus tard suivant que les nécessités l'exigeront.

Un des grands points faibles de cette route, dans le passé, a été le manque d'éleveurs en nombre suffisant ; car il ne faut pas oublier, qu'en outre de ces accommodements nécessaires à un port de transbordement, dans un temps de l'année où la moisson du Manitoba et du Nord-Ouest est transportée aux ports de mer, les lignes de chemins de fer, partant de la baie Georgienne, transportant de grandes quantités de marchandises générales, ainsi que le grain des Etats-Unis, n'ont pu, (partiellement à cause de ce surcroît) par le passé, suffire à expédier la moisson aussi rapidement qu'il était nécessaire pour empêcher une congestion à ces ports de transbordement. Aussi, même en faisant tous efforts possibles pour équiper ces lignes de chemins de fer et faciliter le transport rapide du grain vers les ports de mer, et même en employant tous les autres moyens, tels que la continuation de l'Intecolonial, et du canal de Trent jusqu'à la baie Georgienne, le point essentiel est la construction de grands entrepôts pour y placer le grain. C'est pourquoi, votre Commission recommande fortement au gouvernement de construire un système d'éleveurs à chacun des ports de Midland et de Depot-Harbour, afin de donner de l'accommodement à au moins 10,000,000 de minots dans chacun de ces endroits, de commencer ces constructions le plus tôt possible, et de pousser les travaux de manière que la moitié de ces éleveurs soit prête pour recevoir la moisson de 1906, et que le reste des travaux soit terminé pour le transport de la moisson de 1907.

Relativement à la question des éleveurs, votre commission, tout en ne pouvant donner aucune recommandation précise sur ce point, attire l'attention sur l'extrait suivant de la déclaration de M. Hayes (vol. 3, p. 166) :

“ Nous sommes très intéressés au projet national des éleveurs, et il me semble que si le gouvernement prenait la chose en main, il ne pourrait faire de meilleur placement qu'en autorisant ce que vous pourriez appeler la construction d'éleveurs-entrepôts pour ces différents ports ; le gouvernement exigeant des compagnies de chemins de fer leur quote-part pour payer l'intérêt de façon à garantir un trafic abondant aux éleveurs ”.

M. Ashdown (vol. 3, p. 167) :

“ Dois-je comprendre que le Grand-Tronc serait prêt à s'associer dans un système d'éleveurs-entrepôts, et à garantir au gouvernement le coût des éleveurs ? ”

M. Hayes :—

“ Nous sommes disposés à y prendre part sur une base équitable et convenable. Sans doute, nous aimerions à avoir accès dans le contrôle des dépenses, et le droit de discussion sur les dimensions, l'endroit et le coût des travaux ”.

Votre Commission, bien que ne pouvant spécifier aucune recommandation concernant les ports de Meaford et Collingwood, désirerait attirer l'attention sur les témoignages donnés à ces endroits (vol. 2, p. 274-307) et suggérer au gouvernement de considérer favorablement les améliorations (y compris le creusage nécessaire des ports) qui peuvent être nécessaires au trafic actuel et futur de ces ports.

(2)

ROUTE DU CANAL WELLAND.

Tout le trajet par eau, par la voie du canal Welland et des autres canaux du Saint-Laurent, commence à Port-Colborne sur le lac Erié, se continue dans le canal Welland, sur une distance de 27 milles, jusqu'à Port-Dalhousie, traverse le lac Ontario jusqu'à Kingston, à l'extrémité nord-est de ce lac, environ 165 milles, jusqu'à Prescott, quelques milles plus à l'est sur le fleuve Saint-Laurent, et suit le système des canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal. La distance entre Kingston et Montréal est d'environ 180 milles, et entre Port-Colborne et Montréal, environ 377 milles ; la distance entière entre Fort-William et Montréal, par le système des canaux Welland et du

DOC. DE LA SESSION No 19a

Saint-Laurent, étant de 1,220 milles. Sur le canal Welland, les écluses ont une longueur de 270 pieds, une largeur de 43 pieds et une profondeur d'eau de 14 pieds sur les radiers. Des vaisseaux, ayant une cargaison jusqu'à 70,000 minots de blé, peuvent y passer. Les plus grands vaisseaux excédant ce tirant d'eau sont obligés de décharger, à Port-Colborne, le surplus de leur cargaison au-dessus de ce chiffre, soit dans des chalands ou dans les wagons du Grand-Tronc qui le transporte par chemin de fer. Les chalands continuent dans le canal et leur cargaison est rechargée dans les vaisseaux à Port-Dalhousie sur le lac Ontario, et ces derniers se rendent à Kingston ou Prescott, où de nouveau le surplus est déchargé dans des chalands, et le reste est transporté à Montréal sur les vaisseaux originaux, ou bien il est mis dans des entrepôts ou placé sur d'autres vaisseaux à Kingston ou Prescott.

Votre Commission recommande qu'un brise-lames placé au sud-est, d'après les suggestions de M. Coste, soit construit comme protection additionnelle à Port-Colborne (s'il n'est pas déjà en construction), et que les autres travaux d'amélioration en voie d'exécution à cet endroit (y compris l'élévateur de 2,000,000 de minots) soient promptement achevés, afin que l'élévateur soit prêt pour la saison de grain de 1906, et que tous les travaux soient achevés, sans tenir compte de l'élargissement, ou autrement, du canal Welland, de sorte qu'ils seront disponibles pendant la construction du canal de la rivière Ottawa, si le gouvernement décide ce canal ou décide d'élargir le canal Welland. Dans tous les cas, l'élévateur sera toujours utile pour aider au transport du grain et pour les fins de transbordement et d'entrepôt.

(3)

ROUTE DE BUFFALO.

En compétition aux voies de transport du Canada, ci-dessus mentionnées, il existe aux Etats-Unis une route principale, appelée voie de Buffalo, soit par le canal Erié, ou par les chemins de fer, pour atteindre les ports de mer.

Le canal Erié a 7 pieds de profondeur sur les radiers et ne laisse passer que des barges contenant 8,000 minots seulement, ce qui nécessite le déchargement complet des gros vaisseaux des lacs à Buffalo. Afin d'obvier à ces désavantages du lac Erié et retenir le transport du trafic de l'ouest, les chemins de fer des Etats-Unis, parcourant de Buffalo à New-York et aux autres ports de l'Atlantique, ont fait de grandes améliorations à leurs lignes, soit en les diminuant de longueur, en réduisant les rampes et les courbes ou en se servant de plus puissantes locomotives. C'est, en mettant sur les lacs des vaisseaux excédant en grandeur ceux de la flotte canadienne, que cette route a pu retenir un montant considérable du trafic, et aussi en abaissant les taux aux endroits où les lignes canadiennes éprouvaient des difficultés à faire concurrence. En outre des accommodements supérieurs des chemins de fer pour expédier le grain de Buffalo vers les ports de mer, les Etats-Unis sont favorisés par la méthode d'exécution de nos Lois du commerce de cabotage, qui obligent les bateaux des Etats-Unis, ayant pris une cargaison dans un port canadien, de la décharger dans un port américain; de sorte que, malgré que le tonnage canadien soit également partagé dans une saison de trafic ordinaire. à la fin de la saison, quand il est de la plus haute importance de transporter par les lacs la plus grande quantité de grain avant la clôture de la navigation, les vaisseaux des Etats-Unis auront probablement l'avantage d'être plus employés.

La route par Buffalo a été, dans le passé, d'une utilité spéciale pour le transport des récoltes, quand nos ports et nos vaisseaux n'avaient ni les accommodements ni le tonnage suffisants, spécialement à la fin de la saison; elle a servi aussi à régler les taux. Dans l'intérêt du producteur et du commerce en général, on ne devrait mettre aucun obstacle au trafic suivant cette voie de transport, qui a donné dans le passé et qui donne encore des preuves de sa valeur et, à certains temps, de sa nécessité absolue; mais tous les efforts possibles devraient être faits pour rendre les voies de transport du Canada, aussi peu sinon moins coûteuses, et leur donner des accommodements du moins égaux, sinon supérieurs, à ceux dont jouissent les routes des Etats-Unis.

ROUTES PRINCIPALES SUR LES LACS DU CANADA.

Votre Commission croit que les voies de transport, au Canada, ci-devant mentionnées, devraient être prises et considérées comme les principales routes canadiennes pour transporter les produits de l'ouest vers les ports de navigation océanique, savoir:—

(1) Via Midland, comprenant le chemin de fer du Grand-Tronc (à voie double telle que M. Hayes propose), le canal de Trent-Valley, et tout probablement le chemin de fer du Canadien Pacifique.

(2) Via Depot-Harbour, comprenant les chemins de fer du Canada Atlantique et de l'Intercolonial.

(3) Toute la voie d'eau, consistant soit dans le système de canal projeté par les rivières des Français et d'Ottawa, ou par le canal Welland agrandi.

UNIFORMITE DES SIGNAUX.

Vu qu'il est désirable que tous les vaisseaux naviguant sur les grands lacs se servent des mêmes signaux pour la brume, pour les rencontres, les phares et autres, votre Commission voudrait suggérer au gouvernement de s'entendre avec le gouvernement des Etats-Unis pour l'adoption d'un système uniforme de signaux, et pour passer une loi rendant obligatoire l'usage de ces signaux, après que l'uniformité en aura été établie.

PROFONDEUR REGLEMENTAIRE UNIFORME DE L'EAU.

Votre Commission recommande de plus que la profondeur réglementaire de l'eau dans tous les ports et les voies navigables sur les grands lacs en descendant jusqu'au pied du lac Erié soit de vingt-trois pieds, et que l'on entreprenne immédiatement de creuser à cette profondeur réglementaire les parties des ports de Port-Arthur, Fort-William, Depot-Harbour, Midland et Port-Colborne, qui sont requises pour les besoins présents, et que l'on poursuive dans la suite ces travaux de façon qu'en tout temps les ports présentent une profondeur suffisante aux besoins du commerce.

AIDER LA NAVIGATION.

Durant les investigations de votre Commission, des secours à la navigation sur les grands lacs, du genre de ceux qui sont énumérés dans la liste suivante, ont été demandés en différents temps et pour divers endroits, principalement par les personnes en rapport direct avec les nécessités de la navigation en question. Le plus grand nombre de ces aides sont évidemment requis, et votre Commission recommanderait qu'un fonctionnaire compétent fut immédiatement nommé par le ministère de la Marine et des Pêcheries pour faire rapport sur cette question; que les requêtes demandant ces secours fussent accordées, et que les travaux ou améliorations nécessaires fussent exécutés, en autant que c'est praticable, avant la clôture de la saison de navigation de 1906.

LISTE.

Un feu sur Sister-Islands, à l'entrée de Depot-Harbour, pour guider la navigation, durant la nuit, à partir du phare de Carbon-Rock à Depot-Harbour.

Un sifflet à vapeur de dix pouces pour Cove-Island. Les marins prétendent que la sirène actuelle ne sert à rien.

DOC. DE LA SESSION No 19a

Un sifflet à vapeur sur Flower-Pot-Island.

Un sifflet à vapeur sur Red-Rock.

Placer le feu de Red-Rock sur Seguin-Bank, et poser une nouvelle lumière soit à Kill-Bear-Point ou à Cousin-Island, cette lumière étant fixée de façon à briller tout autour de l'horizon.

Enlever une lisière de bois en arrière des feux d'alignement de Snug-Harbour

Une bouée conique peinte en noir, placée à l'axe de Jones-Island et de Snug-Harbour, qui pourrait être trouvée par une course au compas depuis la bouée rouge à gaz et Hooper-Island durant les temps de brume.

Une bouée à gaz sur le haut-fond de Jennie Graham, à Jack-Island.

Un pieu noir en dehors de l'extrémité nord-est de Middle-Duck, pour signaler le banc de sable.

Une bouée à gaz à chacune des places suivantes: Duck-Island, Bear-Rump-Island, au détour de Snug-Harbour, aux Iles de Jones sur le haut-fond de Three-Stars.

Les feux d'alignement à Midland-Harbour ont besoin d'être améliorés.

Des signaux d'alarme pour la brume aux endroits suivants: Hope-Island et un à Christian-Islands.

Des bouées à gaz à Sawlog-Point et sur le milieu de Midland-Bay.

Une bouée à gaz sur Bad-Neighbour-Rock, vis-à-vis Cove-Island.

Une bouée à gaz sur le banc de sable de Duck-Island, où il y a un phare et un signal d'alarme pour la brume, mais rien pour marquer le bout du long banc de sable.

Un feu à Parisian-Island, dans White-Fish-Bay, à cinquante-cinq milles en haut du Sault-Sainte-Marie.

Un phare et un signal d'alarme pour la brume sur l'extrémité nord de l'île Michipicoten.

Le feu sud dans le port de Midland devrait être plus élevé.

On se plaint que le chenal dans le port de Collingwood n'est pas convenablement éclairé.

Une bouée à gaz est requise à Spruce-Shoal, dans la baie Georgienne, à cinq milles au nord-ouest du Cape-Crocker.

Une bouée à gaz à Lockerby-Rock.

Un sifflet d'alarme pour la brume est requis dans le port de Collingwood.

Une bouée rouge et noire à l'embouchure du chenal dragué à Owen-Sound.

Une bouée à gaz sur le banc de Spry en dehors de Cape-Cove.

Une bouée à gaz sur le banc de Spry (Surprise) dans la baie Georgienne.

Une bouée à gaz à l'extrémité de la tranchée draguée à Port-Arthur, semblable à la bouée à gaz placée à l'extrémité de la tranchée à Fort-William.

Des pieux dans Thunder-Bay en dehors du phare et de Hare-Island.

Une sirène au phare de Port-Arthur pour assister les vaisseaux qui rentrent dans les temps de brume.

Un feu rouge est requis à l'entrée du port, à Port-Arthur.

Un phare et une sirène pour la brume sont requis sur l'extrémité la plus au nord de Welcome-Islands.

A Fort-William, le chenal devrait être mieux jalonné pour y entrer et en sortir en temps de brume, et les feux d'alignement devraient être modifiés, vu qu'actuellement ils ne donnent pas satisfaction et sont dangereux.

UNE VOIE DE TRANSPORT COMPLÈTEMENT PAR EAU EST DESIRABLE.

Votre Commission n'hésite pas à affirmer qu'il serait désirable d'avoir une voie de transport complètement par eau depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux ports de navigation océanique. La réalisation de ce projet aiderait beaucoup au transport du grain et au règlement des taux sur une base au moins égale à celle ci-dessus mentionnée, et permettrait aussi aux grands vaisseaux des lacs de continuer leur route jusqu'à l'océan ou, en autant que possible aux ports les plus proches de l'océan. Mais comme le

6 EDOUARD VII, A. 1906

gouvernement a entrepris l'exploration d'une route qui passerait par la rivière des Français jusqu'au lac Nipissing pour descendre dans la rivière Ottawa jusqu'à Montréal ; et comme la possibilité de cette voie au point de vue du commerce et du génie civil, ainsi que du coût de cette entreprise, n'est pas encore certaine ; vu aussi que le gouvernement a ordonné des explorations sur le canal Welland et ses environs, dans le but d'agrandir ou de détourner ce canal, votre Commission ne croit pas pouvoir se prononcer sur aucune de ces deux voies de transport ; mais, si le projet de la rivière Ottawa n'est pas réalisable au point de vue du commerce, du génie civil ou du coût trop élevé on ne peut pas être adopté pour aucune autre raison, elle recommande alors que le canal Welland soit élargi et creusé au même niveau que le canal du Sault-Sainte-Marie, afin de permettre aux vaisseaux, des plus grandes dimensions, de continuer leur voyage jusqu'à Kingston ou Prescott, transportant ainsi directement leur cargaison jusqu'à 180 milles ou moins de Montréal avant de la décharger.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le but de votre Commission, en recommandant le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, était de mettre cette voie dans des conditions telles qu'elle pût faire une compétition sérieuse dans le transport du grain ; et pour arriver à ce résultat, ce chemin de fer devrait être pourvu d'un matériel roulant suffisant. Pour remplir ces conditions et mettre ce chemin sur un pied d'affaire seulement, votre Commission recommande au gouvernement de passer une loi sanctionnant la création d'une commission, ayant pleins pouvoirs sur la régie, le contrôle et la mise en opération de l'Intercolonial, et de nommer la dite commission immédiatement après la sanction de cette loi.

Votre Commission ne connaît rien des arrangements qui ont été pris avec la compagnie du Grand-Tronc, au sujet des droits de passage accordés à l'Intercolonial, sur le Canada Atlantique, lorsqu'une loi fut passée permettant la vente de ce dernier au Grand-Tronc ; mais si la transaction n'était pas entièrement conclue, votre Commission suggérerait que des mesures fussent prises pour donner à l'Intercolonial des droits de passages sur le Grand-Tronc jusqu'à Depot-Harbour et Midland, et permettre au Grand-Tronc ou Grand-Tronc Pacifique de passer sur l'Intercolonial depuis Moncton jusqu'à Saint-Jean et Halifax. Votre Commission pense qu'un tel arrangement serait à l'avantage du public et accommoderait en même temps les chemins de fer intéressés.

TORONTO.

Votre commission recommande que les améliorations ci-dessous mentionnées soient faites dans le port de Toronto, pourvu que la cité de Toronto transfère au gouvernement du Canada, tous les terrains sur le devant du port (y compris les lots riverains), ainsi que les autres terrains raisonnablement requis (avec les quais, jetées et approches) qui sont actuellement en possession ou sous le contrôle de la ville ; et à condition aussi que les bassins entre les quais ne servent pas de bouches aux égouts de la cité.

AMÉLIORATIONS RECOMMANDÉES.

Que les entrées à l'est et à l'ouest du port soient draguées à une profondeur de 16 pieds zéro.

Qu'un chenal de 300 pieds de largeur soit dragué à la même profondeur sur toute la longueur du port, de l'est à l'ouest.

Que les jetées à l'entrée de l'est vers le lac prolongées jusqu'à une profondeur de 18 pieds d'eau.

DOC. DE LA SESSION No 19a

Que le banc de sable à l'entrée est soit enlevé.

Que des éperons soient construits sur le côté ouest de l'île.

Que les jetées de la cité soient prolongées et les environs soient creusés à une profondeur de 16 pieds.

Plusieurs personnes ont paru devant la commission pour faire connaître que l'on devrait détourner vers l'est et redresser la rivière du Don, de manière à conduire sa décharge dans la baie Ashbridge, au lieu du port de Toronto; votre Commission recommande que cette entreprise soit considérée favorablement par le gouvernement, mais qu'auparavant toutes les questions concernant ce sujet soient pleinement discutées, y compris le coût des terrains requis, les réclamations des propriétaires de terrains, en raison de ce détournement. Sur ce point la Commission désirerait attirer l'attention sur le témoignage de Kivas Tully, I.C. (vol. 2, p. 72-73).

KINGSTON.

Kingston occupe une position importante par le fait que cette cité est placée au pied de la navigation des lacs; c'est un endroit où il y a beaucoup d'activité comme port de transbordement des cargaisons, et les accommodements excellents pour ce genre de trafic ont été fournis par des compagnies individuelles ou des particuliers. A une assemblée de la commission tenue dans cette cité, plusieurs demandes ont été faites démontrant l'urgence du creusage du canal Welland, pour permettre, aux grands vaisseaux des lacs d'en haut, de continuer directement jusqu'à Kingston avec leur pleine cargaison, sans être obligés de la laisser en tout ou en partie à Port-Colborne.

FARRAN'S-POINT.

Votre Commission désire recommander que des changements soient faits au quai placé à l'entrée inférieure de Farran's-Point, vu que cette pointe s'avance beaucoup plus loin que la superstructure du quai, causant ainsi des dommages considérables à un grand nombre de vaisseaux; elle recommande aussi que la courbe de Farlinger's-Point soit redressée, et que le canal de Rapide-Plat, qui est éclairé avec des lampes, et actionné à la main, soit pourvu de lumières électriques et d'un pouvoir-moteur électrique ou à vapeur.

MONTREAL.

La cité de Montréal, située à la tête de la navigation océanique et au pied de la navigation de l'ouest par les canaux, est le point où toutes les lignes de chemins de fer transcontinentales canadiennes se concentrent, et occupe une position unique dans le système des voies de transport. Elle est, et devrait être considérée comme le principal port d'été de l'Atlantique, dans le Dominion; et à ce point de vue les intérêts du pays devraient toujours prévaloir, et servir de principe dans l'administration et l'amélioration du port. Ce havre devrait être mis sous le contrôle du gouvernement et administré suivant des idées larges, ayant en vue les besoins futurs du pays en général, sans nuire aux besoins locaux.

Actuellement, le port est sous le contrôle de la Commission du havre, nommée en vertu du Statut 57-58 Vic., chap. 48. Cette commission se compose de onze membres, dont six sont nommés par le gouvernement, et quatre par les associations commerciales de la cité, tandis que le maire de Montréal est un membre *ex-officio*. La juridiction de cette commission s'étend sur toute la devanture du fleuve, à partir d'environ un mille en haut du pont Victoria jusqu'à la Longue-Pointe, une distance d'environ neuf milles.

6 EDOUARD VII, A. 1906

Aucune partie du havre n'appartient à aucun particulier, mais il est entièrement la propriété du gouvernement et sous son contrôle par l'intermédiaire de la commission. Le port est généralement ouvert à la navigation vers le 20 avril et clos vers le 25 novembre. Les quais du havre peuvent fournir actuellement les espaces suivants:—

3,137 pieds au-dessous de 20 pieds d'eau de profondeur.

18,499 pieds entre 25 et 27 pieds d'eau de profondeur.

11,373 pieds entre 27 et 30 pieds d'eau de profondeur.

Ce qui représente une devanture de quai disponible de 33,009 pieds, ou de 6.251 milles; il y a maintenant en construction, sous le contrôle des commissaires du havre, 1,800 autres pieds ou 0.341 de mille ayant une profondeur de 30 pieds d'eau. En outre de ce qui est ci-dessus mentionné, la jetée Tarte et le Shore Wharf qui sont en construction, donneront une devanture de 3,014 pieds ou .583 de mille. Tous ces quais peuvent servir aux vaisseaux océaniques, qui ne tirent pas plus d'eau que la profondeur indiquée dans chaque cas.

La partie supérieure du port est protégée contre l'envahissement des glaces, à l'automne et au printemps, par une jetée de garde, qui plus tard pourra servir d'entrepôt et de quai.

On projette de faire d'immenses travaux à l'extrémité est du port pour suffire aux nécessités du trafic; un espace illimité est disponible dans ce but, jusqu'à la Longue-Pointe, couvrant une distance de trois à quatre milles.

Des hangars permanents en acier sont en voie de construction, dans le centre du port, sous la direction des commissaires du havre, à l'endroit appelé "Quais à hauts niveaux", c'est-à-dire des quais qui sont de niveau avec les rues de la Commune et des Commissaires.

Des voies de chemins de fer avec leurs voies d'évitement ont été posées le long des jetées et des quais par les commissaires du havre, qui actuellement permettent au Grand-Tronc et au Pacifique Canadien d'y passer, et plus tard permettront à toutes les compagnies de faire circuler leurs trains dans le havre.

La dette du port de Montréal est de \$8,347,000 et les améliorations maintenant en construction l'élèveront probablement à \$10,222,000.

La capacité actuelle des élévateurs est de 3,000,000 de minots, et le Grand-Tronc en fait bâtir un de 1,000,000 de minots à la Pointe-du-Moulin-à-Vent.

Votre Commission recommande:—

Que le gouvernement fasse de Montréal un port libre pour les lignes ci-après mentionnées dans ce rapport ;

Qu'un embranchement du Grand-Tronc-Pacifique soit construit de sa ligne principale jusqu'à Montréal, de manière à mettre Montréal en communication immédiate avec tout le territoire traversé par cette ligne ;

Qu'en améliorant le port, en vue des besoins futurs, l'on porte une attention particulière à la position de l'île Sainte-Hélène, à cause du danger auquel sont exposés les vaisseaux qui, en laissant les quais, risquent de s'échouer sur la chaîne de roc à cet endroit, comme cela est arrivé au steamer *Victorian*, l'été dernier. Votre Commission croit que de tels accidents sont plus déplorables au point de vue national qu'à celui des intérêts locaux ; c'est pourquoi elle recommande, dans le but d'éviter de nouveaux accidents de ce genre, que toute nouvelle construction de quai devrait être faite en gagnant vers l'extrémité est du port, où le fleuve est plus large.

Qu'en vue de la nécessité d'avoir des appareils convenables pour lever et manœuvrer des colis très pesants, une paire de grues soit placée au bout d'un des quais du centre, et une autre paire à l'est du port, ces grues devant être capables de soulever des pesanteurs de 75 tonnes; on devra faire mouvoir ces grues au moyen de pouvoir électrique et les pourvoir de palans et chaînes nécessaires pour transborder les cargaisons dans les wagons de chemins de fer.

Qu'une cour d'amirauté soit établie à Montréal, et administrée, si c'est possible, par le même juge qui préside à la cour d'amirauté, à Québec.

DOC. DE LA SESSION No 19a

D'autres élévateurs à grain sont nécessaires à Montréal, où d'immenses quantités de grain devraient y arriver, si on considère sa position géographique, et où viendraient des steamers océaniques du type des "tramp tonnage", qui, jusqu'à présent, ont évité de se rendre dans ce port, à cause de l'incertitude de se procurer des cargaisons de grain. C'est pourquoi, votre commission recommande au gouvernement de fournir d'autres élévateurs pour élever de temps en temps la capacité actuelle du port de 5,000,000 de minots jusqu'à 10,000,000 de minots.

Votre Commission comprend que le gouvernement a déjà en considération la question de construire un bassin de radoub ou cale sèche à Montréal. Un tel bassin devrait avoir au moins 1,000 pieds de longueur, et pouvoir accommoder un des plus grands vaisseaux, ou deux ou plusieurs petits; que le gouvernement étudie aussi la question de faire de nouvelles entrées au canal Lachine, avec des bassins à haut niveau, etc., d'après le plan connu sous le nom de projet "Gallery", c'est pourquoi votre Commission ne juge pas nécessaire de faire aucun rapport à ce sujet.

Quant à la question de savoir si des voies de chemins de fer, pour transborder le fret le long du port de Montréal, doivent être à niveau ou être élevées, votre Commission trouve que les opinions exprimées à ce sujet varient beaucoup, et comme cette question a déjà été soumise à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, il lui semble qu'il est hors de propos de faire quelques recommandations.

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT EN BAS DE MONTREAL.

Votre Commission fait les recommandations suivantes:—

Que l'érection de balises permanentes dans le lac Saint-Pierre est essentielle, et comme il est compris qu'on est à placer ces balises actuellement, votre Commission désire recommander que cet ouvrage soit terminé le plus tôt possible pour pouvoir y placer les feux pour l'ouverture de la navigation de 1906.

Que des feux et des bouées pour la navigation de nuit et de jour soient placés dans le chenal jusqu'à ce que ce chenal soit parfaitement sûr, et le jour et la nuit.

Que l'on pose une bouée dans le chenal de Saint-Sulpice, afin que les vaisseaux d'un tirant d'eau convenable à cet endroit puissent passer par ce chenal.

Que tous les phares et les balises permanentes, sur le fleuve, soient entretenus par des fonctionnaires qui y consacrent leur temps d'une manière stable, de manière qu'il n'y ait aucun danger que ces phares ou balises ne s'éteignent.

Que l'on place de nouveaux feux à l'entrée de Montréal et de Québec, et votre Commission désire recommander que ces feux soient disponibles pour la navigation de 1906.

Que le chenal du fleuve, en haut et en bas de Québec soit nettoyé au moins deux fois durant la saison, le premier nettoyage étant fait le plus tôt possible après l'ouverture de la navigation.

Que la station des pilotes soit transférée du Bic à la Pointe au Père et qu'un bateau à vapeur soit placé au service des pilotes.

Qu'une inspection médicale ait lieu à la Pointe au Père, et que les vaisseaux non infectés par la maladie n'arrêtent point à la Grosse-Île.

Que des stations de télégraphe sans fil du système Marconi soient installées au Cap Ray et à la Pointe au Père en outre des autres stations télégraphiques déjà établies.

Qu'un nouveau relevé du fleuve et du golfe (s'il n'est déjà commencé) soit fait immédiatement, vu que les cartes marines du fleuve, en bas du Saguenay, sont anciennes et inexactes dans plusieurs cas.

Que des levés hydrographiques soient faits.

Que des signaux submergés munis d'une cloche soient installés, si l'on trouve que ce sont des signaux praticables et pouvant aider à la navigation.

Que partout où il y a un phare sur la côte, on devrait aussi y placer une sirène d'un type moderne pour les temps de brume.

6 EDOUARD VII, A. 1906

Le gouvernement a déjà décidé et entrepris (sous la direction expérimentée de M. F. W. Cowie, ingénieur du gouvernement) certaines améliorations dans le fleuve Saint-Laurent, spécialement le creusage d'un chenal de 30 pieds de profondeur à l'eau basse, et d'au moins 500 pieds de largeur, avec une largeur plus grande dans les courbes, aussi l'enlèvement de hauts-fonds à certains endroits du fleuve, c'est pourquoi la Commission ne croit pas nécessaire de faire des recommandations au sujet de ces améliorations, mais suggère plutôt de continuer à exécuter ces travaux avec toute la rapidité possible pour les achever promptement.

Comme il est nécessaire pour la sûreté et l'efficacité de la route de navigation que les améliorations ci-dessus mentionnées soient faites en même temps que celles du Saint-Laurent, votre Commission recommande que, si ces améliorations ne sont pas encore décidées, le gouvernement devrait les entreprendre et les faire compléter sans délai. Et Votre Commission croit qu'il est très urgent "que le gouvernement ne perde pas une minute, et n'épargne aucune dépense pour donner l'aide nécessaire à la navigation depuis Belle-Isle et Cap-Race jusqu'à Montréal et en faire une route complète et aussi parfaite que possible."

SOREL.

Votre Commission recommande qu'un plan incliné muni de rails (Marine Railway Slip), pour halier et réparer les bateaux, soit construit à Sorel, si le gouvernement n'a pas déjà commencé cet ouvrage.

TROIS-RIVIERES.

Votre commission recommande que les quais actuellement en construction sous contrat soient achevés le plus tôt possible.

QUEBEC.

Votre Commission recommande:—

Que Québec soit fait un des ports libres et sujet aux conditions ci-après mentionnées dans ce rapport :

Que le brise-lames soit prolongé d'environ 1,460 pieds dans une direction nord, et qu'en même temps on réserve un espace suffisant pour ériger sur ce prolongement des bâtisses pour les passagers, des hangars de fret, ainsi que des accommodements nécessaires aux lignes de chemins de fer, vu qu'il n'y a qu'une bâtisse sur le brise-lames actuel ;

Que le brise-lames actuel soit élargi afin de donner plus de place pour les hangars, etc. ;

Votre commission ne croit pas devoir faire de recommandations spécifiques concernant les autres quais et améliorations du port entrepris par le gouvernement, et qui sont, paraît-il, très urgents, mais (reconnaissant l'importance de Québec, comme port naturel) elle recommanderait que des ingénieurs compétents soient nommés par le gouvernement pour examiner et faire rapport sur les plans soumis, en vue d'exécuter tous les travaux que le gouvernement croit raisonnables et praticables pour le trafic de ce port.

SAINT-JEAN.

Le port de Saint-Jean est un des ports d'hiver du Dominion sur l'océan Atlantique et présente des accommodements naturels admirables.

DOC. DE LA SESSION No 19a

Votre Commission désirerait recommander que Saint-Jean fut fait un des ports libres sur les lignes de navigation, et sujet aux conditions ci-après mentionnées dans ce rapport.

Sur le côté est du port sont situés la jetée du chemin de fer Intercolonial, et plusieurs quais appartenant à la municipalité, tandis que sur le côté nord se trouve le terminus de ce chemin en eau profonde. Sur le côté ouest du port est Sand Point, le terminus du chemin de fer du Pacifique Canadien, où il y a quatre stations de mouillage, ou bassins, pour les navires, appartenant à la cité et sous son contrôle, et une autre (la plus au sud) contrôlée par la compagnie du chemin de fer. La compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien a acheté de la cité une longueur de 1,600 pieds au sud du bassin sud et se trouve propriétaire de cette devanture du port. Cette propriété du Pacifique Canadien, ajoutée aux difficultés physiques du terrain qui s'élève vers l'ouest empêche le gouvernement de faire des travaux vers le sud. Au nord des bassins de la cité, sur le côté ouest du port, il y a une rive assez étendue pour y construire des bassins suffisants pour les exigences des chemins de fer et des steamers pour plusieurs années futures. C'est pourquoi, votre Commission recommanderait au gouvernement d'acquérir immédiatement cette propriété, et d'y faire construire un quai de 1,200 pieds de longueur, pouvant accommoder quatre grands steamers.

Votre Commission recommande aussi que le gouvernement achète, pour les besoins de transport à l'avenir, tous les autres terrains, à l'est des quais de l'Intercolonial, qu'il croira nécessaires d'acquérir.

Votre Commission recommande, en outre, que le gouvernement fasse creuser l'entrée du port à des largeurs et profondeurs suffisantes pour répondre à toutes les exigences du trafic, installer et maintenir des feux, des bouées et toutes autres aides nécessaires à la navigation ; ce qui permettra aux vaisseaux de rentrer dans le port en aucun temps de la marée et en aucune condition atmosphérique. Elle recommande aussi de prolonger le brise-lames à partir du côté ouest jusqu'à Partridge-Island pour aider à garder le chenal libre et donner plus de protection au port.

HALIFAX.

Halifax possède un port magnifique, directement ouvert sur l'Atlantique, sans hauts-fonds ou autres obstructions, et d'une entrée facile en tout temps.

A cause de son importance, et parce qu'il est le port actuel pour les malles transatlantiques du Dominion, durant l'hiver, votre Commission recommande au gouvernement de garder ce port et son entrée dans des conditions de première classe.

Votre Commission recommande que ce port soit fait un port libre le long des lignes de navigation, sujet aux conditions ci-après mentionnées dans ce rapport, et que le gouvernement du Canada entre en négociations (si ce n'est déjà fait) avec le gouvernement impérial pour que celui-là fasse l'acquisition de tous les terrains, les quais, les docks (y compris les bassins de radoub) et autres accessoires du port actuellement en possession du gouvernement impérial.

Le port lui-même est bien pourvu de phares, feux et bouées, mais la commission recommande qu'un phare flottant de première classe, pourvu d'une sirène puissante pour les temps brumeux, soit placé et maintenu par le gouvernement, à quelques milles au large de l'île Sambro, pour protéger les vaisseaux qui sont actuellement en danger, lorsqu'ils approchent le port en temps de brume.

Votre Commission recommande de plus que le gouvernement, en prenant des arrangements avec les compagnies de chemins de fer, qui désirent avoir leurs termini à Halifax, y compris l'Intercolonial) voit à ce que ces termini soient placés de façon à servir les intérêts du port et du trafic (fret et passagers) qui y arrivent.

Votre Commission recommande aussi que le chemin de fer Intercolonial, entre Richmond et le terminus en eau profonde, ait une voie double, et que le gouvernement fasse l'acquisition de terrains, soit par achat ou expropriation, pour y construire un

6 EDOUARD VII, A. 1906

hangar additonnal pour le fret et un entrepôt, sur le côté ouest de la rue Water, Halifax ; qu'aussi un vaste hangar soit construit pour servir d'entrepôt et de station d'expédition pour exporter la farine aux Indes Occidentales, Terre-Neuve, etc.; ces améliorations étant considérées d'une nécessité immédiate du port.

La Commission approuve l'intention du gouvernement d'enlever la bâtisse des engins et les ateliers de l'Intercolonial de leur place actuelle, dans le centre de la cour, pour les placer ailleurs dans un endroit plus vaste.

NEW-GLASGOW ET PICTOU.

Votre Commission recommande que le port de Pictou soit outillé et amélioré pour y recevoir les vaisseaux tirant 30 pieds d'eau, et que les bancs de sable soient creusés, au moyen de dragues, jusqu'à cette profondeur.

La Commission a reçu plusieurs demandes concernant les améliorations à faire, et elle suggère que le gouvernement prenne en considération les questions suivantes, dans le but de déterminer si ces améliorations sont nécessaires, raisonnables et praticables au point de vue du trafic en ces endroits :

- (a) Le creusage de East River jusqu'à New-Glasgow ;
- (b) Le raccourcissement de la ligne du chemin de fer et la réduction des rampes, entre Moncton et New-Glasgow, Pictou, Stellarton et Westville, d'après les différentes requêtes faites au gouvernement ;
- (c) L'inspection de County-Harbour par des ingénieurs compétents du gouvernement pour en faire un port de première classe.

SYDNEY ET SYDNEY-NORD.

Ces deux ports devraient être considérés ne faire qu'un seul port et considérés comme tels par le gouvernement. Ce port est très convenable d'avril à décembre, comme port d'escale, surtout pour les vaisseaux irréguliers qui ont besoin de cargaison (tramp tonnage), et la Commission pense que si le charbon se vendait à des prix plus réduits, ces vaisseaux s'arrêteraient, pour prendre leur charbon, ce qui augmenterait la valeur du port, car les steamers y viendraient prendre des commandes et continueraient ensuite pour aller prendre leur cargaison soit dans les ports, en haut du Saint-Laurent, dans le golfe ou sur l'Atlantique. C'est un fait bien connu que les armateurs n'aiment pas à envoyer leurs vaisseaux dans un port terminus où il n'y a qu'une espèce de trafic.

Votre Commission recommanderait que ce port fut constitué port libre sur les lignes de navigation et d'après les conditions mentionnées dans ce rapport.

Comme ce port est le point de connexion entre le Canada et Terre-Neuve, votre Commission recommande que les améliorations suivantes y soient faites aussitôt que possible :—

Que les lignes de chemins de fer soient prolongées jusque sur les quais ;

Que les quais, à Sydney et Sydney-nord, soient bâtis assez vastes pour accommoder au moins un grand steamer océanique, de manière à y rester en flotte en aucun temps de la marée, c'est-à-dire dans une profondeur d'au moins 35 pieds d'eau à marée basse ;

Que les quais soient pourvus des accommodations nécessaires aux passagers et cargaisons allant à Terre-Neuve ou en revenant de cet endroit ;

Qu'une bouée à gaz soit placée à un demi-mille au large du centre de l'entrée du port.

DOC. DE LA SESSION No 19a

LOUISBOURG.

Une requête a été faite par la ville de Louisbourg, demandant, d'une manière urgente, un remorqueur et des bateaux pour les pilotes, parce que les pilotes ont une distance de cinq milles à faire au large pour rejoindre les navires, et que c'est un trajet dangereux dans les mauvais temps. C'est pourquoi, votre Commission désirerait recommander que le gouvernement donnât une sérieuse attention à cette demande.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

En vue des plaintes reçues de l'Ile-du-Prince-Edouard, concernant le manque de moyens raisonnables de communication entre cette île et la terre ferme, durant l'hiver, votre Commission a cru devoir tenir une assemblée à Charlottetown, et entendre les représentants de toutes les parties de l'île. On a demandé avec instance qu'une ligne de bateaux brise-glaces et portant des trains de wagons fut établie entre Pictou et Charlottetown, et entre Summerside et Pointe-du-Chêne, et mise en correspondance avec l'Intercolonial et sous le contrôle de ce chemin de fer. On prétend que des vaisseaux assez puissants peuvent être construits à cette fin. Les tempêtes de vent de nord-est, en même temps que les grandes marées anormales dans les détroits poussent les glaces directement dans le port de Pictou, les accumulent et en font des barrières infranchissables pour aucun bateau qui n'est pas pourvu d'une hélice sur le devant, mais que les mêmes causes, qui bloquent le port de Pictou, rendent libre le port de Summerside. (Voir vol. 3, p. 236.) C'est pourquoi votre Commission désirerait recommander que le gouvernement donnât des instructions à des personnes compétentes de s'enquérir de la valeur de cette proposition.

La question du tunnel projeté entre l'île et la terre ferme fut aussi présentée, mais les témoignages sur le côté pratique et le coût de ce projet furent variés et contradictoires. Votre Commission est informée que le gouvernement est à recueillir actuellement des données définies sur le caractère, l'étendue et le coût probable de cette entreprise. Comme cette question est d'une grande importance au point de vue du bien-être des habitants de cette île très fertile et très productive, votre Commission recommande au gouvernement de donner à ce projet une attention toute particulière.

MARINE MARCHANDE—FONDS DE SECOURS AUX MARINS MALADES.

Comme il existe une objection générale à imposer une taxe sur la marine marchande pour les dépenses d'hôpital, vu qu'on trouve cette taxe injuste et non nécessaire, et comme de plus l'abolition de cette taxe exempterait les vaisseaux canadiens de payer aux ports des Etats-Unis la taxe de tonnage qui y est imposée sur tous les vaisseaux des pays, qui à leur tour imposent une taxe semblable aux vaisseaux des Etats-Unis, votre Commission croit devoir recommander l'abolition de cette taxe et que les vaisseaux soient responsables de leurs propres malades.

PILOTAGE.

Votre commission a appris avec plaisir que votre gouvernement a pris sous son contrôle le système de pilotage sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Québec, et que des arrangements ont été faits pour qu'il en soit de même dans le fleuve en bas de Québec, aussi recommande-t-elle fortement:—

Que tous les pilotes employés dans les eaux canadiennes ou dans les ports canadiens, partout où ils sont situés, devraient être sous le contrôle du gouvernement, passer un examen annuel sévère, et être soumis à des lois et des règlements, pour l'infraction desquelles ou pour une mauvaise conduite les pilotes devraient être démis de leur charge, et punis d'une manière exemplaire; car on ne peut tolérer qu'un vaisseau,

6 EDOUARD VII, A. 1906

ayant des passagers et une cargaison (l'un ou l'autre), soit exposé au danger ou perdu par l'incapacité ou la mauvaise conduite du pilote, qui est employé parce que l'on suppose qu'il possède les connaissances et les qualités requises.

Que le système en usage en bas de Québec, par lequel les pilotes partagent également leurs émoluments entre ceux qui sont compétents comme ceux qui ne le sont pas, devrait être aboli, et qu'à l'avenir chaque pilote reçoive les montants qu'il a gagnés lui-même. Que de plus, comme dans l'adoption du nouveau système, les pilotes compétents devraient recevoir des salaires plus rémunérateurs, les taux de pilotage devraient être réduits au même chiffre qui est payé entre Montréal et Québec, ou aux montants que le gouvernement jugera convenables d'accorder.

BOUEES.

Votre Commission recommande que toutes les bouées lumineuses placées sur aucune des voies d'eau soient à éclipse; celles du côté de tribord devant être à feu rouge; et celles du côté de babord, à feu blanc ou vert; et aussi que toutes les bouées, servant à la navigation durant le jour, soient peinturées en rouge sur le côté de tribord et en noir sur le côté de babord.

PEAGES ET REPARATIONS DES CANAUX.

Votre Commission recommande que la politique du gouvernement, durant les dernières années, abolissant les péages des canaux, soit continuée à l'avenir d'une manière permanente; et que les réparations requises soient faites en hiver ou de bonne heure au printemps afin que tous les canaux puissent s'ouvrir le plus tôt possible au printemps.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Votre Commission désire recommander que, dans l'intérêt général du pays, et dans l'intérêt particulier du trafic d'importation et d'exportation, le grand chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique soit construit de Québec à Moncton par la route la plus directe.

AMELIORATION AU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Votre Commission recommande que le gouvernement s'occupe de la question concernant la réduction des rampes et des courbes sur les différentes lignes de l'Intercolonial depuis Moncton à Saint-Jean, Halifax et Cap-Breton.

CONSTRUCTION DES NAVIRES.

La Commission a pris, à divers endroits, des témoignages au sujet de l'industrie de la construction des navires. Dans les ports de l'est, on se plaint de la grande diminution des navires construits au Canada, en comparaison des autres pays, tandis que dans l'ouest cette industrie est très rare, et que dans tout le Dominion la construction des navires est dans un état languissant. Les plaintes ont été faites contre l'injustice de la position actuelle des constructeurs, et on a réclamé instamment l'octroi des primes. Voir la déclaration suivante, (vol. 4, p. 425.)

P. 425, M. Alexander:

"Je pense que le gouvernement pourrait donner un bonus pour encourager la construction des navires, ce qui nous permettrait d'avoir une marine marchande dans la

DOC. DE LA SESSION No 19a

Colombie-Britannique. Ici nous possédons toutes les matières d'exportation, et, cependant, nous n'avons pas un vaisseau qui nous appartienne, pouvant faire ce trafic. Nous avons besoin de primes pour décider la population à se livrer à l'industrie de la construction des navires. A Puget-Sound, ils ont leurs chantiers de navires, et ils ont des charpentiers compétents qui ne consentiront pas à venir travailler ici, à moins de gages plus élevés ou de quelques autres attractions. Comme résultat, vous ne pouvez pas construire un vaisseau au même prix qu'à cet endroit.

"Le Président: Quelle prime conviendrait-il de donner ?

"M. Alexander: Je la mettrais à \$5 par tonne. Je puis affirmer que l'Australie, qui est le meilleur client des marchands de bois de la côte du Pacifique, achète de soixante à quatre-vingts millions de pieds de bois par année. Le gros montant de son bois de construction est pris ici, et il est expédié sur des navires à voiles. Le bois demandé est du bois de longueur; il en est de même de la Chine qui achète du bois de longueur. Ici nous avons une colonie sœur, et cependant, la principale partie de son commerce va aux Etats-Unis. Il s'expédie autant de bois de Puget-Sound vers l'Australie seule que tout le commerce d'exportation de la Colombie-Britannique.

"M. Ashdown: Quelle sorte de navires construiriez-vous ici ?

"M. Alexander: Des vaisseaux en bois et à voiles.

"M. Ashdown: C'est pour ces vaisseaux que vous demandez au gouvernement un bonus de \$5 par tonne ?

"M. Alexander: Oui. Nous aurions une industrie importante dans le pays, qui aiderait aussi à exporter un des principaux articles de production de la Colombie-Britannique, savoir le bois.

"Le Président: Mais ces vaisseaux ne pourraient pas servir à toute sorte de trafic ?

"M. Alexander: Certainement. Le navire américain généralement vient ici et prend une cargaison de bois pour l'Australie, et rapporte du charbon d'Australie aux Iles Hawaï, et aussi à San Francisco. Il rapporte aussi du sucre pour la Colombie-Britannique."

Page 493—Capitaine John G. Cox, le représentant des Lloyds à Victoria, fut introduit et déclara:

"Que la position fautive, dans laquelle se trouvaient nos constructeurs de navires, dépendait de ce qu'un vaisseau peut être importé sans payer de droits, la coque, les machines et toutes les autres choses, ainsi que la main-d'œuvre pour le construire étant comprises comme ouvrage venant des vieux pays, tandis que nos constructeurs ont à payer un droit sur presque toutes les matières premières qu'ils emploient, aussi bien qu'un lourd impôt sur les machines qu'ils doivent importer, ce qui fait un total de vingt-cinq pour cent.

"M. Ashdown: Pour quelle proportion les machines comptent-elles dans un navire fini ?

"Capitaine Cox: Environ la moitié."

Par le fait que votre Commission a été constituée pour traiter les questions de transports, et que ces questions sont affectées d'une manière vitale par le montant du tonnage convenable au trafic, et que ce tonnage ne peut nulle part être mieux fourni que par nos chantiers de construction de navires, au Canada, votre Commission est convaincue que toute l'assistance raisonnable nécessaire devrait être donnée pour faire revivre une industrie aussi importante, et recommande en conséquence que le gouvernement du Canada paie une prime de \$5.00 par grosse tonne enregistrée pour les navires en bois, à voiles ou à vapeur, de 500 tonneaux ou plus, commencés et construits au Canada, après le 1er juin 1906; et une prime de \$6 par grosse tonne enregistrée, pour tous les navires en fer ou en acier de 500 tonneaux ou plus, commencés et construits après cette date.

PORTS NATIONAUX OU PORTS LIBRES.

La Commission est convaincue de la nécessité, dans l'intérêt public, qu'il y a d'avoir en tout temps des vaisseaux d'un gros tonnage sur les lacs et l'océan, pour le

transport des produits du Canada, et pour augmenter son commerce. Si l'on considère les attractions naturelles vers les ports des États-Unis par l'énormité du trafic inhérent à un pays aussi peuplé et riche en ressources, il est évident que tous les ports canadiens, destinés à recevoir ou à faire passer le courant du trafic d'exportation et d'importation du Canada, devront non seulement fournir les meilleurs accommodements et atteindre les plus hauts degrés de sûreté et d'efficacité, mais aussi encourager par tous les moyens possibles les lignes générales de marine marchande, ainsi que les vaisseaux libres ou de lignes irrégulières.

Dans le but de donner, avec le plus grand avantage, à tous les ports les accommodements, les améliorations et les sûretés requises, votre Commission recommanderait qu'une loi fut passée, établissant un système de ports nationaux ; et en vertu du principe que le gouvernement du Dominion est propriétaire des terrains sous et adjacents des eaux navigables, dans un sens raisonnable, elle recommande que votre gouvernement prenne les moyens d'obtenir par don, achat, expropriation ou autrement, tous les terrains situés dans les ports ci-dessous mentionnés, peu importe que ces terrains soient la propriété d'aucune province, ville ou d'un corps public, ou d'aucune personne ou corporation, suivant que le cas se présentera ; et que ces terrains ainsi obtenus, et ceux qui sont actuellement sous le contrôle du gouvernement du Canada et administrés par un Bureau Général des Commissaires du Havre en rapport avec le ministère de la Marine et des Pêcheries, soient transférés au gouvernement du Dominion.

Et votre Commission recommande que, après le transfert des dits terrains mentionnés dans le paragraphe précédent, dans aucun des ports ci-après nommés, le dit port soit déclaré port national, par une proclamation du Gouverneur Général en Conseil ; et qu'après cela tous ces ports et leurs quais (autres que les bassins de radoub ou les élévateurs) soient libres d'impôts ou droits de la part du gouvernement ou de ses officiers de perception.

Les ports en question sont les suivants, savoir :—

Fort-William et Port-Arthur.

Depôt-Harbour.

Midland.

Port-Colborne.

Kingston.

Montréal.

Québec.

Saint-Jean, N.-B.

Halifax.

Sydney.

Vancouver.

Victoria.

Le terminus du Grand-Tronc-Pacifique, sur l'Océan Pacifique.

Le terminus du Canadian Northern, sur l'Océan Pacifique.

Votre Commission croit aussi qu'il serait d'un grand avantage, pour les intérêts du public, que les voies de chemins de fer qui sont situées sur les quais du gouvernement, à aucun de ces ports, fussent contrôlées par le gouvernement du Canada, dans le but d'en permettre l'usage à toutes les personnes qui en ont besoin, au lieu d'en laisser la propriété ou le contrôle à quelque corporation ; c'est pourquoi elle recommande avec instance que, dans les cas où les améliorations ou les nécessités du trafic l'exigent, ces voies soient construites ou acquises (suivant le cas) par le gouvernement, qui chargerait un prix raisonnable aux divers chemins de fer pour l'usage de ces voies.

SERVICE RAPIDE SUR L'ATLANTIQUE.

Par le fait que la population et le commerce du Dominion du Canada ont beaucoup augmenté durant les dernières années, et que la construction du Grand-Tronc-

DOC. DE LA SESSION No 19a

Pacifique et d'autres chemins de fer, et que les travaux en projet ou en cours d'exécution garantissent l'accroissement continue de la population et le développement incessant du pays, votre Commission croit qu'il est temps d'exiger un service rapide et amélioré de steamers sur l'Atlantique. Beaucoup de choses d'intérêt public, entre autres le transport des passagers, des articles de fret renfermés ou périssables, la livraison des malles, aller et retour, de la Grande-Bretagne, devraient être faits beaucoup plus promptement qu'à présent. Actuellement, les populations des provinces maritimes souffrent du désavantage que leurs malles pour ou de l'Angleterre ou des autres points d'Europe passent par New-York ou Montréal, leur causant ainsi un retard matériel. Comme un tel service serait aussi d'une grande importance pour les communications impériales de la Grande-Bretagne avec ses colonies et ses alliés en Orient, aussi bien qu'avec ses possessions dans le Pacifique, votre Commission désirerait recommander que le Dominion entrât en négociations avec le gouvernement impérial dans le but de voter conjointement un subside à une compagnie pour un service de première classe, au moins bi-hebdomadaire, entre Halifax et Liverpool ; et que cette ligne rapide de steamers se chargerait de transporter les malles anglaises pour ce continent et ses dépendances sur le Pacifique et les régions lointaines de l'est, ainsi que les malles canadiennes ; ces paquebots devraient être aussi adaptés spécialement au transport des produits de laiterie, des viandes congelées et autres articles périssables, des marchandises spéciales ; ils devraient être aussi munis de tout ce qui est nécessaire aux exigences de l'amirauté britannique pour le transport des troupes ou pour autre service en temps de guerre. Ce service rapide, ci-dessus mentionné, devrait être prêt vers la date de l'achèvement du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire environ cinq ans de la date actuelle.

Votre Commission est d'opinion qu'un tel service serait d'une valeur inestimable pour aider au développement des industries laitières, encourager la culture des fruits sur une grande échelle et l'élevage des animaux dans chaque province du Dominion ; et que les sommes à payer pour le transport des malles canadiennes par New-York, suivant l'arrangement de 1906, ajoutées aux déboursements actuels pour le service de Montréal, formeraient un montant assez rond des subsides requis pour le dit service rapide.

Un service semblable pourrait être plus tard établi sur l'océan Pacifique vers l'orient, suivant les exigences du commerce ; ce qui serait le supplément de la ligne transatlantique.

LEVES ET EXPLORATIONS.

Dans le rapport du comité de l'honorable Conseil privé, concernant la nomination de votre Commission, il y a la clause suivante :—

“ En faisant ses investigations, la Commission ne doit pas se borner à l'étude des routes et des accommodements actuellement en usage, mais elle devra, si c'est nécessaire, ordonner des levés ou explorations nouveaux pour connaître si d'autres voies de transports plus économiques et plus satisfaisantes ne pourraient être découvertes, soit par terre ou par eau.

Comme, depuis la nomination de la Commission, votre gouvernement a décidé et a fait des arrangements pour la construction du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et que des arpentages sont actuellement en marche concernant un système de canaux par les rivières des Français et d'Ottawa, ainsi qu'une exploration pour l'élargissement ou le détournement du canal Welland, votre Commission n'a pas cru nécessaire ou judicieux d'ordonner d'autres explorations.

WINNIPEG ET LA ROUTE DE L'OUEST.

Dans les différentes questions qui ont été étudiées jusqu'à présent concernant le pays, Winnipeg et l'ouest n'ont été traités que d'une manière incidente en rapport avec

6 EDOUARD VII, A. 1906

le trafic de l'est, mais votre Commission a cru plus convenable de consacrer une partie séparée de ce rapport exclusivement au Manitoba et aux Territoires de l'Ouest, vu la grandeur de cette région et le nombre varié de ses intérêts. Comme il reste beaucoup à faire dans le développement et l'amélioration de ce pays encore nouveau, votre Commission s'est cru justifiable de s'occuper de certains sujets qui ne se rattachent pas aux systèmes des voies de transport, ou s'éloignent un peu des instructions directes contenues dans l'arrêté du conseil nommant la Commission, mais qui sont d'un intérêt matériel pour les localités comprises, et pour tout le Dominion en général, puisqu'il est d'une importance vitale d'augmenter la prospérité et la population de chaque partie de cette région que l'on nommait encore récemment "La Grande Terre Silencieuse".

LE LAC WINNIPEG ET LA RIVIERE ROUGE.

La superficie du lac Winnipeg excède celle du lac Erié. Ses ressources en bois, chaux, pierre, gypse et autres matériaux de construction et de combustible, les produits de ses pêcheries (qui sont exportés surtout aux Etats-Unis, directement), etc., sont d'une grande importance, et leur développement y amènerait des centres populeux autour de ses rives, aussi bien que dans la région voisine. Des steamers de fret et de passagers tiennent actuellement des lignes régulières dans plusieurs endroits de ce lac. C'est pourquoi il est extrêmement opportun qu'il soit fait une carte marine de ce lac pour aider la navigation, et permettre aux propriétaires de vaisseaux d'avoir des assurances sur leurs bateaux, chose qu'ils ne peuvent obtenir maintenant.

La cité de Winnipeg, la vallée de la Rivière-Rouge et les autres places considérables dans la prairie, ont un besoin pressant des produits et ressources de ce lac et de ses rives, et attachent un profond intérêt à l'amélioration de la rivière Rouge par le dragage de son embouchure et par la construction d'un barrage avec écluse aux rapides de Saint-André. Et le gouvernement a reconnu l'utilité de ces travaux en faisant exécuter des travaux considérables de dragage, et en adoptant des plans et donnant le contrat pour la construction de ce barrage et de cette écluse (les travaux étant seulement arrêtés à cause d'une modification nécessaire aux plans). Votre Commission recommande avec instance que tout changement opportun soit fait immédiatement, qu'un nouveau contrat soit donné et que l'on achève les travaux le plus tôt possible. Elle recommande aussi que la rivière Rouge, entre la cité et la ligne de la frontière internationale, au sud, soit nettoyée des souches et cailloux, là où c'est nécessaire, afin de relier les eaux navigables de cette rivière, dans le Canada, avec les nappes d'eau améliorées du côté des Etats-Unis.

LA RIVIERE ASSINIBOINE.

Dans les premiers temps historiques de cette province, des bateaux à vapeur, grésés d'une roue en arrière naviguaient sur la rivière Assiniboine, aussi loin qu'au Fort-Ellice, mais les essais, durant les dernières années, d'y faire de la navigation ont été frustrés surtout à cause de la difficulté de faire ouvrir les ponts qui traversent cette rivière.

Votre gouvernement a eu, sur cette rivière, différents rapports de l'ingénieur résident Z. Mailhot, qui a fait les déclarations suivantes devant la Commission :—

"P. 42: Il ne serait pas très coûteux de rendre la rivière navigable pour des bateaux à vapeur, avec roues en arrière. Il suffirait d'enlever les cailloux qui sont dans les rapides et de faire quelques autres améliorations. Pour un montant comparativement minime, la rivière peut être mise navigable jusqu'aux pieds des rapides, près de Brandon."

DOC. DE LA SESSION No 19a

La rivière elle-même et ses tributaires servent de drainage à une grande étendue de terres très productives, mais ils sont souvent cause de dommages par des inondations durant la crue des eaux.

Votre Commission croit qu'en faisant des barrages aux décharges de Last-Mountain et des autres lacs, près de sa source, en retenant leurs eaux dans les temps d'inondation et qu'en nettoyant et creusant la rivière, les parties inférieures de la rivière pourraient être rendues navigables durant une grande partie de la saison, et on diminuerait considérablement les inondations au printemps. C'est pourquoi votre Commission recommande que l'ingénieur résident reçoive des instructions de faire rapport sur les meilleurs moyens à prendre pour atteindre ce but.

LES GRANDES PLAINES DE L'OUEST.

Afin de bien connaître tout ce qui se rapporte aux grandes plaines de l'Ouest, la 'Région aux lointains magnifiques', votre Commission a cru devoir siéger à Régina, qui représente le centre, Edmonton le nord-ouest et Calgary le sud-ouest; immense étendue de terre qui, malgré l'immigration des dernières années, renferme une population bien dispersée,—dans certains endroits il n'y a que quelques personnes—mais est destinée, dans un avenir rapproché, à devenir la patrie de millions d'habitants.

REGINA.

Les témoignages reçus à cet endroit avaient rapport à la baie d'Hudson (cités ailleurs) ; ainsi qu'à la possibilité de la construction du canal Panama, qui ouvrirait une nouvelle route au trafic de grain par l'océan Pacifique jusqu'aux marchés d'Europe ; la commission voulait savoir aussi, vu que certaines personnes en doutent, si le blé se rend et est vendu sur les marchés éloignés comme étant de la même qualité que lorsqu'il est acheté à l'endroit de sa production. En ce qui concerne la qualité du blé, M. Bell déclare (vol. 4, p. 349 à 351) :

"L'Acte de l'Inspection du grain est constitué aussi parfaitement que la science humaine le permet, de manière à empêcher aucun mélange ou adulation du grain de Manitoba, à partir de Fort-William jusqu'à sa destination finale. Il est spécialement défendu à aucun inspecteur, à l'est de Fort-William, de ré-inspecter le grain de Manitoba, ou le grain produit dans les Territoires du Nord-Ouest.

"M. Ashdown.—Quand vous dites le grain de Manitoba, voulez-vous signifier que c'est du grain qui a poussé partout dans le Nord-Ouest ?

"M. Bell.—Oui. Il est désigné dans l'acte sous le nom de grain de Manitoba.

"D'après les instructions du ministère du Commerce et de l'Industrie, des échantillons de tout le grain, gradué aux diverses qualités fixées par la loi, sont envoyés chaque automne à toutes les principales bourses aux grains du Royaume-Uni d'Angleterre, d'Irlande et d'Ecosse, aussi bien qu'à New-York, où ces échantillons sont gardés et soumis à l'inspection du public, de sorte que tout le monde peut en aucun temps les examiner et connaître le caractère de chaque qualité particulière de grain pour chaque année ; parce qu'après tout, "un grain dur" peut varier un peu dans sa nature intrinsèque, et être suivant les exigences de l'acte. Dans certains cas, le grain est plus brillant, mais reste toujours dans les limites assignées au grain "dur."

D'après le témoignage de M. Bell, et des autres informations, votre Commission est d'opinion que, depuis les amendements apportés à l'Acte d'Inspection du grain, en 1900, aucun grain transporté sur les voies canadiennes et de là par des vaisseaux canadiens à sa destination n'a été manipulé ou modifié, mais, à moins d'avoir subi des dommages sur l'océan par les tempêtes ou autrement, qu'il a toujours été livré en Angleterre, avec la même qualité et dans la même condition énoncées dans le certificat émis à Fort-William ou à l'ouest de cette place.

EDMONTON.

Comme Edmonton est le point le plus important au nord, qu'il a été très longtemps et continuera à être le centre de distribution d'un immense territoire, spécialement dans les districts d'Athabaska et de la rivière à la Paix, et dans les autres parties d'un territoire non organisé, situé au nord et à l'ouest, et comme ces régions vont être bientôt développées et ouvertes à la civilisation, il est important de considérer raisonnablement les questions posées par ceux qui sont intéressés à connaître les moyens de transport dans ces endroits. C'est pourquoi votre Commission désirerait attirer l'attention sur le rapport du Bureau de Commerce d'Edmonton, (vol. 4, p. 356) concernant la rivière à la Paix.

“ La grande rivière à la Paix, le seul moyen de communication avec la région du grand nord, est navigable pour des steamers, sur une distance de 900 milles, à partir de Hudson's Hope jusqu'à son embouchure au lac Athabasca, à l'exception d'un seul endroit appelé les “ Chutes ”, dans le voisinage du Fort-Vermillon. On croit que cet obstacle peut être surmonté par la construction d'une courte écluse, qui pourrait être construite à peu de frais, vu qu'il y a une excavation naturelle autour de ces chutes obstruant la navigation. Cette écluse donnerait une rivière navigable depuis la tête de la navigation sur la rivière à la Paix, aux Montagnes-Rocheuses, jusqu'au Portage, à Fort-Smith, sur la rivière des Esclaves. Ici la navigation est obstruée par seize milles de rapides qui ne peuvent être surmontés qu'à très grands frais. C'est pourquoi il a été suggéré, comme alternatifs, et qui coûterait peu cher, de faire construire par le gouvernement une ligne de tramways électriques, dans le but de transporter le trafic autour des rapides. Les rapides eux-mêmes fourniraient le pouvoir générateur nécessaire à l'énergie électrique requise. Depuis le pied des rapides la navigation peut se continuer sans interruption jusqu'à la rivière des Esclaves, traverser le lac des Esclaves et descendre le fleuve Mackenzie jusqu'à l'Océan Arctique. Les améliorations suggérées, à ces deux points, donneraient ainsi une voie de transport facile et peu coûteuse, à partir de la hauteur des eaux de la rivière à la Paix jusqu'à l'Océan Arctique, une distance d'environ 2,000 milles.

C'est pourquoi votre commission recommande qu'une exploration complète de la rivière à la Paix soit entreprise par le gouvernement, en vue de faire les travaux d'amélioration nécessaires à rendre cette rivière navigable sur une aussi grande étendue que possible, pourvu que cette navigation soit raisonnablement praticable.

Votre Commission recommande aussi d'obtenir les informations nécessaires sur la praticabilité, à un coût raisonnable, de l'exécution des travaux dans les rivières Athabasca et des Esclaves, pour rendre ces cours d'eau navigables.

Il nous a été représenté que si la rivière Saskatchewan nord était améliorée de manière à y avoir une navigation sûre durant toute la saison, Edmonton et la région arrosée par cette rivière en bénéficieraient beaucoup. Comme déjà des steamers ont été amenés autrefois depuis le haut de la Rivière-Rouge et à travers le lac Winnipeg pour faire, sur la Saskatchewan, le service entre Edmonton et Grand-Rapids, cela démontre la possibilité de la navigation sur cette rivière. C'est pourquoi votre Commission recommande qu'une exploration soit faite à Grand-Rapids et dans toutes les autres parties de la Saskatchewan, où c'est nécessaire, et qu'un examen de toute la longueur de la rivière, d'Edmonton à son embouchure, soit ordonné dans le but de faire les travaux nécessaires à l'amélioration de la navigation, et aussi dans le but de décider si l'on doit faire des améliorations à Grand-Rapids pour rendre cette rivière navigable jusqu'au lac Winnipeg.

Comme dans le district d'Edmonton, les produits augmentent très rapidement et qu'il y a nécessité urgente de faire un débouché le plus court possible pour transporter ces produits, votre Commission recommande que la construction du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, d'Edmonton à la côte du Pacifique, soit commencée et achevée dans le plus court délai possible.

DOC. DE LA SESSION No 19a

LA ROUTE DE LA BAIE D'HUDSON.

Votre Commission désirerait faire remarquer que la plus grande partie de l'immigration, durant les dernières années, s'est portée vers cette partie du pays, actuellement comprise dans les nouvelles provinces de Saskatchewan et d'Alberta; et que de grandes étendues de terre dans le sud d'Alberta, où il y a un an ou deux ans, on ne voyait que des ranches pour les animaux, sont maintenant converties en champs de blé; et que toute la région de l'ouest se développe très rapidement et va sans doute continuer ainsi. Et en conséquence du fait que plus le colon gagne vers l'ouest, plus il lui sera difficile d'expédier ses produits sur les marchés du monde, par les ports de l'Atlantique, l'idée s'est imposée fortement de chercher une nouvelle voie pour l'Europe, par la route de la baie d'Hudson; cette opinion est bien exprimée par M. R. Motherwell, ministre de l'Agriculture de la province de Saskatchewan. (Vol. 4, p. 336) :

“ Il existe dans l'esprit du peuple de la Saskatchewan et dans le Nord-Ouest en général, une idée que la baie d'Hudson n'a pas été placée dans l'intérieur de l'ouest du Canada sans aucun but. Nous croyons que nous ne devrions rien négliger pour régler la question de praticabilité de cette route. Nous savons que le gouvernement du Dominion a déjà envoyé des partis d'explorations à la baie d'Hudson, et que des ingénieurs sont actuellement à recueillir les informations requises à ce sujet. Nous ne sommes pas en état de donner à cette Commission un témoignage technique quant à la possibilité de la route, mais le peuple du Nord-Ouest croit qu'on peut se servir de cette voie de transport, et les esprits ne seront apaisés que lorsque tous les efforts auront été faits pour s'assurer si, oui ou non, la route de la baie d'Hudson n'est pas la moins coûteuse et la plus courte, pour atteindre les marchés d'outre-mer, que les voies de transport actuellement employées.”

Sous ces circonstances, tandis que l'on devrait adopter tous les moyens, par observation ou autrement pour s'assurer de cette possibilité, il est encore douteux si le peuple des provinces de l'ouest sera jamais satisfait sur l'impossibilité de la route, ou sur l'incertitude de la réalisation de la navigation dans la baie et les détroits, à moins de décider la question en établissant une ligne réelle de steamers entre Churchill, ou aucun port choisi, et les Iles Britanniques.

Votre commission regrette de n'avoir pu obtenir le témoignage de M. Hugh Sutherland, l'agent exécutif de la compagnie “ Canadian Northern Railway ” ou de M. William Mackenzie, son président (laquelle compagnie est sensée contrôler la charte du chemin de fer de la baie d'Hudson), et c'est pourquoi elle ne croit pas devoir faire aucun rapport sur cette route.

Cependant, la Commission recommanderait :

Que, du moment qu'on aura construit un chemin de fer à partir des terres à blé du Nord-Ouest jusqu'à un terminus en eau profonde sur la baie d'Hudson, ce chemin de fer soit convenablement équipé pour le transport du trafic devant être expédié, sur les marchés d'Europe, par les voies d'eau de cette baie, et que le gouvernement nomme des ingénieurs compétents pour tracer un bon port commode, sur un vaste plan, et fasse exécuter les travaux d'après tous les détails de ce plan.

Que le gouvernement, conformément au principe antérieurement énoncé, garde la propriétés des lots riverains et des terres adjacentes qui peuvent raisonnablement servir aux intérêts du port.

Que le gouvernement construise tel ou tels quais qui seront raisonnablement nécessaires aux fins du trafic.

Que, si le commerce de ce port prend des dimensions tellement considérables pour justifier cette démarche, le gouvernement devra aussitôt, par une proclamation du Gouverneur général en conseil, le déclarer un port national et l'ajouter à la liste déjà mentionnée, et qu'aucuns droits de port ou de quais (autres que ceux des bassins de radoub et élévateurs) ne soient prélevés par le gouvernement ou perçus par aucun fonctionnaire du gouvernement.

CALGARY.

Le marché local de la Colombie-Britannique a pris, jusqu'à présent, une grande partie du grain et des produits, en général, de l'Alberta, mais comme le développement et la colonisation de cette région augmentent la quantité des produits, il sera nécessaire de chercher d'autres marchés, sinon d'autres routes. Comme la distance de Calgary à Vancouver n'est que de 650 milles, tandis qu'il y a 1,267 milles, ou le double de distance, entre Calgary et Fort-William, il y a une inclination à chercher un débouché sur la côte du Pacifique, et votre Commission désirerait attirer l'attention sur le rapport suivant du Bureau de commerce de Calgary (vol. 4, p. 382) :—

“Tenant compte de ces rampes du chemin, (Calgary à Vancouver) telles qu'elles sont aujourd'hui, étant données des quantités égales, le grain peut être transporté de Long et Swift-Current à Vancouver, à aussi bon marché qu'à Fort-William, et probablement à beaucoup meilleur marché. Les seules rampes à gravir pour les trains de fret vers l'ouest ont une longueur de dix-sept milles, le reste du chemin est aussi favorable pour le fret de l'ouest que pour celui de l'est. De plus, la nature du climat, durant les temps les plus froids de l'année, est plus favorable aux voies de transport vers l'ouest qu'à celles conduisant vers l'est, si l'on considère que pendant quatre mois de l'année il y a un avantage de 40 par 100, à cause de la température, qui diminue d'une manière remarquable le coût du transport. Il y a aussi, sur différents points de la route, à des intervalles presque égaux, des mines de combustible inépuisables, savoir : Medicine-Hat, Canmore, Nicola-Lake et l'île de Vancouver. Le combustible ne doit pas coûter plus que la moitié de ce qu'il coûte dans l'est, et le prix du combustible sur tout le parcours du chemin de fer Canadien Pacifique représente de 4 à 15 par 100 du coût total de la mise en opération de ce chemin de fer.”

Les données contenues dans le rapport, concernant le coût du transport, sont corroborées par M. William Pearce, qui dit (vol. 4, p. 395) :—

“En supposant que le taux, de Swift-Current à Fort-William, est d'un dollar par tonne, cela ne coûtera que 60 centins la tonne durant le même temps jusqu'à Vancouver.”

En outre du témoignage du bureau du commerce au sujet des rampes du chemin, du coût du transport, etc., votre Commission désirerait attirer l'attention sur le témoignage de M. B. W. Greer, agent général du fret, pour la compagnie “Canadian Pacific Railway”, sur la division du Pacifique (vol. 4, p. 426-8), savoir :—

“M. Ashdown : Auriez-vous la bonté de nous donner les taux sur le grain depuis Swift-Current à Vancouver ?

“M. Greer : Quarante-cinq centins.

“M. Ashdown : Et le taux de Calgary ?

“M. Greer : Trente-cinq centins.

“M. Ashdown : Je crois qu'il y a eu, en certaines occasions, une réduction sur les exportations ?

“M. Greer : Oui.

“M. Ashdown : De combien était-elle ?

“M. Greer : Cela varie. Nous avons transporté le grain des Territoires du Nord-Ouest, pour l'exportation, à des taux aussi bas que vingt-cinq centins.

“M. Ashdown : A partir de quels endroits ?

“M. Greer : De divers endroits dans tout le Manitoba et le Nord-Ouest.

“M. Ashdown : Était-ce du blé ?

“M. Greer : Principalement de l'avoine. Je ne crois pas que nous ayons jamais exporté du blé par Vancouver.

“M. Ashdown : Vous accorderiez probablement un taux aussi bas pour le blé que pour l'avoine ?

DOC. DE LA SESSION No 19a

“ M. Greer : Je le crois. Le grain de toutes sortes est toujours transporté au même tarif.

“ M. Ashdown : Ainsi, dans le cas où le blé d'Alberta serait envoyé vers l'ouest au lieu de l'est, pour se rendre sur le marché, votre taux serait environ au même chiffre que vous mentionnez ?

“ M. Greer : Je pense que nous chargerions environ les mêmes taux, parce que nous nous attendons à ce que le blé tendre que l'on commence à récolter dans l'Alberta —le blé d'hiver—sera expédié en grande quantité pour fournir le marché d'orient, et que sur ce blé nous fixerions un taux.

“ Le président : De vingt-cinq centins ?

“ M. Greer : Je ne peux pas dire d'une manière définie si nous chargerions vingt-cinq centins. Nous aurons à faire face aux conditions de la concurrence de l'autre côté.

“ Le président : En d'autres termes, vous aideriez l'exportateur canadien à combattre le cultivateur de Seattle ?

“ M. Greer : Oui. Nous avons fait de grands efforts pour essayer à développer la culture du blé d'automne. Nous avons apporté une grande quantité de blé de semence du Kansas, la plupart du temps le transport a été gratuit, afin d'induire les cultivateurs à le semer, et produire, si c'est possible un blé tendre pouvant faire concurrence au blé de Washington, et cela exclusivement pour le marché oriental. C'est notre but principal.

“ M. Ashdown : Auriez-vous probablement un taux différent pour le blé consommé dans le Canada ?

“ M. Greer : Certainement, nous espérons un taux plus élevé pour la farine consommée dans le pays.

“ M. Ashdown : A partir du taux de vingt-cinq centins, je suppose que ce taux serait pour aucune partie des Territoires à l'ouest de Swift-Current ?

“ M. Greer : Ce taux serait pour tout le district d'Alberta, au nord et au sud de Calgary. Je ne sais pas si nous chargerions le même taux à partir de Swift-Current. Et réellement, en autant que je connaisse, je ne crois pas qu'il y ait aucune perspective d'expédier à la côte du Pacifique du grain venant de l'est d'Alberta ”.

Cette déclaration démontre le désir de la compagnie du Pacifique Canadien de donner de l'essor au trafic du blé d'hiver pour fournir le marché oriental. Comme le taux projeté de 25 centins par 100 livres est un centin moindre que celui qui est chargé pour Fort-William ; et comme la compétition du Puget-Sound d'un côté et du Grand-Tronc-Pacifique de l'autre (quand il sera construit) sera cause d'une autre réduction dans les taux, votre Commission pense qu'un accroissement considérable va se produire dans le trafic vers l'ouest, sur toute la province d'Alberta.

Tout en croyant que le blé et les autres grains continueront à former l'article principal d'exportation des pays de l'ouest, votre Commission désire attirer l'attention sur le commerce d'animaux, qui, malgré l'abolissement de plusieurs grands ranches chez les fermiers ordinaires, à cause du progrès du pays, ne cessera de contribuer au trafic pour une large part d'une manière progressive ; et qu'en somme il ne faut pas le négliger ; au contraire, il faut y consacrer tous les soins qu'il mérite. A ce sujet, votre Commission désire attirer l'attention sur le rapport du Bureau du commerce de Calgary (vol. 4, p. 386-391) ; et en considération de l'état non satisfaisant dans lequel se trouve actuellement ce commerce, et aussi à cause des efforts de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et de la République Argentine pour développer de toute manière leur commerce d'animaux, votre Commission recommande qu'une commission spéciale soit nommée pour étudier dans tous ses détails cette branche du commerce du Nord-Ouest, y compris la possibilité pratique d'exporter les viandes de bœuf, d'établir un système convenable de réfrigérateurs et de disposer des produits de la ferme, etc.

Par le fait qu'un inspecteur de grain a été nommé pour le district de Calgary, sous le contrôle de M. Horn, inspecteur en chef du grain d'exportation à l'est et à

6 EDOUARD VII, A. 1906

L'ouest, votre Commission recommande qu'aussitôt que des accommodements convenables auront été installés pour le pesage du grain dans ce district, ce même inspecteur soit aussi nommé contrôleur officiel du pesage.

VANCOUVER.

En raison de l'accroissement futur du trafic entre les provinces d'Alberta et de la Colombie-Britannique, du développement de cette dernière province et de la position géographique de Vancouver, avec son vaste port en eau profonde, les témoignages reçus à cet endroit sont d'un grand intérêt public, c'est pourquoi votre Commission en conseillerait la lecture complète ; mais elle désire particulièrement attirer l'attention sur la question des propriétés riveraines du port de Vancouver. Voir le témoignage de M. Bell-Irving (p. 439-40-42).

“ Vous avez fait allusion à un point que plusieurs d'entre nous, dans Vancouver, considèrent très important, c'est le contrôle des lots riverains du port par une compagnie. Je crois que cette question deviendra de plus en plus importante, à mesure que la population de Vancouver augmentera et que de nouvelles industries y seront établies. Actuellement, je pense que le chemin de fer du Pacifique Canadien possède dix fois plus de terrain, sur la rive du port, qu'il en a légitimement besoin pour son trafic. Il pourrait être possible, sans nuire aux affaires légitimes de cette compagnie, à laquelle personne ne voudrait faire dommage, de prendre des arrangements par lesquels la partie de la rive qu'elle n'utilise pas serait remise au Dominion, et acquise par d'autres. Il y a maintenant plusieurs industries établies le long du port qui ont à souffrir du “ C.P.R. ” parce qu'elles ne peuvent pas s'étendre. C'est réellement un obstacle au développement de cette place, qu'une si grande partie du port soit contrôlée par une compagnie. J'ai vu dans un rapport, que je crois être exact, que le Pacifique Canadien possède toute la rive du port depuis Vancouver jusqu'à Port-Moody. Il est difficile de concevoir que des terrains appartenant à des propriétaires individuels se trouvent à faire partie de l'octroi de terrain accordé au chemin de fer. Une grande partie de False-Creek, sur les deux côtés, et de English-Bay, appartient au “ C.P.R. ”, de sorte que presque tout le devant du port, depuis Port-Moody en descendant, est la propriété de cette compagnie, et, pourtant, plusieurs parties de ce rivage pourraient servir au commerce ou aux usages du port.

Le président—Jusqu'à quelle distance s'étendent ses droits dans les baies ?

M. Bell-Irving—Sur une distance considérable.

Le président—Alors, si le gouvernement construisait des quais, ou draguait le port, et qu'il remplirait de chaque côté, à qui cela appartiendrait-il ?

“ M. Bell-Irving—Les avocats auraient à décider jusqu'où s'étendent ses privilèges.

“ Le président—Est-ce que vous suggéreriez que le “ C.P.R. ” soit remboursé en cédant une partie de ce terrain ?

“ M. Bell-Irving—Il n'y a aucun doute que le “ C.P.R. ” demandera d'autres privilèges au gouvernement, dans le futur comme il l'a fait par le passé, et je déclare à titre de suggestion que, si des arrangements de ce genre sont pris, cela serait d'un grand avantage à tout le Dominion. Tout ce que nous voulons c'est d'avoir un port ouvert, et plus qu'un ou deux chemins de fer qui puissent venir ici ; c'est pourquoi nous voudrions que les abords du port, par terre et par eau soient aussi libres que possible.

“ M. Ashdown—Quelle partie du port, dans les limites de Vancouver, appartient à la compagnie du Pacifique ?

“ M. Bell-Irving—Environ quatorze milles ; il peut y avoir un ou deux points qui ne sont pas inclus.

“ M. Ashdown—De sorte que la compagnie a toute le devanture du port sur le côté de Vancouver de l'anse Burrard ?

DOC. DE LA SESSION No 19a

" M. Bell-Irving—Oui ; et aussi une partie des deux côtés de False-Creek.

" M. Ashdown—Vous prétendez donc que la propriété du " C.P.R." s'étend aussi loin que l'eau profonde se rend dans False-Creek ?

" M. Bell-Irving—Oui ; False-Creek n'est navigable que pour de petites embarcations. On pourrait le rendre navigable par du dragage et du minage.

" M. Ashdown—Quelle partie du port est occupée par le " Great Northern Railway " ?

M. Bell-Irving—Elle est située dans False-Creek.

" M. Ashdown—Au delà des terrains du " C.P.R." ?

" M. Bell-Irving—Oui ; mais cette partie n'est pas navigable par aucuns vaisseaux de conséquence.

" M. Ashdown—Alors le " Great Northern " ne peut pas se rendre aux eaux navigables ?

" M. Bell-Irving—Non.

" M. Ashdown—Si d'autres chemins de fer venaient à Vancouver, comment pourraient-ils avoir accès aux eaux navigables ?

" M. Bell-Irving—Un moyen possible serait de construire un pont sur le deuxième chenal. Ce pont coûterait extrêmement cher. Il devrait y avoir un pont soit à très haut niveau ou un pont à bas niveau avec un grand tablier mobile. Ce pont permettrait d'atteindre la rive nord de l'anse Burrard ".

Nous donnons aussi une partie d'un mémoire du Bureau de commerce concernant la même question (p. 520-1 et 2) :

" Qu'en vue des deux grands facteurs :—Premièrement, la position géographique et la vaste étendue du port intérieur de Vancouver, libre de glace à toute saison et pouvant permettre le mouillage et tous les accommodements possibles aux vaisseaux du plus gros tonnage, ont fait de ce port la plus grande porte de sortie du Canada sur l'Océan Pacifique Le Bureau considère qu'il est déplorable de constater, comme on peut voir par la carte ci-exhibée, que presque toute la devanture de la rive sud de l'anse Burrard, dans les limites de la cité, est en possession ou pratiquement sous le contrôle d'une compagnie ; et tandis que nous reconnaissons pleinement tout ce que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien a fait pour contribuer à l'avancement de notre contrée et province, et que nous ne pouvons oublier que c'est au terminus de ce chemin important que Vancouver doit son existence, ce Bureau ne peut s'empêcher d'être convaincu que l'importance future de la cité, comme entrepôt de commerce, que les exigences des ressources naturelles de cette province, et les intérêts agriculteurs et manufacturiers du Dominion, en général, demandent que le gouvernement fédéral se fasse restituer une partie des droits de rive, soit en l'acquérant de la compagnie, ou si cela est impossible, en passant quelques règlements donnant droit sur les quais et les docks, et fournissant les accommodements nécessaires, même en imposant une taxe raisonnable ; règlements qui auraient pour effet de donner libre accès au trafic général de la marine marchande, d'une part, et à d'autres compagnies de chemin de fer, d'autre part, qui pourraient se faire autoriser, par une charte, de rendre leur ligne jusqu'à ce port.

" Toujours dans le même but, le Bureau voudrait insister pour que le gouvernement fut avisé d'adopter de telles mesures, concernant les *Droits Riverains* sur toute l'étendue de l'anse Burrard, au delà des limites de la cité pareillement, et en dedans des premiers chenaux, et sur les bords de (a) False-Creey, (b) de la réserve indienne de Kitsalno, et (c) d'English-Bay, pour que les rives ne puissent être aliénées, d'une manière permanente, par aucune compagnie, corps public ou individuel, un ou des individus, mais qu'elles soient toujours conservées par l'Etat et contrôlées de façon à favoriser les intérêts de la cité de Vancouver, et de tout le public pour le bien commun général.

" En rapport avec cette question, le Bureau ne saurait trop insister sur le besoin de recommander qu'aucun plan préparé pour les améliorations de False-Creek

6 EDOUARD VII, A. 1906

et adopté aux accommodements requis pour des vaisseaux océaniques, ne soit limité aux exigences immédiates, mais que ce plan soit basé sur des vues larges et conçu de façon à ce que chaque amélioration, qui sera faite de temps en temps, puisse ultérieurement former l'ensemble d'un grand port. Le Bureau voudrait aussi attirer l'attention de votre honorable Commission sur les ressources forestières immenses et magnifiques de notre province, ses houillères inépuisables, ses mines de fer non exploitées, et sur l'avenir de ce port comme place de construction de navires sur une grande échelle ; cette dernière industrie devrait être encouragée ; elle est tellement importante à tout le Dominion que cet argument seul devrait décider le gouvernement à conserver libres les rives du port et à procurer au public des quais pouvant accommoder des vaisseaux de gros tonnage”.

Votre commission cite aussi le témoignage de M. Alexander, M. Lake et M. Jackson (p. 419) :

“ Le président—Quels accommodements pouvez-vous offrir aux autres steamers, en outre de ceux de la compagnie du “ C.P.R.” ?

“ M. R. H. Alexander—Nous n'en pouvons donner aucun, actuellement.

“ M. Ashdown—N'y a-t-il pas eu certaine difficulté, il y a quelque temps, à propos des steamers de Seattle qui n'ont pu se rendre ici aux quais parce que ces quais étaient la propriété de la compagnie du “ C.P.R.” ?

“ M. Alexander—Je crois qu'il y a eu des difficultés pendant un certain temps, mais que la chose a été finalement réglée”.

(P. 539) :

“ M. Gordon Lake, gérant de la compagnie Union Steamship”—J'étais absent dans le temps, mais je pense que notre compagnie a pris des arrangements pour fournir un quai au bateau. C'était le *City of Seattle* ; et il y a trois ans que l'accident est arrivé. Ce steamer faisait concurrence à la compagnie du “ C.P.R.” dans le trafic de Skagway, et notre compagnie avait offert de fournir un quai. Le compagnie du “ C.P.R.” nous avait demandé de ne pas offrir ce quai, et parce que nous n'en avions pas tenu compte, elle avait mis et laissé un train en travers du chemin, de sorte que l'accès à la ville se trouvait obstrué vis-à-vis du quai, et il en était de même pour la cargaison du steamer. Alors nous avons abandonné la partie, et nous avons averti la compagnie Américaine que nous ne pouvions pas lui fournir un quai”.

(P. 548) :

“ M. C. J. Jackson—Ils nous ont vendu une partie de la rive, et dans ce contrat de vente il y a une clause qui, comme je le comprends, est dans tous leurs contrats de vente—c'est-à-dire que nous ne pouvons vendre à aucune compagnie de chemin de fer ou de transport, et qu'il y a une restriction pour l'usage de ce lot riverain pour tout le temps que nous l'avons en notre possession.

“ M. Ashdown—Quelle est cette restriction ?

“ M. Jackson—Qu'aucun bateau leur faisant concurrence ne pourra avoir usage du lot riverain, sans la permission du surintendant local de la compagnie du “ C.P.R.”. L'infraction à ces conditions annule le contrat de vente. Et ce contrat nous engage, nous, nos héritiers, nos représentants, et cela pratiquement à perpétuité”.

L'ingénieur de la cité nous a transmis une carte géographique de Vancouver, que nous avons annexée à ce rapport. Votre Commission recommande une attention spéciale à cette carte, qui désigne, en couleurs, les différentes parties de la rive de Vancouver, qui sont la propriété des, ou occupées par les différentes compagnies et autres personnes.

Votre Commission trouve les faits cités d'une exactitude substantielle, et sans vouloir faire aucune réflexion sur la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, qui a créé pour ainsi dire Vancouver, il nous semble qu'un tel état de choses n'est pas dans les intérêts réels, même de cette compagnie, et qu'il est déplorable au point de vue des intérêts de la cité, et du Dominion en général, qu'un port d'une telle importance

DOC. DE LA SESSION No 19a

comme Vancouver, soit soumis aux restrictions et au contrôle d'une seule compagnie ; surtout si l'on considère toute l'importance qu'il pourrait acquérir si des accommodements convenables et un libre accès étaient fournis à tous.

D'après les conditions actuelles, aucune autre compagnie ne peut avoir un terminus en eau profonde dans ce port. Mais si quelque compagnie désirait faire concurrence pour le trafic, elle serait obligée de se chercher un endroit à Vancouver-nord et de construire, à grands frais, un pont traversant l'anse Burrard, à cinq milles au-dessus de la cité actuelle de Vancouver, et aboutissant sur le côté nord de l'anse ; et les marchandises pour être embarquées aux quais et débarquées des quais ou des stations à Vancouver-nord, devraient être traversées en bateau sur une distance d'un mille, ou charroyées en faisant un détour d'environ huit milles.

Conformément au principe antérieurement affirmé par votre commission, savoir :—

“ Que le Dominion du Canada ayant le contrôle du trafic et du commerce établis entre chaque province, et dépensant continuellement des sommes immenses pour maintenir, améliorer et protéger nos ports et nos voies navigables, devrait, dans un but d'intérêt public, posséder et contrôler ces voies et les terrains y adjacents navigables ”.

C'est pourquoi votre commission recommande :—

(1) Que la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien soit engagée à remettre au Dominion du Canada telles parties des devantures du port de Vancouver et des terrains adjacents, suivant les exigences du trafic futur, afin de permettre l'accès libre et l'usage suffisant du port à tous ceux qui désireraient s'en servir pour des fins de transport.

(2) Que votre gouvernement entre en négociations pour acheter, exproprier, ou autrement les rives et les terrains adjacents dans l'anse Burrard et à False-Creek, aux endroits que l'on considérera raisonnablement nécessaires d'obtenir.

(3) Que toute l'anse Burrard, depuis son entrée jusqu'au deuxième chenal, soit considérée faire partie du port.

(4) Que, en considération de l'importance de la rive de Vancouver-nord qui doit être réservée aux intérêts publics, toute cette rive s'étendant de la partie appartenant à la compagnie “ Victoria, Vancouver and Western Railway ”, pour des fins de navigation, jusqu'à l'entrée de l'anse Burrard, ainsi que les terrains adjacents à ces rives (sauf les portions employées *bona fide* pour la navigation) soient achetés par le gouvernement fédéral.

(5) Qu'aussitôt que les terrains, ci-dessus mentionnés, auront été mis en possession du Dominion, que l'on fasse le plan d'un port immense, pour l'avenir, de façon que tous les travaux qui seront exécutés (actuellement ou plus tard) soient faits selon ce plan.

(6) Que toutes les rives et les terrains adjacents, qui appartiennent au gouvernement du Dominion, ou qui lui appartiendront, de la manière ci-dessus mentionnée ou autrement, soient maintenus et contrôlés par ce gouvernement dans l'intérêt du public, et en vue d'accommodements pour tous les intéressés qui désirent actuellement ou désireront plus tard se servir du dit port.

(7) Qu'aussitôt que les terrains en question seront la propriété du gouvernement fédéral, ce port soit déclaré port national, et qu'aucuns droits de quai ou de port (autres que ceux des bassins de radoub et des élévateurs) ne soient prélevés par le gouvernement ou perçus par aucun de ses fonctionnaires.

La Commission considère False-Creek comme une partie importante du port de Vancouver, et comme tel il devrait être réservé aux intérêts publics, et faire partie du plan ci-dessus mentionné ayant pour but la création d'un grand port. Mais, comme au temps de la réunion de votre Commission, à Vancouver, M. J. R. Roy, ingénieur du gouvernement, sous les ordres du ministre des Travaux public, était à examiner False-Creek, afin de préparer un rapport avec plans et estimations, pour faire de ce crique un port en eau profonde, et comme votre Commission n'a pas eu l'opportunité

6 EDOUARD VII, A. 1906

de connaître les résultats de cet examen, elle ne croit pas être en position de faire aucune recommandation spéciale concernant ces améliorations projetées.

Durant le cours de ses réunions à Vancouver, on a sollicité les services de votre Commission, de la part du chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon, que l'on se propose de construire depuis False-Creek jusqu'à Fort McLeod, une distance de six cents milles, et pour lequel aussi on demande l'aide du gouvernement fédéral, mais votre Commission croit qu'il n'est pas dans ses attributs de faire rapport sur cette question, qui lui paraît plutôt appartenir au domaine de la politique fiscale.

VICTORIA.

En traitant les questions concernant Victoria, votre commission désirerait attirer l'attention sur le fait que cette cité n'est pas seulement la capitale politique de la province de la Colombie-Britannique, mais de plus la principale cité et la capitale financière et commerciale de l'île de Vancouver ; et qu'en conséquence ceux qui ont fait des déclarations devant la Commission ont parlé au nom de l'île entière.

Et comme l'île de Vancouver est d'une étendue très considérable, possède d'immenses ressources non développées et un beau climat, mais malgré tout est peu connue, votre Commission a cru bien faire, en s'occupant des questions de transport, de mentionner aussi quelques faits descriptifs en même temps que les témoignages reçus sur Victoria et l'île en général.

" (P. 465)—L'île de Vancouver contient 16,000 milles carrés ; c'est-à-dire qu'elle est aussi considérable que toute la terre ferme de la Nouvelle-Ecosse.

" (P. 467)—Il y a certainement sur l'île de Vancouver une beaucoup plus grande quantité de bois de commerce, de première classe, que l'on en peut trouver dans aucune autre partie du monde de même superficie.

" (P. 470)—Du bois pouvant couvrir 40,000 pieds de superficie à l'acre, et même plus, peut se rencontrer dans toutes les parties de l'île.

" (P. 468)—Des minéraux de cuivre d'or et de cuivre sont disséminés dans toute l'île.

" (P. 470)—A Quatsino-Sound, vous trouvez du charbon, du fer et de la chaux, le tout à moins d'un mille de l'eau profonde, où aucun vaisseau du monde peut mouiller en sûreté.

" (P. 471)—L'île de Vancouver produit des pommes, des fraises, des pêches, des raisins et quantité d'autres fruits.

" (P. 472)—Je crois qu'au moins un tiers de l'île peut être utilisé en culture.

" (P. 469)—Le président—Mais votre principal commerce n'est-il pas le bois et les minéraux ?

" M. Lugrin—Dans les conditions actuelles de l'île nous pouvons mentionner le bois en premier lieu, les minéraux en deuxième et l'agriculture en troisième lieu, mais il est tout à fait possible que le développement de l'endroit intervertirait l'ordre. Les dépôts ferrugineux sont nombreux et quelques-uns sont certainement considérables. Ils consistent surtout en fer magnétique d'une qualité supérieure, mais il y a aussi des dépôts d'hématite.

Les extraits suivants des témoignages décrivent les accommodements du port de l'île de Vancouver, et donnent les idées du peuple de cette île en ce qui concerne l'amélioration des facilités de transport :

" (P. 458)—Bureau de commerce :—

" Sur cette côte, les ports, qui peuvent être utilisés en vue du commerce océanique, sont :—

" Victoria—Ce port est divisé en deux parties, le port intérieur et le port extérieur. Le port intérieur est parfaitement renfermé dans les terres, mais il devra être creusé avant de pouvoir servir sur une grande échelle au trafic océanique. Par port extérieur, on entend la nappe d'eau bornée à l'ouest par Macauley-Point et à l'est par

DOC. DE LA SESSION No 19a

Holland-Point. Il y a déjà des quais dans le port extérieur, pouvant accommoder des steamers tirant 29 pieds d'eau ; et en construisant un brise-lames, ce port peut être prolongé et fournir des accommodements très étendus de protection et de sûreté aux vaisseaux d'aucune dimension et d'aucun tirant d'eau.

"Esquimalt—Ce port est adjacent à Victoria. Il est sûr, excellent et offre de grandes facilités. Sa profondeur générale est de six brasses. Les "Royal Roads" situés entre Albert-Head et l'entrée du port d'Esquimalt, offrent un bon mouillage sur une distance de trois milles, partout jusqu'à trois quarts de mille de la côte.

"On arrive à Esquimalt, du côté de l'océan, par le détroit de Juan de Fuca. Ce détroit offre un grand avantage par le fait que des sondages peuvent être pris jusqu'à une distance de trente milles au large de son entrée. Au milieu du détroit il y a une zone d'eau d'une profondeur de 100 brasses, se dirigeant de l'est à l'ouest. Ce chenal se continue jusqu'après les 'Race-Rocks,' où les vaisseaux tournent au nord pour atteindre Victoria et Esquimalt. Au delà de ce point la profondeur de l'eau diminue à 60 et 70 brasses. La profondeur de l'eau diminue rapidement de chaque côté de la zone profonde. On assure qu'il n'y a pas, sur toute la côte du Pacifique, dans l'Amérique du Nord, un endroit plus favorable à la navigation.

"Barcley-Sound—C'est un bras de mer considérable, situé à l'ouest de l'entrée du détroit de Juan de Fuca. Il se divise en plusieurs chenaux, dont le principal est le canal Alberni, qui entre jusqu'à 23 milles à l'intérieur des terres. Plusieurs îles se rencontrent à l'entrée de ce bras ; le passage principal entre elles est celui qui est appelé 'Middle-Channel', il a trois milles de largeur, dans sa partie la plus étroite, et 30 à 54 brasses d'eau. Le témoignage des armateurs confirme que Barkley-Sound est un des meilleurs ports, et des plus sûrs de la côte du Pacifique.

"Quatsino-Sound—C'est la plus éloignée à l'ouest de toutes les anses profondes qui caractérisent la côte ouest de l'île de Vancouver. Elle pénètre dans l'île jusqu'à 25 milles et se divise en trois chenaux. Il y a partout une bonne profondeur d'eau. L'entrée en est facilement reconnue de l'océan, à cause des hautes montagnes, et les navires à voiles peuvent y venir presque dans n'importe quel temps.

"(P. 478)—M. Lugin:—

"Quatsino-Sound, non seulement en théorie mais en pratique, peut être considéré aussi proche de l'Orient que Port-Simpson, au point de vue de la navigation. En effet la distance entre Yellow-Head-Pass et Quatsino-Sound n'est qu'un peu plus grande, si elle l'est réellement, que la distance de Yellow-Head-Pass à Port-Simpson ; de plus les avantages des ports de ses îles équilibrent en sa faveur la longueur additionnelle de chemin de fer pour se rendre à Quatsino-Sound.

"(P. 460)—Toute la côte océanique de l'île de Vancouver est plus près de Port-Simpson ou de toute autre port sur la terre ferme, au nord de l'entrée du chenal Sardinier, que Yellow-Head-Pass. On nous informe que la nature de Yellow-Head-Pass, par ses rapports avec les régions fertiles et productrices des prairies du Canada, est destiné d'une manière spéciale à devenir un des principaux débouchés du trafic à travers les montagnes.

"(P. 462)—Le Bureau de commerce:—

"Il est désirable, dans les intérêts du Canada et de tout l'empire, qu'une étude complète soit faite des routes disponibles, sur la terre ferme, pour arriver par des chemins de fer à la côte océanique de l'île de Vancouver.

"Il n'y a pas de doute que le temps approche, et il est plus près peut-être qu'on ne le croit, où le Dominion reconnaîtra l'importance nécessaire d'un pont entre l'île et la terre ferme ; et nous croyons qu'il serait judicieux pour le gouvernement d'obtenir toutes les informations possibles sur cette question. Un tel pont devrait être sous le contrôle du gouvernement et gratuit pour toutes les lignes de chemins de fer.

"(P. 462½)—Le Bureau de commerce:—

"Dans son rapport au gouvernement du Canada, en 1877, sir Sanford Fleming disait: 'Une ligne non interrompue de chemin de fer, reliée aux chemins de fer des provinces de l'est, jusqu'à un des ports de la côte extérieure de l'île de Vancouver, se-

6 EDOUARD VII, A. 1906

rait très désirable. Toutes les difficultés de la navigation, pour atteindre la terre ferme, seraient alors évitées. Les exigences de l'avenir peuvent rendre indispensable, à aucun prix, la continuation d'une ligne de chemin de fer jusqu'à la rive extérieure de l'île de Vancouver'. C'est pourquoi le bureau suggère respectueusement, qu'en vue du développement rapide de l'ouest du Canada, de l'ère de progrès inaugurée en Orient, et des exigences mentionnées par sir Sanford Fleming, on devrait de suite étudier la nature du problème à résoudre pour obtenir ce résultat.

(P. 475)—M. Lugin:—

“ On fait l'exploration de trois lignes de chemin depuis Yellow-Head-Pass jusqu'à Esquimalt et Quatsino Sound, par la route de l'anse Bute, et par la traverse à Seymour Narrows. Une de ces lignes est indiquée sur la carte qui accompagne ce rapport de 1877. Après avoir passé par Yellow-Head-Pass, cette ligne gagne le nord-ouest, suit la vallée de la rivière Fraser, et arrivée à la grande courbe de la Fraser, elle tourne et court vers le sud-ouest jusqu'à ce qu'elle atteigne l'anse Bute, où elle devrait traverser, jusqu'à l'île de Vancouver, par Seymour Narrows. La distance de cette route depuis Edmonton jusqu'à Quatsino serait de 1,200 milles.

“ Le président—Comment cela correspond-t-il avec la distance d'Edmonton à Vancouver ?

“ M. Lugin—La distance de Edmonton à Vancouver est actuellement de 833 milles. Une seconde ligne de chemin de fer a été explorée à partir du même point ; cette ligne, au lieu de gagner au nord jusqu'à la grande courbe de la rivière Fraser, se dirige au sud par la route de la rivière Thompson jusque près de l'embouchure de la rivière Clearwater, d'où elle suit une course le plus à l'ouest possible jusqu'à l'anse Bute. La distance d'Edmonton à Vancouver, par cette route, serait de 863 milles, ou environ la même distance qu'il y a d'Edmonton à Vancouver par la route actuelle.

“ (P. 477)—M. Lugin :—

“ Le bureau de commerce de Victoria désire que “ la Commission recommanderait qu'une autre exploration de ce pays fut faite dans le but de trouver la meilleure ligne de Yellow-Head-Pass à l'anse Bute ”.

“ En supposant que l'on trouve une bonne route pour un chemin de fer de Yellow-Head-Pass à l'île de Vancouver, il a été démontré que Victoria, Esquimalt, Barclay-Sound ou Quatsino-Sound peuvent être utilisés pour une ligne de chemin de fer ”.

Votre Commission désirerait attirer l'attention sur les plaintes faites, principalement au nom des propriétaires des chantiers de construction de vaisseaux, des ateliers de réparations, des scieries, etc., à cause de la profondeur insuffisante d'eau dans le port intérieur de Victoria:—

“ (P. 848)—Aucun vaisseau tirant plus de 11 pieds d'eau ne peut naviguer sûrement dans le port intérieur. Il y a ici plusieurs ateliers où l'on travaille le fer. Le principal est la “ Victoria Machinery Depot ”. Il y a trois autres ateliers, qui servent à réparer et construire des vaisseaux ”.

“ (P. 486)—Il y a un besoin urgent pour les propriétaires de vaisseaux de la localité d'exploiter avec profit les deux produits les plus importants de cette province, savoir: le charbon et le bois. Ces deux produits représentant une valeur considérable, il faut un grand nombre de vaisseaux pour les transporter sur les marchés étrangers. Les vaisseaux requis pour ce trafic pourraient tous être construits ici, nous avons l'espace requis et la profondeur nécessaire pour leur permettre de flotter ”.

“ (P. 487)—En réponse au président :—

“ Nous désirons que le chenal soit élargi et creusé. La compagnie “ Marine Works ” a engagé un capital de \$100,000 pour l'outillage seulement. . . . L' “ Albion Iron Works ” a placé un capital d'un quart de million. . . . Mais ils ne peuvent faire arriver les vaisseaux à leurs quais faute d'une profondeur d'eau plus grande et d'une largeur suffisante du chenal ”.

DOC. DE LA SESSION No 19a

“(P. 480)—Un comité conjoint du bureau de commerce de Victoria et du conseil municipal a passé les résolutions suivantes :—

“(a) Que le port, depuis son entrée au large du quai extérieur jusqu’au pont de Point Ellice, compris en dedans des lignes rouges indiquées sur le plan ci-annexé, devrait être creusé à une profondeur uniforme de 25 pieds au-dessous du niveau de l’eau basse, à zéro, tel que récemment déterminé par le levé des marées.

“(b) Que l’extrémité nord de cette partie de Laurel Point, appartenant au gouvernement provincial, et qui est actuellement au-dessous du niveau de l’eau haute, devrait être minée; et qu’on ne devrait pas permettre de construire des quais ou autres travaux, qui pourraient obstruer le chenal dans les Narrows, sur ce côté de la dite pointe.

“(c) Que les déblais provenant du creusement devraient être employés aux fondations d’un brise-lames que l’on devrait construire de Holland Point à Brotchie-Ledge”.

C’est pourquoi, votre Commission désirerait recommander :

Qu’une autre exploration et des levés définitifs et complets devraient être faits pour trouver la meilleure route depuis les plaines de l’Alberta jusqu’à un port océanique sur le côté sud de l’île de Vancouver.

Que, dans le cas où il se construirait un pont à Seymour-Narrows, ou ailleurs, reliant la terre ferme de la Colombie-Britannique avec l’île de Vancouver, ce pont et ses approches, ainsi que les terrains de chaque côté des eaux adjacentes, sur une superficie raisonnablement nécessaire pour permettre l’accès libre à ce pont, devraient appartenir au gouvernement du Canada et être mis sous son contrôle, dans le but d’accorder des droits égaux aux chemins de fer que l’on désirera faire arriver à ou passer sur ce pont et ses approches.

Vu que dans plusieurs cas, les frais de pilotage paraissent être nullement contrôlés par la loi, mais plutôt basés sur le désir du bureau de la commission des pilotes de s’exempter de cette loi et de charger des frais onéreux pour des services qui n’ont pas été rendus (plusieurs capitaines préfèrent amener ou faire sortir leurs vaisseaux eux-mêmes, qu’ils aient à payer le pilotage ou autrement), votre Commission recommande que les règlements du pilotage soient amendés pour se prêter aux circonstances du port, et qu’il n’y ait pas de frais à payer, si aucun pilote n’est employé, et aussi dans les cas où il paraît très raisonnable de permettre à tous les capitaines, de certains bateaux, ou de certaines lignes de bateaux, de conduire eux-mêmes leurs vaisseaux, sans l’aide d’un pilote.

Que, conformément au principe ci-dessus mentionné, le gouvernement du Canada obtienne par négociations, achat, expropriation ou autrement, la possession de tous les terrains, sur le devant du port de Victoria, ou pouvant servir à ce port, que ces terrains appartiennent à la province de la Colombie-Britannique, à la cité de Victoria ou autres corps publics; et qu’il s’empare aussi, selon les circonstances, de tous les autres terrains qu’il jugera nécessaires; et que tous les terrains obtenus de la manière ci-dessus décrite ou autrement, ainsi que tous ceux qui sont actuellement en la possession du gouvernement du Dominion, soient tenus, administrés et contrôlés par le gouvernement du Canada, pour les intérêts du public, et dans le but d’y faire les améliorations pouvant accommoder tous ceux qui sont actuellement ou seront plus tard intéressés à établir un centre d’affaires dans ce port ou se servir de celui-ci.

Qu’aussitôt que les terrains ci-dessus mentionnés auront été obtenus, un ingénieur compétent soit nommé pour faire un rapport élaboré sur les améliorations demandées pour le port intérieur, aussi bien que sur la question du brise-lames. De sorte que votre gouvernement pourra s’occuper de la question des améliorations requises, et décider quels sont les travaux qui exigent une exécution immédiate.

NEW-WESTMINSTER.

En considération des nombreuses industries, concernant le commerce de bois et les manufactures de conserves, qui sont en pleine activité à cet endroit, il est opportun de

6 EDOUARD VII, A. 1906

déterminer et garder une profondeur d'eau suffisante pour les vaisseaux océaniques qui fréquentent le port. Les témoignages entendus sur cette question démontrent que le ministère des Travaux publics constate qu'il y a 27 pieds d'eau dans le chenal, et l'on présume que cette profondeur est amplement suffisante, si ce niveau est maintenu. Mais, à cause de la nature de la rivière, il y a beaucoup de travaux à faire pour empêcher les hauts-fonds de s'y former, et pour maintenir le bras du nord en état de pouvoir y faire des travaux, c'est pourquoi votre Commission est d'opinion que le dragueur, actuellement en opération sur la rivière, pourrait faire plus d'ouvrage avec deux équipages, et elle recommande que des démarches nécessaires soient prises pour obtenir une carte marine du port, ainsi que du chenal qui y conduit, dans le but de permettre aux armateurs de faire assurer leurs vaisseaux à des taux raisonnables.

LES TERMINI DES CHEMINS DE FER G.T.P. ET C.N.

En vertu du principe déjà affirmé que le gouvernement doit posséder et contrôler les terrains adjacents aux eaux navigables, il est à désirer qu'en établissant un port en eau profonde sur la côte du Pacifique pour servir de termini aux chemins de fer du Grand-Tronc Pacifique, et du Canadian-Northern, on ne permette à ces compagnies de posséder et retenir, sur les devantures du rivage que ce qu'il leur sera raisonnablement nécessaire au point de vue de la navigation pour leur trafic. Tout le reste du rivage devrait être obtenu ou retenu, suivant le cas, et ultérieurement tenu, possédé, administré et contrôlé par le gouvernement du Canada, pour les intérêts du public et dans le but de donner à tous ceux qui peuvent actuellement ou pourront plus tard désirer avoir accès aux dits ports ou de s'en servir.

Le tout respectueusement soumis.

ROBERT REFORD, président.
J. H. ASHDOWN, commissaire.

Winnipeg, 11 décembre 1905.
C. N. Bell, secrétaire.

PREMIER RAPPORT INTERIMAIRE.

MONTREAL, 1er janvier 1904.

Qu'il plaise à Votre Excellence :

En continuation des travaux qui leur ont été confiés, vos Commissaires des voies de transport ont l'honneur de faire rapport au sujet de l'état actuel du port Saint-Jean, N.-B. Ils sont arrivés en la cité de Saint-Jean, le neuvième jour de janvier 1904, où ils ont été reçus par le maire et le président du Bureau de commerce. Ils ont tenu des assemblées, accessibles à toutes les personnes intéressées, les 9 et 11 janvier, et ils ont pu constater, le 9 janvier, qu'en outre des vaisseaux réguliers du trafic dans le port, il y avait quatre steamers océaniques qui prenaient et débarquaient des cargaisons à Sand-Point, le terminus de la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, sur la côte ouest du port.

Le port de Saint-Jean a une superficie de 1,700 acres à marée haute, il fut accordé à la cité en 1785 par une chartre royale, dont une clause se lit comme suit :—

“ Et par notre grâce spéciale, nous reconnaissons, proposons et accordons aux dits maire, échevins et municipalité et à leurs successeurs les droits de conserver les eaux de la rivière, du port et de la baie de la dite cité, et qu'ils auront seuls le pouvoir d'amender et améliorer les dits port, rivière et baie pour se procurer une navigation.

DOC. DE LA SESSION No 19a

un mouillage, un amarrage plus sûrs et plus convenables pour les vaisseaux arrivant à la dite cité, et aussi pour faire des règlements et ordonnances à ce sujet; que les dits maires, échevins et municipalité, et leurs successeurs feront et pourront, comme ils le jugeront convenable, construire et ériger autant de jetées et de quais, dans la dite rivière, qu'il sera nécessaire pour donner plus de protection au dit port et pour charger et décharger les marchandises, et aussi construire des docks et des plans inclinés pour les fins ci-dessus mentionnées; et qu'ils pourront se fournir et prendre le mouillage, l'usage des quais et des docks pour les vaisseaux, sans avoir à en rendre compte à nous, nos héritiers ou successeurs".

Le port est relié à la Baie de Fundy par un chenal d'un accès facile, mais qui serait amélioré s'il était dragué et redressé de la manière décrite dans un rapport soumis, au ministère des Travaux publics, par son ingénieur résident à Saint-Jean.

Sur le côté est du port se trouve l'outillage du terminus du chemin de fer Intercolonial, comprenant un élévateur, un quai avec hangars, pour décharger les steamers océaniques; il y a aussi un bon nombre de petits quais pour le trafic local et appartenant à des particuliers et à la cité.

Le côté ouest du port, connu sous le nom de Carleton ou Saint-Jean-ouest, est relié à la cité proprement dite par un bateau traversier, un pont de trafic sur la rivière Saint-Jean et un pont "cantilever" pour les chemins de fer.

Vos Commissaires ont particulièrement porté leur attention sur le côté ouest du port où se trouve le terminus du chemin de fer Pacifique Canadien (et du chemin de fer South Shore, qui a été loué, avec tout son équipement, à la compagnie du Pacifique, pour une période de 990 ans).

La compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien possède un élévateur pour le grain, muni de transbordeurs et outillage convenables, d'une capacité d'environ 1,000,000 de minots. cet élévateur est exempt de taxes pour vingt ans. Les bassins de mouillage nos 3 et 4, pour les vaisseaux ont été loués par la cité de Saint-Jean à la compagnie du Pacifique. Les vaisseaux sont chargés par la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, et les déclarations recueillies prouvent que les quais n'offrent pas l'espace suffisant même pour le trafic actuel, et qu'il est urgent d'avoir d'autres accommodements. Dans le but de pourvoir au trafic additionnel, les autorités de la cité sont en négociations avec le Pacifique Canadien pour construire un quai parallèle aux bassins actuels nos 2, 3 et 4, et au nord de ceux-ci; ce nouveau quai fournirait trois ou quatre bassins pour les steamers. Il faudra faire du dragage au montant de 1,000,000 de verges cubes, avant de pouvoir construire ce quai en projet, et le Conseil de la cité ainsi que le Bureau de commerce ont fait une requête demandant que ces travaux soient exécutés par le gouvernement fédéral. La cité se propose de construire le quai et de le louer à la compagnie du Pacifique Canadien, suivant un bail à renouvellement.

Entre le nouveau quai proposé et Navy-Island, vers le nord, où il y a actuellement le quai du bateau traversier et quelques quais de la localité, il y a de l'espace pour dix ou douze bassins de grandeur suffisante pour recevoir des steamers océaniques, en y construisant des quais convenables. On a représenté à vos Commissaires qu'un grand nombre de quais pourraient être construits autour de la baie Courtnay, si on y érigait un long brise-lames. La cité de Saint-Jean prétend avoir dépensé la somme de \$750,000 pour améliorer le port.

Vos Commissaires sont convaincus qu'en considération du volume toujours croissant du trafic qui se fait dans le port de Saint-Jean, des accommodements et des facilités en plus grand nombre sont d'une urgente nécessité.

En considération des faits ci-dessus mentionnés, vos Commissaires ont l'honneur de recommander que le dragage nécessaire, sur le site du nouveau quai en projet, soit entrepris et complété par le gouvernement fédéral, et que les autorités de la cité en soit notifié le plus tôt possible, afin qu'elles prennent, durant cet hiver, des arrangements pour se procurer le bois nécessaire; et ce bois devra être ordonné immédiatement si ces travaux doivent être prêts pour la prochaine saison de navigation. Vos Com-

6 EDWARD VII., A. 1906

missaires désirent faire remarquer que le dragage pourrait être commencé de suite avec les deux dragueurs, qui sont actuellement à Saint-Jean, et fini par une autre drague capable d'atteindre une profondeur d'environ 60 pieds à l'eau haute.

Vos Commissaires, en faisant cette recommandation, se rappellent que du dragage semblable a déjà été fait, dans le port de Saint-Jean, par le gouvernement. En suggérant que cet ouvrage soit fait par le gouvernement, dans le port qui appartient à la cité de Saint-Jean, vos Commissaires ont en vue les nécessités urgentes de la situation actuelle. En considérant l'avenir du port de Saint-Jean, avec son espace restreint, et en songeant aux grandes dépenses additionnelles qu'il faudra faire pour accommoder les autres chemins de fer qui peuvent y venir à une époque rapprochée, vos Commissaires recommandent que la cité de Saint-Jean, avant de vendre, louer ou aliéner, en aucune manière les lots de port, devrait, par ses autorités, correspondre avec le gouvernement fédéral et se procurer une sanction de ses actes. A moins qu'un tel arrangement soit fait, ou que le port soit placé sous le contrôle de commissaires du havre, l'on peut difficilement considéré qu'il est dans l'intérêt public de continuer à assister ce port au moyen des deniers publics.

Comme un exemple des dépenses qui pourront être requises plus tard, on peut citer l'opportunité de reculer les limites du port vers le côté ouest, à partir de Sand Point jusqu'à Partridge Island, donnant ainsi l'espace pour plusieurs autres quais.

Un projet étendu des améliorations futures devrait être soumis au gouvernement par la cité de Saint-Jean.

Vos Commissaires recommandent de plus que le gouvernement prolonge le bris-lames actuel jusqu'à Partridge Island, et fasse, le plus tôt possible, le dragage nécessaire pour redresser et creuser l'entrée du port de Saint-Jean, tel que mentionné dans le rapport de M. Shewen, I.C., l'ingénieur résident du ministère des Travaux publics, à Saint-Jean.

Vos Commissaires ont, jusqu'à cette date, visité les ports de Saint-Jean, de Saint-André, de la rivière Sainte-Croix jusqu'à Saint-Stephen, les ports de Halifax, Sydney, Glace-Bay, Louisbourg et Sydney-Nord. A la ville de Glasgow, Nouvelle-Ecosse, nous avons tenu une assemblée et reçu, des représentants de ces endroits, des témoignages et informations, concernant Pictou, Truro et Country Harbour.

Un rapport complet, sur toutes les places ci-dessus mentionnées, sera fait en bonne et due forme.

Le tout respectueusement soumis,

Pour les commissaires,

JOHN BERTRAM, *Président.*

DEUXIEME RAPPORT INTERIMAIRE.

TORONTO, ONT., 6 mai 1904.

Qu'il plaise à Votre Excellence,

Nous avons l'honneur de faire rapport que dans le cours des travaux, qui nous ont été confiés, comme vos Commissaires des voies de transport, nous avons visité, le 3 courant, la ville de Port-Colborne, Ontario, à l'entrée du canal Welland, sur le lac Erié.

Ce port, situé à l'extrémité est de la navigation en eau profonde sur les grands lacs, occupe une position importante sur la route par eau, de Fort-William à Montréal. En passant le long de la partie à niveau du canal, depuis Thorold jusqu'à Port-Colborne, environ treize milles de distance, nous fûmes informés par l'ingénieur en charge, que, de Port-Dalhousie à Port-Colborne, toute la longueur du canal avait actuellement une profondeur complète de quatorze pieds, et qu'il n'y avait plus que deux autres piliers de centre à enlever en-dessous des ponts sur le canal, pour faire disparaître toute obstruction aux vaisseaux d'aucune largeur passant par le canal.

DOC. DE LA SESSION No 19a

En arrivant à Port-Colborne nous nous sommes occupés à examiner l'état et les conditions du port, et ses moyens d'accommodement pour faciliter le transport par la voie du Saint-Laurent.

Dans notre examen nous avons été favorisés de l'assistance et des avis de M. J. L. Weller, ingénieur surintendant du canal Welland ; M. A. J. Grant, ingénieur résident de Port-Colborne, de M. L. Coste, ingénieur du ministère des Travaux publics.

Autour de Port-Colborne, l'eau est peu profonde, et il a fallu creuser l'entrée du canal par un dragage considérable à travers un lit de pierre à chaux. L'entrée du canal, depuis les jetées du nouvel éleveur jusqu'à la pile de garde de l'écluse, a une longueur d'environ 4,600 pieds, avec une profondeur de 16 pieds et une largeur de 230 pieds, sauf vis-à-vis de la vieille jetée. Le long de cette partie, à l'extrémité nord, sont situés d'un bord la ville de Port-Colborne et sur le côté est le petit éleveur du Grand-Tronc. A une distance de 4,600 pieds de la pile de garde d'écluse, les jetées des nouveaux éleveurs ont été construites ; l'entrée du canal est beaucoup plus large et s'ouvre sur le lac, et tout autour des jetées il y a une profondeur de 21 pieds ; on continue le dragage dans le roc afin de permettre aux vaisseaux de tourner plus facilement.

Les éleveurs sont construits en béton sur une fondation de roc, leur longueur étant de 700 pieds par 200 pieds de largeur, avec une jetée de raccordement de 200 pieds par 100 pieds, sur le côté nord. Ils sont à une distance d'environ 2,000 pieds du rivage, et reliés à un vieux quai qui a besoin de réparation. Au sud-ouest des nouvelles jetées, un brise-lames a été construit sur une longueur de 4,500 pieds, il est situé à 1,650 pieds dans le lac, et protégera la place contre les tempêtes du sud-ouest ou du sud, mais non contre les vents du sud-est. Pour obvier à cela, le ministère des Travaux publics a fait préparer des plans pour un autre brise-lames de 2,400 pieds au sud-est, et qui commencera à 600 pieds de l'extrémité est du brise-lames actuel ; lorsque ces constructions seront achevées le port se trouvera complètement à l'abri.

La question de savoir comment utiliser le système du canal actuel est assez importante pour mériter la plus grande considération.

A l'époque actuelle, avec le peu de facilité qui existe pour décharger les cargaisons dans ce port, l'usage de la route depuis Fort-William à Montréal, est restreint aux steamers ne tirant que quatorze pieds et d'une largeur limitée aux dimensions des écluses, c'est-à-dire ayant une capacité maxima de 75,000 minots de blé, et aux barges remorquées par des steamboats ou aux barges à vapeur ayant toutes les dimensions du canal, 256 pieds de long sur 42 pieds de large. Mais ces accommodements sont bien minimes en comparaison des grands steamers qui passent dans le canal du Sault Sainte-Marie, avec des cargaisons de 200,000 minots de blé et plus, et qui peuvent, sur un vaisseau tirant 20 pieds d'eau, transporter le grain à meilleur marché qu'aucun des petits steamers. La construction de ces grands steamers a été mise en vogue depuis que le canal du Sault Sainte-Marie a été creusé. Ils ont eu pour résultat de réduire les taux du fret, et si la route du Saint-Laurent veut jouir des mêmes avantages que les américains, il faudra fournir les accommodements nécessaires pour décharger les grands steamers à Port-Colborne, d'où leur cargaison peut être continuée jusqu'à Montréal sur des vaisseaux ayant les dimensions du canal.

C'est pourquoi vos Commissaires ont l'honneur de recommander :

Que les fondations et l'érection d'un éleveur, dans le havre de Port-Colborne, soient commencées immédiatement ; cet éleveur devrait contenir au moins 1,000,000 de minots et être placé de façon à pouvoir y ajouter des compartiments, en autant qu'ils seront nécessaires ;

Que l'éleveur soit du type le plus moderne approuvé, pouvant charger et décharger les vaisseaux avec la plus grande rapidité ; et qu'il soit construit de façon à charger les wagons de chemin de fer, quand le raccordement nécessaire aura été fait. Le gouvernement devrait en être propriétaire, évitant ainsi aucune possibilité de complication ou diminution dans le trafic sur la route du Saint-Laurent ; les taux de l'éleveur devrait être les plus bas possibles, son principal but étant d'encourager cette voie de transport, plutôt que de faire du profit avec l'éleveur ;

Que la construction du brise-lames sud-est soit commencée en même temps, assurant ainsi la sûreté des steamers qui viendront décharger leur cargaison ;

Que la vieille jetée, qui s'étend du phare de l'élevateur jusqu'au rivage, et tombe en ruine, soit reconstruit jusqu'à une profondeur de 22 pieds. pour arriver avec les niveaux du dragage futur, et que l'on enlève la jetée sur le côté est du chenal, celle que l'on a mentionnée sous le nom de vieille jetée, et qui est plutôt une obstruction à la navigation ;

Que l'on enlève aussi, le plus tôt possible, les deux piliers qui restent au centre, endessous des ponts de chemin de fer sur le canal.

Bien que les plans indiquent deux jetées sur lesquelles seront construits les élévateurs, vos Commissaires ne croient pas justifiable d'ériger plus d'un élévateur pour le moment. Il serait préférable de faire l'essai d'un seul, de constater son effet sur l'accroissement du trafic par la route du Saint-Laurent, qui, nous en sommes certains, sera tellement avantageux qu'il faudra un autre élévateur à une date rapprochée.

Le tout respectueusement soumis,

Pour les commissaires,

JOHN BERTRAM, *Président.*

TROISIÈME RAPPORT INTERIMAIRE.

OTTAWA, 15 juin 1904.

A Son Excellence

Le Gouverneur général en Conseil.

MONSIEUR, Votre Commission des voies de transport a l'honneur de soumettre un rapport intérimaire sur les faits suivants, savoir :—

La question de prolonger, durant le printemps et l'automne, la saison de navigation en bas du fleuve Saint-Laurent, a, depuis des années, attiré l'attention des propriétaires de vaisseaux, des armateurs et des autres personnes intéressées dans la navigation océanique et fluviale.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ayant référé la question à vos Commissaires pour connaître leur opinion, et leur ayant transmis un rapport à ce sujet, préparé par M. F. W. Cowie, I.C., et daté du 21 avril 1904, traitant spécialement de l'avantage de l'emploi des steamers brise-glaces, vos Commissaires ont l'honneur de faire le rapport suivant :—

1. Dans l'intérêt de la question qui leur a été soumise et vu l'importance générale de ce qui concerne les voies de transport, vos Commissaires ont visité les ports de Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec, avec l'intention d'étudier les caractères physiques du Saint-Laurent et des différents ports, et de recueillir, dans ces endroits les données et témoignages des ingénieurs, expéditeurs, marchands, navigateurs, pilotes et de tous ceux qui sont compétents, par connaissance et expérience, à donner des opinions et des informations d'expert.

2. Vos Commissaires ont descendu le fleuve, depuis Montréal jusqu'à l'Île-aux-Coudres, environ 60 milles en bas de Québec, sur le steamer *Frontenac*, que le ministère de la Marine et des Pêcheries avait mis à leur disposition. Ils ont examiné minutieusement autant qu'il leur était possible, sous les circonstances, faisant spécialement attention aux travaux, récemment exécutés par le ministère, pour procurer un chenal sûr aux vaisseaux qui montent et descendent, et aussi au dragage conduit par le ministère des Travaux publics, en vue de fournir un chenal de 30 pieds de profondeur; lesquels travaux, joints au nettoyage du chenal, inauguré depuis ces dernières années, devront sans doute donner confiance aux navigateurs, propriétaires de vaisseaux et aux compagnies d'assurances, et aussi les rassurer contre toute obstruction irrégulière du chenal.

DOC. DE LA SESSION No 19a

3. Les déclarations, qui ont été faites librement et franchement à la Commission, par toutes les personnes interrogées, démontrent que le fleuve Saint-Laurent peut être navigable durant toute l'année, depuis l'Île-aux-Coudres, environ 60 milles en bas de Québec, jusqu'au golfe. Dans les cas, ce qui n'est pas probable, où les glaces feraient obstruction en bas de l'Île-aux-Coudres, l'emploi d'un steamer brise-glaces qui serait toujours prêt, donnerait pleine confiance aux pilotes et marins. En bas de l'Île-aux-Coudres, le fleuve et le chenal des navires sont larges et profonds et libres de glaces jusqu'à la Pointe-au-Père.

4. Entre l'Île-aux-Coudres et Québec les conditions diffèrent de celles qui existent dans le bas du fleuve. Les vaisseaux, qui remontent le courant, suivent, en bas de l'Île-aux-Coudres, le chenal du côté du nord, mais au-dessus de cet endroit, ils gagnent vers le point connu sous le nom de la Traverse du Sud. Les marins sont alors guidés par deux phares érigés sur des piles, des phares ordinaires, des bouées à gaz et autres bouées, qui marquent le chenal jusqu'aux Piliers. Ce chenal ne gèle pas souvent en hiver; mais il est quelquefois obstrué par des banquises de glace flottantes, et c'est ici qu'un steamer brise-glaces serait nécessaire pour assurer la navigation d'hiver, et éloigner tout le danger possible qu'un vaisseau court d'être pris dans la glace. Après avoir passé cette traverse, sur une distance d'environ dix milles, la navigation jusqu'à Québec est facile, et pour corroborer cet avancé l'on peut citer le fait des steamers traversiers qui font le trajet entre Québec et Lévis, durant tout le cours de l'année.

5. Le fleuve entre Québec et Montréal offre une proposition quelque peu différente; les informations recueillies prouvent que la navigation pourrait être à présent prolongée du 20 novembre, date actuelle de la clôture de la navigation, jusqu'au 10 décembre. Mais l'on peut dire que l'opinion était unanime à déclarer qu'avec l'aide d'un steamer brise-glaces, le chenal entre Montréal et Québec pourrait être tenu ouvert à la navigation durant au moins deux semaines de plus que maintenant. L'ingénieur résident, M. Cowie, maintient que lorsque les aides, les alignements de feux, etc., projetés, auront été mis en opération, la navigation pourra se faire sûrement jusqu'après que les bouées à gaz et autres bouées auront été enlevées, enlèvement qui pourra être fait par le steamer brise-glaces.

6. Au printemps, la principale obstruction, à ce que la navigation se fasse sur tout le fleuve, deux semaines plus tôt qu'à présent, dépend de l'embâcle des glaces au Cap-Rouge et quelques autres points entre Montréal et Québec. Les glaces, qui se forment au Cap à la Roche et à d'autres places, se brisent, laissent les rivages, et viennent s'accumuler au Cap-Rouge, l'endroit le plus étroit du fleuve. On prétend qu'un brise-glaces, stationné entre Montréal et Québec, pourrait être utilisé durant l'hiver pour briser cette embâcle, à mesure qu'elle se formerait, et garder ainsi le fleuve libre; ce qui aurait pour effet incident le résultat inestimable de protéger les populations des paroisses, situées sur les rives basses du fleuve, du Cap-Rouge jusqu'en haut de Montréal, contre les fréquentes inondations qui sont dues à l'encombrement de la glace au Cap-Rouge, et qui sont la source de pertes immenses et d'une grande misère pour ces populations.

7. En considération des faits qui précèdent, vos Commissaires ont l'honneur de recommander que des steamers brise-glaces, dont les dimensions et le caractère devront être décidés par les ingénieurs du gouvernement, soient achetés et placés par le gouvernement aux endroits déterminés dans le rapport, du 21 avril 1904, de M. F. W. Cowie, ingénieur du ministère de la Marine et des Pêcheries, dont une copie est ci-jointe.

J'ai l'honneur d'être,

Au nom des Commissaires,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) JOHN BERTRAM,

Président.

6 EDOUARD VII, A. 1906

RAPPORT DE M. F. W. COWIE, I.C., ANNEXÉ AU TROISIÈME RAPPORT INTÉRIEURE.

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

CHENAL DES NAVIRES DANS LE FLEUVE SAINT-LAURENT,
OTTAWA, 19 avril 1904.Colonel F. GOURDEAU,
Député ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, conformément au désir de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, le mémoire suivant :—

Projet d'amélioration des conditions du fleuve Saint-Laurent, durant l'hiver, depuis Montréal à Québec et jusqu'à l'Océan.

Conditions physiques actuelles.

Inondations.

Navigation d'hiver.

L'établissement d'une navigation locale en bas de Québec.

Prolongement de la saison de navigation en haut de Québec, et l'amélioration des conditions des inondations causées par la glace. Outillage.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) F. W. COWIE,
*Ingénieur en charge.**Conditions physiques actuelles.*

La navigation océanique jusqu'à Montréal cesse pratiquement le 20 novembre. Par occasion, un vaisseau retardé laisse Montréal une semaine plus tard, mais il court un grand risque.

La date ordinaire, où l'on commence à enlever les bouées, est le 25 novembre. Le risque, auquel s'expose un vaisseau en partant plus tard, est la possibilité d'être pris dans la glace dans quelque endroit non convenable aux quartiers d'hiver. La navigation offre aussi beaucoup de danger après que les bouées et les phares flottants ont été enlevés, ou lorsque ceux-ci ont été déplacés et entraînés par la glace.

Les derniers vaisseaux qui partent ne manquent jamais de fret. Les assurances maritimes, cependant, vu les grands risques auxquels s'exposent ces vaisseaux en retard, ou aussi la possibilité d'envoyer en toute hâte le vaisseau à Québec, sans avoir pris de cargaison, ont découragé toute tentative de prolonger la saison.

Durant les deux dernières années, les agents des navires en retard ont eu pour habitude de demander l'aide des remorqueurs du gouvernement pour descendre leurs vaisseaux jusqu'à Québec. Bien que les meilleurs steamers, de la flotte du chenal des navires, aient été assignés à cette tâche, comme ils ne sont nullement de la classe des brise-glaces, à quelqu'un de ces jours il arrivera qu'ils mettront leur remorque en danger et seront incapables de l'aider.

En bas de Québec, la clôture de la navigation a lieu environ à la même époque qu'à Montréal, ou quelques jours plus tard ; mais pas autant à cause des glaces que par le manque de trafic.

Les phares permanents construits sur des piles dans la Traverse ont beaucoup diminué les dangers de la navigation en bas de Québec, durant le mois de décembre.

DOC. DE LA SESSION No 19a

Les tempêtes de neige ne sont pas pires en décembre que durant la dernière moitié de novembre.

Quand les bouées ont été enlevées, il est seulement nécessaire d'attendre le beau temps et la marée haute, pour naviguer dans les seules parties difficiles du fleuve entre Québec et le Bic, une distance d'environ 160 milles.

L'ouverture de la navigation, au printemps, est retardée par l'incertitude de la date de la débâcle de la glace, et par le fait que quelques vaisseaux sont consignés pour les ports du Saint-Laurent avant que les rapports actuels sont reçus.

Au printemps, la navigation océanique commence à Québec et Montréal, environ à la même date.

La température, durant le mois d'avril, est ordinairement très belle. Les jours sont longs et le temps est clair pendant des semaines consécutives. Les brumes sont presque inconnues, et les tempêtes de neige de peu de durée.

Ce n'est pas la température qui empêche l'ouverture de la navigation vers le 1er avril de chaque année, mais plutôt la présence d'immenses quantités de glaces arrêtées et accumulées dans certaines parties du fleuve.

Inondations.

En général, les inondations du fleuve Saint-Laurent sont entièrement dues à la glace et au frazil.

L'eau n'est jamais à son plus haut niveau dans le fleuve quand arrivent les inondations pendant l'hiver ou le printemps.

Le plus haut niveau de l'eau dans le lac Ontario arrive ordinairement vers la fin de mai; il en est de même pour les rivières du nord qui se déchargent dans le Saint-Laurent. La fluctuation du niveau, causée par cette eau haute qui arrive pendant la saison de la navigation, ne pourrait jamais causer une inondation.

Le tableau suivant donne approximativement la hauteur des inondations causées par la glace, au-dessus du niveau ordinaire de l'eau basse, et la hauteur de l'eau haute, quand le fleuve est à son maximum de décharge :

	Inondations dues à la glace.	Niveau de l'eau dans le fleuve.
Laprairie.	22 pieds	Au-dessus du niveau ordinaire de l'eau basse 6 pieds
Verdun.	22 pieds	13 pieds
Montréal.	27 pieds	13 pieds
Longueuil.	25 pieds	13 pieds
Longue Pointe.	22 pieds	12 pieds
Sorel.	19 pieds	13 pieds
Trois-Rivières.	20 pieds	15 pieds
Batiscan.	22 pieds	

La Commission royale de 1886 a fait rapport que dans son opinion les inondations dans Montréal n'atteignaient jamais des proportions dangereuses, sauf lorsque la glace était ancrée au fond ou que le frazil accumulé au-dessus de la cité descendait et restait pris en dessous de la glace jusqu'au temps de la débâcle.

Le frazil ne reste jamais dans l'eau claire ou dans un fort courant.

Dans le printemps, avant que la glace se brise, le frazil qui se trouve en-dessous de la glace, directement en bas de Montréal, s'accumule en quantité deux fois plus grande que la glace réelle. Au moment que la glace se brise, le frazil disparaît de diverses manières, mais immédiatement et sans mauvais résultats.

Au moment où ce rapport est écrit, les rives du fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et les Grondines, une distance d'au delà 100 milles, sont dans un état déplorable à cause des inondations.

La misère, le danger et l'anxiété, ainsi que les dommages actuels ne sont que trop bien connus. Si ces faits étaient inhabituels ou inattendus, on les considérerait comme une véritable calamité.

6 EDOUARD VII, A. 1906

La cité de Montréal est protégée par un mur ou une digue. Malgré cela, la position n'est pas sans danger. Dans une embâcle de glaces l'eau peut facilement monter plus qu'en 1886, alors qu'elle avait atteint 27 pieds au-dessus du niveau d'été, et qu'elle avait débordé par dessus le sommet du mur.

On ne peut, d'une manière pratique, par un mur ou une digue, protéger à la fois les deux rives du Saint-Laurent, à tous les endroits dangereux.

C'est pourquoi l'on empêchera les inondations qu'en éliminant nécessairement la cause.

Navigation d'hiver.

En mars 1900, un comité des commissaires du havre de Québec fit une investigation sur la possibilité d'établir la navigation d'hiver dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent.

“Le comité en vint à la conclusion que la navigation, dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, pouvait se faire d'une manière sûre, pendant les mois d'hiver, au moyen de steamers en acier ou en fer de première classe ; à la condition d'augmenter les amers sur terre et d'éviter avec le plus grand soin de rencontrer des tempêtes de neige entre le Bic et Québec.

“Le comité déclara aussi que la formation d'un pont de glace au Cap Rouge tendait à diminuer la quantité de la glace et les difficultés à vaincre entre Québec et le Bic.”

Il est difficile de dire, maintenant, si la navigation océanique jusqu'à Québec, pendant toute la saison d'hiver, serait un succès au point de vue commercial.

Mais l'on peut présumer que le temps est proche où cette navigation sera certainement possible et avec succès.

Toute la côte nord en bas de Québec, depuis Sainte-Anne de Beaupré jusqu'au Labrador, est pratiquement sans autres moyens de communication durant l'hiver, que par les voitures.

Un service de bateau traversier a été dernièrement établi entre un point, sur le chemin de fer Intercolonial, et la Malbaie sur la côte nord. Mais ce service est défectueux.

Jusqu'à ce qu'on ait construit une ligne de chemin de fer, la nécessité d'un service de steamer, faisant communiquer Québec avec les places importantes de la côte nord, devient de plus en plus apparente, chaque année. L'inauguration d'un tel service par un steamer convenable réglerait la question de possibilité concernant la navigation d'hiver jusqu'à Québec, ou la question de prolonger beaucoup plus la saison de navigation.

On a aussi discuté et examiné pleinement la question de la navigation d'hiver entre Québec et Montréal.

La Commission Royale de 1886 recommanda, dans son rapport, comme un moyen préventif des inondations, d'employer des steamers brise-glaces pour garder les glaces en mouvement et chasser dans le courant les montagnes de glaces qui se forment et s'accumulent durant le mois de décembre.

T. C. Keefer, C.M.G., I.C., dans son adresse de président à la Société Royale du Canada, en 1898, sur la navigation d'hiver, fait les remarques suivantes :—

“Il est au moins douteux qu'en aucun endroit sur le St-Laurent, l'on ait à surmonter de plus grandes difficultés que celles que l'on a réussi à vaincre, durant les neuf dernières années, sur les lacs Michigan et Supérieur, où il n'y a aucune assistance à attendre des courants ou marées pour entraîner la glace brisée.”

“La clôture à bonne heure de la navigation sur le St-Laurent a été donnée comme une raison pour expliquer que 75 p. 100 de notre blé de Manitoba a été exporté de New-York, l'année-dernière, et que 25 p. 100 seulement a passé par Montréal. Que ceci soit correct ou non, il n'en reste pas moins vrai, et c'est l'opinion générale, qu'il est très-important pour le Canada que la saison de navigation soit prolongée

DOC. DE LA SESSION No 19a

ne fut-ce que d'un mois, et qu'elle commence au printemps aussitôt que les glaces se brisent."

"La navigation d'hiver sur le St-Laurent devrait être praticable, à cette époque où l'acier joue un grand rôle et où l'on peut employer la quadruple expansion; et nous ne pouvons dire combien elle sera profitable ou nécessaire".

"Un chenal libre, en hiver, empêcherait l'inondation des paroisses en bas de Montréal, et serait d'une grande valeur au point de vue stratégique, ou dans le cas d'une interruption de communication avec les ports des États-Unis."

John Kennedy, I.C., ingénieur en chef de la Commission du Hâvre de Montréal, dans son rapport du 24 décembre 1900, est d'opinion qu'on devrait empêcher la glace de se former au Cap-Rouge.

Il estime :

"Que l'amoncellement des glaces formant une embâcle au Cap-Rouge, peut être raisonnablement considérée comme la cause du retard de l'ouverture de la navigation océanique, et que ce délai est en moyenne de dix jours."

"Un bateau brise-glace, de la force du *Stanley*, mis en opération de temps en temps et dans les occasions opportunes, pourrait facilement empêcher ce délai; par un ouvrage plus fréquent il pourrait tenir le chenal ouvert, durant tout l'hiver, jusqu'au bout d'en bas du lac St-Pierre. Le même bateau ou un autre plus puissant, par un ouvrage plus constant, et par l'habileté acquise par l'expérience, pourrait non-seulement tenir le chenal de navigation ouvert jusqu'à Montréal, mais, comme l'a fait remarquer la Commission d'Inondation de Montréal, de 1887, il pourrait, en brisant les glaces en temps opportun et aux endroits convenables, empêcher les amoncellements de glace et par conséquent les inondations désastreuses durant l'hiver, dont ils sont la première cause."

RECOMMANDATIONS ACTUELLES.

L'établissement de la navigation locale en bas de Québec.

Pour faire ce service il faudrait un steamer du genre décrit dans la lettre que M. William Power a reçue, le 29 mars 1904, de "Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Company, Limited"; le prix d'un tel vaisseau, livré sur la Tyne, était estimé à £31,000.

Avec un steamer de ce type, on pourrait donner au commerce un service efficace aux places importantes de la côte nord, en bas de Québec, qui sont actuellement isolées.

Le steamer pourrait être construit de façon à approvisionner les phares et à faire le service des bouées durant l'été.

Après l'enlèvement des bouées, ce steamer porterait assistance à la navigation; c'est pourquoi les feux devront rester en opération.

La prolongation de la saison de navigation entre Québec et Montréal et l'amélioration pour obvier aux inondations causées par la glace.

Pour atteindre ce résultat il serait nécessaire d'empêcher la glace de former un pont au Cap Rouge, et aussi de garder le chenal ouvert tout l'hiver jusqu'à Batiscan ou Trois-Rivières, si c'est possible.

Il ne devrait pas être difficile d'empêcher la glace de s'accumuler au Cap Rouge.

Un examen, à ce sujet, a été fait en 1903, sous le contrôle du ministère des Travaux publics, et le résultat démontra que :

La formation de ce pont est la conséquence d'une grande banquise de glace qui, aux grandes marées, se détache des rivages vis-à-vis Ste-Croix, descend sans se briser avec le baissant et vient se fixer dans les parties étroites du fleuve au Cap Rouge.

La glace n'est ni épaisse, ni entassée. Si l'ouvrage commence en dedans de deux ou trois marées, il ne faudra pas un grand effort du brise-glace pour passer à travers et briser le pont.

6 EDOUARD VII, A. 1906

Le danger de ce pont résulte de ce que la glace de Bastican et des Trois-Rivières descend et s'y arrête, formant aussi une masse compacte de glaces d'une très grande épaisseur, et faisant comme une arche dans les places étroites du fleuve, et souvent y demeure, après que le fleuve est libre ailleurs, jusqu'aux grandes marées de la fin d'avril.

On croit aussi qu'avec un steamer brise-glaces convenable, aidé d'un remorqueur, gréé pour ce service, il ne devrait y avoir aucune difficulté d'empêcher le pont de glace de se former au Cap Rouge, et de garder le chenal libre, durant tout l'hiver, jusqu'à Batiscan et probablement jusqu'aux Trois-Rivières.

Le steamer serait aussi d'un grand service pour conduire ou secourir les steamers de la marine marchande, entre Québec et la Traverse.

Durant l'été ce steamer pourrait être employé tout le temps, soit pour le nettoyage du chenal en haut et en bas de Québec, ou pour aider au dragage projeté dans le chenal du nord ou le chenal du sud, en bas de Québec.

Entre Trois-Rivières et Montréal, on considère que, pour le présent, il serait judiciable de se préoccuper seulement de tenir le chenal ouvert et d'accompagner en automne les steamers transatlantiques, durant deux semaines plus tard que la date actuelle de navigation.

Au printemps, aussitôt que le beau temps commence, et que la glace se forme sur la neige, un autre steamer brise-glace, semblable à celui qui serait placé à Québec, pourrait avec l'aide d'un remorqueur des dragues, partir de Sorel et percer son chemin à travers le lac St-Pierre jusqu'aux Trois-Rivières.

En remontant, ils pourraient briser la glace, la faire descendre avec le courant et continuer ainsi jusqu'à Montréal.

Après avoir fait cette expérience pendant une saison on pourrait se convaincre du succès ou de l'insuccès de ces moyens.

On croit que par ces moyens la navigation pourrait être prolongée de deux semaines en automne et de deux semaines ou un mois au printemps.

Le départ de ces immenses champs de glace, trois semaines plus tôt à chaque printemps, serait certainement un grand avantage au climat du district de Montréal.

Ce deuxième steamer brise-glaces pourrait être construit et gréé de façon à faire le service des bouées entre Montréal et Québec, durant l'été.

• Pour faire cet ouvrage entre Québec et Montréal sans bouées, il faudrait immédiatement mettre à exécution les moyens de secours projetés pour la navigation proposée durant la nuit.

Division IV., Québec à Batiscan—

Il n'y a que peu de changements à faire.

Division III., Lac St-Pierre—

Les piliers permanents, tels que proposés pour le chenal de 30 pieds, devraient être immédiatement construits, vu que les phares flottants seraient tout à fait insuffisants pour le printemps et l'automne.

Division II., Batiscan à Sorel—

Quelques-uns des phares avec feux d'alignement permanents, pour le chenal de 30 pieds, devraient être construits sans retard.

Division I., Sorel à Montréal—

Il n'y a pas besoin de changements.

Les dimensions générales de ces deux steamers brise-glaces sont proposées comme suit :—

Longueur, 160 pieds, avec une largeur et une profondeur convenables pour un tirant d'eau normal de dix pieds.

Pour briser la glace, au moyen d'un lest d'eau, ils pourraient être arrangés de façon qu'en arrière le tirant d'eau serait de 13 pieds environ, avoir deux engins à triple expansion, des hélices jumelles pour casser la glace, et le gouvernail devrait

DOC. DE LA SESSION No 19a

être protégé par un capot en acier; avec un vaisseau ainsi construit et renforcé, et ayant six ou sept compartiments transverses étanches, une soute bien vaste pour le charbon et des quartiers confortables pour l'équipage durant l'hiver, on croit que l'on pourrait obtenir de bons résultats.

On ne peut qu'appuyer la recommandation du colonel Anderson insistant que le meilleur architecte de marine en Angleterre devrait être choisi pour faire les dessins de ces brise-glaces. Cet architecte devrait être pleinement avisé et avoir des consultations afin de produire un dessin convenable aux conditions locales. Après que le premier vaisseau aura été construit en Angleterre, où il peut être fini en un temps beaucoup plus court qu'ailleurs, il pourrait être opportun de construire le deuxième à Sorel, d'après les mêmes plans ou avec des modifications.

Outillage et détails.

1. Ces steamers brise-glaces devraient être outillés pour aider la navigation de la marine marchande, durant l'hiver, en bas de Québec, briser la glace en temps nécessaires, porter assistance dans les naufrages et approvisionner les phares durant l'été.

Le steamer brise-glace devrait être tel que celui proposé par la compagnie sir W. G. Armstrong, Whitworth, renforcé et modifié pour convenir aux services d'été, et d'une longueur d'environ 220 pieds.

Estimation du prix, y compris la livraison, \$200,000.

2. Pour empêcher la formation d'un pont de glace au Cap-Rouge, être mis en opération, durant l'hiver, jusqu'à Batiscan ou Trois-Rivières, et pour nettoyer le chenal, durant l'été, en haut et en bas de Québec.

Un steamer en acier avec une hélice double très forte, spécialement destiné aux ouvrages difficiles dans la glace, et au remorquage des dragues et au nettoyage du chenal durant l'été.

Des ordres devraient être données immédiatement en Angleterre de livrer ce steamer à Québec en temps convenable pour garder le Cap-Rouge libre de glace dans le cours de l'hiver prochain.

Longueur, environ 160 pieds.

Largeur et profondeur suffisante pour tirant d'eau de 10 pieds, sur une quille égale.

Devra être arrangé pour briser la glace avec un tirant de 15 pieds.

Les chambrés du pont devront être construites à Sorel.

Estimation du prix, y compris la livraison, \$200,000.

3. Pour aider la navigation durant l'automne, pour briser la glace entre Trois-Rivières et Montréal, de bonne heure en avril, et pour faire le service des bouées entre Québec et Montréal, durant l'été.

Un steamer brise-glace, semblable à celui employé au Cap-Rouge, devra être construit à Sorel sur les mêmes plans et devis.

Estimations du coût, \$200,000.

(Signé) F. W. COWIE.

QUATRIEME RAPPORT INTERIMAIRE.

Hon. C. S. HYMAN,

Ministre des Travaux publics *ad interim*,
Ottawa.

MONSIEUR,—A la fin de l'exercice financier, vos Commissaires croient justifiable de vous soumettre un sommaire général des travaux qu'ils ont faits jusqu'à présent sur l'étude des questions concernant les voies actuelles pour transporter les produits du Canada sur les marchés du monde, et aussi sur les améliorations nécessaires à faire pour augmenter et faciliter ces moyens de transport.

6 EDOUARD VII, A. 1906

Vos Commissaires en commençant cette investigation, dans les premiers jours de janvier dernier, comprirent que d'une manière générale les problèmes soumis à leur étude se groupaient d'eux-mêmes naturellement; tels que les ports d'hiver et leur trafic, dans les provinces maritimes; le fleuve Saint-Laurent, depuis Montréal jusqu'au golfe, inclusivement; le système des canaux et des grands lacs entre Montréal et Fort-William, y compris les canaux projetés de la Baie-Georgienne, la section des prairies du Canada et leurs débouchés par les voies du Saint-Laurent et de la Baie-d'Hudson, et enfin l'état général de la Colombie-Britannique. Bien que vos Commissaires eussent une connaissance générale des conditions principales de chacune de ces sections, ils s'aperçurent qu'il leur était absolument nécessaire de visiter, d'étudier un grand nombre d'endroits et d'y recueillir les informations en détails. C'est pourquoi les places suivantes ont été visitées: Saint-Jean, N.-B., Saint-André, N.-B., St-Stephen, N.-B., Halifax, N.-E., Sydney, C.-B., Glace-Bay, C.-B., Sydney-nord, C.-B., New-Glasgow, N.-E., Kingston, Ont., Toronto, Ont., Peterborough, Ont., Ottawa, Ont., Depot-Harbour, Ont., Midland, Ont., Collingwood Ont., Meaford Ont., Owen-Sound, Ont., Port-Colborne, Ont., Buffalo, N.-Y., Montréal, Qué., Sorel, Qué., Trois-Rivières, Qué., Québec, Qué., le fleuve Saint-Laurent, depuis Montréal jusqu'en bas de Québec et jusqu'en haut de Prescott.

En outre des témoignages et des informations recueillis à ces divers endroits, un grand nombre de données et de statistiques générales a été compilé et étudié par les Commissaires en dehors des assemblées.

Des arrangements avaient été faits pour visiter, avant cette date, North-Bay, Fort-William, Port-Arthur et Winnipeg, de sorte que l'examen des voies de transport du trafic vers l'est, aurait été complet, et il ne serait resté que peu d'endroits à visiter pour des détails spéciaux. Mais, en conséquence de causes inévitables, les assemblées de la Commission dans les places de l'ouest, ci-dessus mentionnées, seront remises au mois d'août, lorsque les Commissaires visiteront les différentes parties du Manitoba et des Territoires, à l'ouest de Winnipeg, ainsi que la côte du Pacifique, dans le but d'étudier les conditions actuelles de ces immenses régions.

Des rapports intérimaires, concernant le port de Saint-Jean, Port-Colborne et la question des steamers brise-glaces dans le bas du fleuve Saint-Laurent, ont déjà été soumis à Son Excellence le Gouverneur Général en conseil. Le rapport final de la commission sera soumis aussitôt que les informations nécessaires pourront être recueillies, et que les nombreux problèmes, compris dans le domaine des instructions données à la Commission, pourront être étudiés d'une manière complète; mais il est impossible à vos Commissaires de nommer actuellement une date précise. Vos Commissaires désirent vivement terminer, le plus tôt possible, leurs travaux sur ce sujet très compliqué.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) JOHN BERTRAM, président,
Pour les commissaires.

CINQUIÈME RAPPORT INTERIMAIRE.

MONTRÉAL, 10 mai 1905.

Son Excellence le Gouverneur général en Conseil,

MONSIEUR,—Votre Commission des voies de transport a l'honneur de soumettre le rapport intérimaire suivant, au sujet de la nécessité de prolonger, aussi loin que possible, la navigation dans Thunder-Bay, lac Supérieur, et spécialement dans les ports du Sault Sainte-Marie, Port-Arthur et Fort-William.

DOC. DE LA SESSION No 19a

Il fut présenté à vos Commissaires, en même temps que d'autres témoignages, des statistiques concernant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation au Sault Sainte-Marie, Fort-William, Port-Arthur, et Duluth. Ces informations démontrent que la saison de navigation au Sault Sainte-Marie, dans les circonstances actuelles, est plus longue qu'à Port-Arthur d'une moyenne de dix neuf jours ; et qu'à Duluth il y a un avantage d'une moyenne de quinze jours sur Port-Arthur. Cet avantage est partagé entre l'ouverture et la clôture de la navigation.

Un rapport, soumis à vos Commissaires par le bureau de commerce de Fort-William, démontre que les conditions de ce port, au sujet de la durée de la navigation, sont les mêmes qu'à Port-Arthur.

Vos Commissaires ont pris les témoignages de personnes très intéressées dans le trafic du port de Duluth, et ils ont pu constater que ce port proprement dit de cet endroit est libre de glace, de bonne heure dans le printemps, à cause du large volume d'eau qui y est versé par la rivière Saint-Louis. Le port formant les quartiers généraux d'une grande compagnie s'occupant de remorquage et de naufrage, des remorqueurs puissants sont utilisés, quand c'est nécessaire, pour ouvrir le port proprement dit et un chenal vers le lac ; ce qui a pour résultat d'avoir la navigation ouverte durant une période plus longue qu'à Port-Arthur et Fort-William.

Le 24 avril de cette année, un steamer en acier, construit spécialement pour le transport du grain, en arrivant à environ seize milles au large de Fort-William, dans Thunder-Bay, rencontra les glaces d'hiver ; la glace avait d'un pied et demi à deux pieds d'épaisseur. Il entreprit de forcer son chemin à travers la banquise, le passage était dangereux et difficile, mais à 7 heures le lendemain matin, le vaisseau arrivait en eau claire dans le port de Fort-William. On rapporte que le capitaine de ce steamer laissa dix-sept vaisseaux au Sault Sainte-Marie, attendant la nouvelle que le chenal était ouvert à Fort-William et Port-Arthur. Vu les conditions climatériques, il est probable que la glace était dans le même état depuis deux semaines avant le 24 avril, de sorte qu'un bateau brise-glaces aurait pu ouvrir la navigation au moins quinze jours avant cette date.

Ce printemps, après que plusieurs vaisseaux eurent franchi la barrière de glace et atteint Fort-William et Port-Arthur, les chenaux ouverts par les premiers bateaux se refermèrent de nouveau ; et plusieurs steamers de fret et de passagers, dont les capitaines n'osaient pas se risquer à sortir à travers la glace, furent retardés pendant quelque temps, tandis que les autres vaisseaux d'en dehors étaient empêchés de se rendre à leurs quais. L'absence d'un steamer brise-glaces bien équipé doit avoir été cause que, ce printemps, il y a eu perte considérable de fret, de la part des propriétaires de vaisseaux, des personnes envoyant du grain en entrepôt, et des consignataires.

Vos Commissaires ont reçu à ce sujet des requêtes adressées spécialement par les bureaux de commerce de Winnipeg, Fort-William et Port-Arthur. Ces personnes et plusieurs autres représentèrent que le gouvernement du Canada devrait fournir un vaisseau brise-glaces, convenablement équipé, et assez puissant pour se frayer un chemin à travers de la glace de deux à trois pieds d'épaisseur. Ce bateau brise-glaces devrait être utilisé, au printemps, pour accompagner les premiers vaisseaux depuis le Sault Sainte-Marie jusqu'à Thunder-Bay. Durant la saison d'été, ce bateau pourrait être employé par les ministères de la Marine ou des Travaux publics ; et tard dans l'automne, il pourrait servir à briser la glace à Fort-William et Port-Arthur, avant de retourner au Sault Sainte-Marie pour Winnipeg, après avoir pris les gardiens des phares en route.

On a attiré l'attention des Commissaires sur le fait qu'à l'automne la navigation est close, non pas tant directement par la force des éléments, mais plutôt par les règlements des assurances maritimes, qui sont stricts en ce qui regarde aucune prolongation de leur saison d'assurance, après la date de la clôture des phares pour l'année, sur le côté canadien des lacs. Relativement à cette question de prolonger la saison des feux des phares du Canada, il paraît nécessaire que des arrangements soient pris entre les gouvernements du Canada et des Etats-Unis dans le but de maintenir ainsi jusqu'à une date plus éloignée, le feu de Passage Island, qui est sous le contrôle du gouvernement

6 EDOUARD VII, A. 1906

des Etats-Unis. Les marins ont insisté auprès de vos Commissaires pour que cette question fut soumise au gouvernement.

La date de la récolte et du transport du grain, dans le Manitoba et les Territoires, est une question d'une importance primordiale, au point de vue nationale aussi bien qu'au point de vue des intérêts de l'Ouest. Aussi, toute l'aide possible devrait être fournie pour donner les moyens de prolonger la période de la navigation d'automne, à Fort-William et Port-Arthur.

A part de l'importance de l'énorme trafic de grain vers l'est, durant la saison du printemps, le flot toujours croissant de l'immigration vers les provinces de l'ouest, et les besoins des habitants de cette partie du Canada, nécessitent, par la voie du lac Supérieur, le transport d'une quantité considérable de marchandises, le plus tôt possible au printemps. Chaque jour gagné dans la livraison de ce fret est d'une grande valeur pour tout le Canada, et on devrait donner toute l'assistance raisonnable pour atteindre ce but.

Vos Commissaires ayant pleinement considéré cette affaire très importante, recommandent que le gouvernement s'occupe, le plus tôt possible, de fournir un bateau brise-glaces pour être utilisé au Sault Sainte-Marie, à Fort-William et à Port-Arthur, ainsi qu'aux autres endroits où il serait nécessaire, et que ce bateau soit construit de façon à pouvoir servir à d'autres fins durant la saison d'été.

Au nom de vos Commissaires,

Vos obéissants serviteurs,

ROBERT REFORD, *Président,*

J. H. ASHDOWN, *Commissaire.*

SIXIÈME RAPPORT INTERIMAIRE.

WINNIPEG, 18 août 1905.

A Son Excellence le Gouverneur général en Conseil,

MONSIEUR,—Votre Commission des voies de transport a l'honneur de soumettre un rapport intérimaire sur les questions suivantes :—

1° L'utilité judicieuse d'obtenir du bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada, un délai dans la considération des demandes, faites par la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, pour avoir le droit de construire certaines lignes d'embranchement sur la rive gauche de la rivière de la Mission, et sur la rive droite de la rivière Kaministiquia, à Fort-William, Ontario, tel qu'il est indiqué sur les plans soumis par la compagnie.

Votre Commission désire faire remarquer que, si ces demandes du Pacifique Canadien sont accordées, et si la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique obtient les lots riverains du port, indiquées sur ses plans, tout le devant du port disponible à Fort-William se trouvera en possession de ces compagnies ou sous leur contrôle.

Comme il est certain que d'autres compagnies de chemin de fer, autres que celles qui y sont actuellement, vont aussi demander certaines parties des terrains en question; de même que d'autres lignes de steamers désirent y construire des quais, exigeront des lots pour y ériger des élévateurs ou y établir des manufactures, etc., votre Commission recommande que, dans l'intérêt public, les ports de Fort-William et de Port-Arthur, ainsi que les lots de rivière, et les terrains adjacents, qui n'ont pas encore été accordés par la Couronne ou qui peuvent être acquis par la Couronne, soit par achat ou expropriation, devraient être mis en la possession du gouvernement fédéral, gardés, contrôlés et administrés par lui, pour l'avantage général du Canada.

DOC. DE LA SESSION No 19a

Votre Commission recommande que le gouvernement de Votre Excellence communique avec le gouvernement de la province d'Ontario, dans le but d'obtenir sa coopération pour arriver à ce résultat.

Comme votre Commission a l'intention, dans un court délai, de faire un rapport final élaboré sur cette question, elle recommande respectueusement que, jusqu'à ce que ce rapport final ait été terminé et soumis à Votre Excellence en Conseil, les dites demandes ne soient pas accordées à la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, et que l'on ne permette pas à cette compagnie d'exproprier les terrains indiqués sur les plans qui accompagnent les dites requêtes, ni aucun autre terrain adjacent à aucune autre rivière, ou au lac, dans le port de Fort-William.

Votre Commission désire aussi vous faire remarquer que les demandes de la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, pour avoir le droit de construire les dites lignes d'embranchement, vont être soumises au bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, à une assemblée qui sera tenue à Fort-William, le 7 septembre prochain.

2° L'étendue des lots riverains accordée ou qui doit être accordée à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans le port de Fort-William.

En considération de la situation actuelle et assurée de Fort-William, et du désir général, exprimé dans les témoignages rendus devant la Commission que ce port devrait avoir un caractère national, être contrôlé par le gouvernement fédéral, ou par un bureau national de commissaires, nommés par le gouvernement, votre Commission désire recommander que, jusqu'à ce que son rapport final sur ce sujet ait été soumis à Votre Excellence en Conseil, aucune partie des lots riverains des rivières Kaministiquia et de la Mission, demandés par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ne soit transférée à cette compagnie sur une plus grande étendue que ce qui est raisonnablement nécessaire pour les exigences actuelles de la compagnie.

3° La nécessité de ne pas vendre ou louer aucuns terrains, qui sont encore en la possession de la couronne, dans les ports du lac Supérieur, de la baie Georgienne et du lac Huron.

Votre Commission recommande en outre de ne pas aliéner aucun terrain possédé ou contrôlé par la couronne, et adjacent au port de Port-Arthur, ou à aucun port du lac Supérieur, de la baie Georgienne ou du lac Huron, avant que le rapport final de votre Commission sur ces ports ait été pleinement étudié par Votre Excellence en Conseil.

Au nom de vos Commissaires,

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

(Signé) ROBERT REFORD, *président*,
J. H. ASHDOWN, *commissaire*.