

Avant de faire cette motion, j'aimerais à expliquer dans quel but je la présente. Il y a plusieurs années, le gouvernement décida de construire un nouveau chenal dans ce que l'on désigne ordinairement sous le nom de Rapide des Galops. Je considère que cette entreprise était grandement nécessaire, vu que le Rapide des Galops se trouve à la tête de la navigation du St. Laurent et par conséquent, si ce chenal avait été établi et construit convenablement, il aurait été très avantageux aux expéditeurs. Lorsque l'on eut décidé de le construire, un ingénieur, M. Tom S. Rubidge, fut chargé d'étudier le rapide et d'y constater la profondeur exacte de l'eau. Après qu'il eut fait ces études, il fut chargé d'établir le chenal, puis nommé ingénieur des travaux, demeurant sur les lieux depuis le moment où ils furent commencés, jusqu'à celui où ils furent terminés ou déclarés tels et reçus de l'entrepreneur. Pendant l'exécution des travaux, on donna à entendre aux expéditeurs et aux habitants de mon collège électoral que le roc qu'on enlevait serait déposé dans les baies ou dans l'eau profonde où il n'offrirait point de danger pour la navigation. Mais lorsque l'entreprise fut terminée, le bruit courut qu'une grande quantité de roc, au lieu d'avoir été enlevée, avait été rejetée sur les côtés du chenal et qu'une autre quantité considérable n'avait point été draguée. Ce chenal, M. l'Orateur, a coûté près d'un demi-million de piastres, d'après le rapport de l'auditeur-général, et il devait avoir 200 pieds de largeur sur 17 pieds de profondeur; cette somme comprenait \$95,000 à \$100,000 pour travaux supplémentaires nécessaires, afin d'obtenir une profondeur de 17 pieds en creusant plus bas que le niveau. J'apprends qu'il y a au département une autre réclamation d'environ un quart de million de piastres pour d'autres travaux supplémentaires, quoique leur nature soit un mystère pour moi.

Ce chenal, M. l'Orateur, a été achevé il y a deux ans, et j'aimerais à dire quelle a été jusqu'à présent l'expérience des expéditeurs. Peu de temps après son parachevement, la barge *Condor*, appartenant à la *Kingston Forwarding Co.*, descendant la rivière à la suite d'un remorqueur lorsqu'elle s'échoua dans ce que l'on désignait sous le nom de chenal du nord ou vieux chenal. Après cela, les autres bateaux ne purent naturellement pas se servir du chenal, comme ils le faisaient depuis plusieurs années. Quelques heures plus tard, le steamer *Traveller* descendit la rivière avec un train de bois à sa remorque, et ignorant que le *Condor* était là, on avança jusqu'à ce qu'il fût trop tard pour rebrousser chemin et l'on fut forcé de donner contre la barge ou de tenter pour la première fois de franchir le nouveau chenal. Le capitaine choisit cette dernière alternative, et je ne saurais mieux expliquer le résultat de son essai, qu'en lisant ce qui parut à ce sujet dans l'*Empire* de Toronto, en date du 24 octobre 1889 :

DIFFICULTÉS AUX GALOPS—UN STEAMER AVEC UN TRAIN DE BOIS À SA REMORQUE FRANCHIT LE CHENAL SUD ET VIENT PRÈS DE PERIR.

Le capitaine Gaskin, de la compagnie de transport de Montréal, était au Rapide des Galops, hier, où il a été témoin d'un spectacle qu'on ne voit qu'une fois en sa vie. La barge *Condor* de la compagnie de Kingston et Montréal est échouée dans le chenal nord, ce qui fait que la navigation est obstruée. Il y a quelque temps, le gouvernement a dépensé \$1,000,000 pour rendre le chenal sud navigable, mais les navigateurs originels d'y aventurer un bateau. Pendant que le capitaine se tenait près du rapide, il vit le *Traveller*, qui s'aventurait avec un train de bois à sa remorque, se diriger vers le chenal nord. Le pilote ne

savait évidemment pas que le *Condor* lui barrait le passage; lorsqu'il s'en aperçut, il prit le chenal sud, se trouvant ainsi forcé d'essayer le premier de le franchir. Il est plus facile d'imaginer que de décrire ce qu'il éprouva lorsqu'il vit qu'il allait, le premier, essayer de franchir ce chenal avec un train de bois de service d'une valeur de \$50,000. A peu près à mi-chemin, le remorqueur donna contre un rocher et tourna sur lui-même, comme s'il était sur un pivot. Le train de bois frappa à la poupe le remorqueur, qu'il fit virer bout pour bout, le dégageant du rocher et l'entraînant dans le rapide la poupe la première. On ne sait pas si le remorqueur est fortement avarié. S'il eût été atteint au milieu, il aurait été mis en pièces. Il l'a échappé belle. Le *Traveller* partit de Garden Island avec un train de bois mardi soir à six heures, et arriva cette après-midi à trois heures, faisant le trajet le plus rapide qui ait été effectué.

Ce fut là le premier essai du nouveau chenal, et il fut fait par un steamer ne tirant que 4 ou 5 pieds d'eau. Avant le creusage du chenal, il y avait une profondeur d'eau de 9 pieds six pouces dans n'importe quelle partie du rapide, et cependant, voici qu'un steamer tirant moins de 5 pieds d'eau s'échoua sur un rocher en essayant de franchir le chenal. Le deuxième essai eut lieu en 1891, après que nous eûmes demandé une inspection du chenal. La barge à vapeur *Niagara*, remorquant une barge, entreprit de franchir le chenal, et le résultat de cette expérience fut relaté par M. Rubidge, dans une entrevue avec un reporter de l'*Ottawa Citizen*, publiée dans ce journal le 17 Octobre, 1891. M. Rubidge dit dans cette entrevue :

Il est vrai qu'il y a, présentement arrêtés à Prescott, plusieurs bateaux chargés de grain, à cause de l'eau basse dans le vieux chenal du Rapide des Galops, mais ils ne sont point forcés de rester là. Le nouveau chenal, commencé par le gouvernement il y a 12 ans, et terminé au prix de beaucoup d'argent et d'habileté, est maintenant ouvert aux bateaux. Il a une profondeur de 14 pieds, et comme il y a de bas balises aux deux extrémités, la navigation en est très facile. Pour prouver que le chenal est praticable, je l'ai fait franchir par une des plus grosses barges de Whitehall, chargée et remorquée par le gros steamer *Niagara*. Il y avait plusieurs pilotes à bord, et tous furent convaincus que ce chenal est navigable. Il n'aurait naturellement jamais été formellement ouvert au trafic, et n'ayant pas été signalé à l'attention des expéditeurs, ils se croient ne pas vouloir que leurs barges y passent, quoique le chenal soit droit et facile à franchir.

M. Rubidge déclara que cette barge était l'une des plus grosses, lorsque c'est au contraire l'une des plus petites qui naviguent sur le Saint-Laurent; et cependant, afin de prévenir tout accident en descendant le chenal, on avait placé à côté d'elle le gros remorqueur du gouvernement. Mais au lieu de franchir le chenal sans difficulté, comme l'affirme M. Rubidge dans cette entrevue, lorsqu'on fut rendu à mi-chemin, la haussière cassa, le remorqueur et la barge virèrent bout pour bout et descendirent la poupe la première. L'expérience suivante fut tentée par le steamer *Ocean*, qui passa sans accident, mais dans la suite, le capitaine préféra le vieux chenal au nouveau. Je n'ai jamais entendu dire que le *Niagara* eût franchi le chenal une deuxième fois après son premier essai. L'expérience suivante fut faite par le steamer *Cresco*, le 17 décembre 1891. Quoiqu'il ne tirât que six pieds d'eau, il donna contre les rochers, et le capitaine me dit qu'il n'hésitait pas à affirmer que son bateau avait touché aux rochers qui avaient été entassés sur le bord du chenal lors de son creusage. Voilà, M. l'Orateur, l'expérience des expéditeurs au sujet de ce chenal.

M. Rubidge nous dit que le chenal est droit. Or, j'aimerais que les membres de cette chambre qui connaissent les capitaines naviguant sur le Saint-Laurent s'en informassent, et ils apprendraient que c'est un des plus mauvais chenaux de cette rivière, à son entrée et à sa sortie. Il se trouve dans la plus