

Son rapport diffère de son premier en ce qu'il propose des écluses de 300 pieds de long par 45 pieds de large, et de 14 pieds de profondeur, et un niveau supérieur différent qui laisse la surface du lac Nipissing à son niveau normal, et il abaisse le niveau des trois lacs situés au-dessus du lac Nipissing au niveau de ce dernier.

En 1899, M. Henry F. McLeod, ingénieur, fit un relevé complet de toute la région des niveaux supérieurs, c'est-à-dire à partir du lac Nipissing jusqu'au lac Talon, et il propose comme réservoir d'approvisionnement que le lac Nipissing soit maintenu à son niveau moyen durant la saison d'été, c'est-à-dire 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse.

Le dernier et le plus important ainsi que le plus complet et le plus exact de tous les relevés est celui qui a été fait par les ingénieurs du gouvernement: MM. Lafleur, Saint-Laurent, Coutlée et Chapeau.

Leur rapport, soumis au mois de janvier 1909, est tellement complet sous tous rapports qu'aucun autre travail préliminaire n'est nécessaire et que l'entreprise peut être commencée immédiatement, si tel est le désir du Gouvernement.

Pour arriver à amasser une somme de renseignements aussi précieux et aussi exacts que ceux contenus dans ce rapport, on a dû employer 80 hommes, quelques-uns passant les grands froids de l'hiver au milieu de la solitude, loin de leurs foyers, remplissant leur devoir de bons serviteurs publics, mal payés et travaillant à faire de leur patrie un pays plus prospère.

Ce travail couvre une période d'environ cinq ans et a coûté au pays près de trois quarts de million de piastres bien dépensés. Selon ce rapport, la distance de Montréal au village de la rivière des Français sur la baie Georgienne par la route choisie est de 440 milles.

Les plans et devis sont faits pour un canal de 22 pieds de profondeur tout le long de la route, de façon à permettre le passage des plus gros navires marchands des lacs, lesquels mesurent 600 pieds de longueur par 60 pieds de largeur, avec 20 pieds de tirant d'eau.

L'approvisionnement est pris dans des niveaux supérieurs naturels, c'est-à-dire des lacs qui se trouvent au-dessus du lac Nipissing et que l'on appelle: le lac à la Truite, le lac à la Tortue et le lac Talon. Ces lacs, ainsi que le cours naturel de

l'Ottawa et de la rivière des Français à l'eau basse, sont déclarés amplement suffisants pour maintenir le niveau requis dans le canal à toute époque de l'année. Cependant, les ingénieurs recommandent d'emmagasiner le surplus de l'eau qui coule vers l'Ottawa pendant la saison du printemps, et de s'en servir dans les cas d'urgence. Sur ce point il est très intéressant de consulter le rapport fait par M. Coutlée, un ingénieur du gouvernement, sur la question de l'emmagasinage des eaux de la rivière Ottawa, lequel rapport devrait être considéré comme un supplément nécessaire au rapport sur le canal de la baie Georgienne. Ce système d'emmagasinage des eaux est utilisé avec beaucoup de succès dans plusieurs pays de l'Europe et aussi aux Etats-Unis.

Les ingénieurs offrent aussi comme alternative de prendre le lac Nipissing comme réservoir d'approvisionnement, à condition de dépenser 10 millions de plus, et de creuser 12 milles de canaux additionnels.

De Montréal aux niveaux supérieurs il y a une distance de niveau de 659 pieds, ce qui demande 23 écluses, et des niveaux supérieurs à la baie Georgienne il y a une descente de 98 pieds qui requiert quatre écluses, ce qui fait un total de 27 écluses et de 18 barrages.

La distance totale de 440 milles peut se répartir comme suit: 28 milles de canaux, 66 milles de rivières améliorées par le creusement, et 346 milles de navigation sur lacs et rivières.

La route alternative par la rivière des Prairies en arrière de l'île de Montréal coûterait 5 millions de moins que la route passant par Lachine.

Le coût de l'entreprise total est porté par les ingénieurs à 100 millions; cependant vu les changements qui sont survenus depuis 1901 en matière de construction, je crois qu'une somme de 150 millions serait une évaluation raisonnable pour couvrir absolument tout, comprenant toutes les éventualités possibles.

J'ai pris un peu le temps de cette Chambre pour analyser et comparer le contenu de tous les rapports faits par les ingénieurs depuis l'année 1858, non pas dans le but de fournir ici de nouveaux renseignements sur cette question au point de vue de la construction, mais principalement pour démontrer que depuis le commencement, tous les experts qui ont fait des explorations ou des relevés sur la route de l'Ottawa et de la rivière des Français ont tous été unanimes à se déclarer convaincus de la