

fer et d'acier sont au bord de la mer et importent des minerais étrangers, vu que la basse valeur du minerai de fer en proportion de son poids ne leur permettrait pas de payer des frais de transport par chemin de fer sur les minerais de la région du lac Supérieur. La position de ces usines des côtes est semblable à celle de la même industrie dans la Grande-Bretagne et en Allemagne. Les minerais de ces pays ne sont pas propres à la fabrication de l'acier Bessemer, et depuis un certain nombre d'années leurs fourneaux se sont approvisionnés aux mines du nord de l'Espagne, qui, autant qu'on sache, offrent les seuls minerais accessibles d'Europe, dont la pureté et la richesse peuvent se comparer à celles du minerai de notre région des lacs.

Aujourd'hui les maîtres de forges d'Europe sont en présence du fait qu'on s'aperçoit que les dépôts espagnols s'épuisent rapidement. Ces dépôts vont fournir, cette année, 6,000,000 de tonnes de minerai, dont les quatre cinquièmes iront à l'Angleterre. Au train dont on y va, et avec les prix du minerai montant à mesure que la quantité en diminuera, les mines de la région de la Biscaye seront épuisées dans dix ans. Les autres mines de l'Espagne sont sur la Méditerranée, et sont de petits dépôts situés à environ 100 milles de la côte.

Une autre ressource possible est dans les mines de la Suède centrale et septentrionale. Les minerais qu'on en tire sont d'une grande pureté mais pauvre en métal, et il faut les transporter sur une grande distance par chemin de fer, de sorte qu'ils reviennent trop chers.

Cette condition de la fabrication européenne indique que bientôt nos maîtres de forges pourront vendre leur fer et leur acier sous toutes formes dans n'importe quelle partie du monde. Avec une voie de grande navigation jusqu'à l'Océan, les minerais dont on a besoin sur l'Atlantique pourraient être fournis à l'exclusion des minerais étrangers, l'industrie du fer et de l'acier du pays serait égalisée, et notre pays approvisionné aux plus bas prix—ce qui aurait pour effet d'agrandir le champ d'opération du capital et de l'industrie, et, en somme, d'accroître la prospérité. En même temps, les hauts-fourneaux et les laminoirs des lacs pourraient produire du fer et de l'acier qui, transportés par eau, envahiraient irrésistiblement les marchés de l'univers.

Il y aurait moyen de développer largement les observations qui précèdent sur le commerce actuel des lacs.

Nous annexons au présent rapport, comme en faisant partie, le rapport de M. Cooley sur le travail technique qui s'est fait sous sa surveillance immédiate, accompagné de certains rapports et dessins détaillés qui sont rangés en trois séries de documents.

La série A se compose de profils et de cartes de routes d'eau avec textes explicatifs, y compris les profils n^{os} 1 à 14 inclusivement, deux cartes, un rapport général et deux rapports spéciaux. Cette catégorie comprend les différentes routes qui ont été étudiées et recommandées par les diverses influences, et embrasse de fait les renseignements utiles. Pour les réunir et mettre en ordre on a eu recours à toutes les sources d'informations, telles que levés et études faits par les deux gouvernements, par les autorités des États et des provinces, par des corporations et par des particuliers. Il a été jugé nécessaire de faire, sur le terrain même de la route Mohawk et de la partie de la route Saint-Laurent-Champlain s'étendant du lac Ontario au lac Champlain, des études particulières qui sont l'objet de rapports spéciaux. On n'a pas voulu définir de projets, l'exposé se bornant à la configuration caractéristique du sol d'après une échelle uniforme pour les fins de comparaison.

La série B se compose de cinq sujets principaux, illustrés d'une carte et de sept diagrammes ayant pour but de développer les considérations affectant des intérêts riverains d'une importance sans exemple, et les conditions limitant la capacité et la nature des travaux. Le premier sujet passe en revue les données concernant les représentations en projection verticale et les plans de niveau, auxquels se rapportent toutes les pièces d'archives et tous les plans. Le deuxième montre les variations de niveau des différents lacs et du Saint-Laurent depuis 1860 jusqu'au mois d'octobre 1896, et est accompagné de tableaux complets et de diagrammes indiquant graphiquement le résultat des observations avec ses importantes conséquences. Une discussion de ces données détermine, pour toutes les nappes d'eau en question, un certain