

Le perfectionnement du système de navigation entre Montréal et le lac Huron par l'Ottawa et la rivière des Français.

La construction du canal de la baie Georgienne pour relier la baie Georgienne avec le lac Ontario.

La construction d'un canal dans le canton de Murray à travers la langue de terre qui relie le lac Ontario et la baie de Quinté.

La construction d'un canal à travers l'isthme qui sépare la baie de Fundy du golfe Saint-Laurent à la baie Verte.

Comme vous l'avez sans doute remarqué, à cette époque, l'expression: le canal de la baie Georgienne était usité pour indiquer un projet de canalisation entre le lac Huron et le lac Ontario, avec une issue aux environs de la ville de Toronto. Le canal de la baie Georgienne que nous proposons aujourd'hui était à cette époque connu sous le nom de canal de l'Ottawa ou de voie de Montréal au lac Huron.

La commission royale qui était présidée par Hugh Allan, de Montréal, soumit au Gouvernement, le 24 février 1871, un rapport très étendu d'environ 200 pages.

J'ai lu quelque part dans une brochure que cette commission s'était prononcée contre la possibilité de construire la route de l'Ottawa et de la rivière des Français et contre son utilité commerciale.

Je me hâte de dire que ceci est une assertion délibérément fausse ou une déclaration à tort et à travers faite par quelqu'un qui n'a même pas lu le rapport fait par cette commission royale.

Les commissaires royaux divisent en quatre classes les différents travaux publics et les différentes améliorations sur lesquels leur attention a été spécialement attirée et ils se prononcent pour la dépense d'une somme totale de \$19,170,000, pour les travaux qu'ils appellent les travaux de première classe, et qui sont les suivants:

Le canal du saut Sainte-Marie.

L'agrandissement du canal Welland.

Les améliorations sur la rivière Ottawa entre la ville d'Ottawa et Lachine.

L'agrandissement du canal Chambly.

Le creusement du Saint-Laurent entre Montréal et Québec.

La construction du canal de la baie Verte.

L'agrandissement des canaux du Saint-Laurent.

Une dépense de \$1,800,000 fut proposée, comme on le voit, pour les améliorations nécessaires au bas de la rivière Ottawa, et bien qu'aucune dépense ne soit proposée pour l'Ottawa supérieur et la rivière des Français, cependant, cette entreprise fut placée sous le titre de travaux de première classe.

[M. Lamarche.]

Le rapport en fait mention comme suit:

Sans vouloir classer le canal de l'Ottawa supérieur parmi les travaux de seconde classe, les commissaires ont résolu que la différence entre les plans et calculs des ingénieurs, l'un faisant une évaluation de \$12,058,680, et l'autre de \$24,000,000, est toute en ce qui regarde les meilleurs moyens et le coût probable. L'importance de cette entreprise pour le Canada tout entier ne peut jamais être surfaite et les commissaires sont d'opinion qu'une étude supplémentaire de la question est nécessaire aussitôt que possible, de façon à permettre de prendre une décision immédiate, s'il est jugé opportun.

En 1879 un relevé fut fait par M. E. P. Bender, ingénieur agissant sur les instructions reçues de M. Sanford Fleming, alors ingénieur en chef de la compagnie du Pacifique-Canadien.

Ce relevé fut limité à la rivière des Français depuis le lac Huron jusqu'au lac Nipissing.

Son rapport soumis au cours de la même année est très favorable, tel qu'on le voit par le passage suivant:

Il n'y a probablement aucune rivière qui présente autant d'avantages pour la canalisation que la rivière des Français, car il y a toujours au moins deux chenaux. En faisant un barrage sur l'un, l'eau au pied du barrage baisse à son plus bas niveau, ce qui permet de faire des travaux au-dessus de l'eau, lesquels autrement auraient dû être faits au-dessous de l'eau; ou encore, une écluse peut être construite dans une partie avantageuse de la rivière et le cours d'eau barre d'une façon permanente, la décharge de la rivière passant par l'autre bras.

Quatre ans auparavant, un ingénieur du nom de Ridout avait fait le relevé du havre de la rivière des Français sur la côte nord de la baie Georgienne, et à l'aide des plans de ce dernier, M. Bender, après un soigneux examen et une étude des accidents locaux, fit rapport que l'embouchure de la rivière des Français était d'un accès facile, étant protégée contre les vents et les tempêtes, et offrant, en plus, des avantages marqués pour un terminus.

Un autre ingénieur, M. Marcus Smith, fit un rapport en 1895. Dans son étude de la question d'approvisionnement de l'eau, il recommande d'élever le lac Nipissing de 5 pieds, et d'abaisser le lac à la Truite et le lac à la Tortue de 18 et de 17 pieds respectivement, et d'élever le lac Talon de 16 pieds, afin d'obtenir un niveau commun pour le réservoir supérieur.

En 1898, M. T. C. Clarke, qui avait fait un relevé en 1860 fit un rapport supplémentaire, prenant en considération les changements nouveaux survenus sur la route.