

Bulletin Officiel Canadien

Publié une fois par semaine par le Directeur de l'Information.

Bureaux: Hope Chambers, Rue Sparks, Ottawa. Tél.: Queen 4055 et Queen 7711.

Le BULLETIN OFFICIEL CANADIEN est adressé gratuitement aux membres du Parlement, aux membres des Législatures provinciales, à la magistrature, aux journaux quotidiens et hebdomadaires, aux officiers de l'armée, aux maires et aux maires de poste des villes et des villages, à tous les fonctionnaires publics et aux institutions qui sont en mesure de répandre les nouvelles officielles.

Prix de l'abonnement. Un an... \$2.00 Six mois... 1.00

Tous les chèques, mandats, traites, doivent être faits payables à: CANADIAN OFFICIAL RECORD, Ottawa.

EXTRAIT DE L'ARRÊTÉ EN CONSEIL N° 2206.

"Le Comité du Conseil Privé constate de plus, que, cette guerre étant le fait de tout le peuple canadien, il est désirable que le peuple tout entier soit tenu aussi complètement au courant que possible des actes du gouvernement concernant la conduite de la guerre, aussi bien que de ceux concernant la solution de nos problèmes domestiques, et pour atteindre ce but, il est d'avis qu'un BULLETIN OFFICIEL devrait être fondé et publié une fois par semaine pour faire connaître les mesures prises par le gouvernement en rapport avec la guerre, et, d'une façon générale, la participation à tous les degrés de la nation à la guerre."

RAPPORT SUR LES PROGRÈS DES TRAVAUX AU CANAL DE TRENT

Environ 300 milles sont terminés et utilisés; les travaux sur le reste du parcours sont avancés

ROUTE NAVIGABLE UNIQUE

La route du canal de Trent telle qu'actuellement utilisée et en construction, est située entre Trenton, sur la baie Quinté, d'où communication directe existe avec le lac Ontario, et Honey-Harbour (havre au miel), sur la baie Georgienne, d'où les lacs supérieurs sont immédiatement accessibles. La partie du canal actuellement en construction est située entre le lac Couchiching et la baie Georgienne.

PARTIE DU CANAL UTILISÉE.

Cette partie du canal qui est située entre Trenton et le lac Rice est pratiquement terminée; on peut donc dire que la partie du canal utilisée ou prête à l'être couvre une distance de 200 milles, de Trenton à Washago. Il faut y ajouter d'autres canaux, entretenus sur une longueur d'environ 90 milles.

Sur la partie du canal, régulièrement utilisée, des améliorations et des réparations ont dû être faites, déclare le rapport courant du département de Chemins de fer et Canaux.

CANAL EN CONSTRUCTION.

Division Ontario-Lac-Rice.—Fait partie de cette division, la section du canal comprise entre Trenton et la pointe du lac Rice, une distance de 56½ milles. Tel que noté déjà, elle est à peu près terminée et sera ouverte au trafic de bonne heure la prochaine saison. Une description détaillée des divers travaux auxquels sa construction a donné lieu

LES FRAIS D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER CANADIENS

Le partage des frais d'exploitation des chemins de fer canadiens durant l'année 1918 est rapporté comme suit dans le rapport sur les statistiques des chemins de fer, publié par le département des Chemins de fer et Canaux.

Frais d'exploitation des chemins de fer canadiens.		
	\$	c. Pour cent.
Voies et construction.....	51,614,857	71
Outilsage.....	57,342,884	81
Trafic.....	6,352,393	99
Transport—par voie ferrée.....	145,107,306	15
Transport—par eau.....	1,552,958	85
Opérations diverses.....	4,443,565	75
Dépenses générales.....	7,597,985	10
Transport pour placement,—Cr.....	8,056	58
Total.....	273,955,435	79

et d'autres questions d'intérêt général se trouvent dans le rapport de l'an dernier et des années précédentes. Après son achèvement complet toute cette partie de l'entreprise aura coûté un peu plus de \$5,000,000.

Division Severn.—Cette division comprend la section comprise entre le lac Couchiching et Port-Severn, sur la baie Georgienne, une distance totale de 43 milles. Elle se subdivisera, une fois terminée, en 4 milles de canal, 5½ milles de chenal sub-aqueux, et 33½ milles de rivières et de lacs à eau profonde. La différence de niveau, 139 pieds, entre le lac Huron et le lac Couchiching, sera surmontée par cinq écluses. Pour régulariser le niveau des rivières il faudra 15 écluses. La route du canal sera traversée par 8 ponts, dont cinq carrossables et trois pour chemins de fer. Cinq de ces ponts seront à arches fixes et trois seront tournants. Pour fins de construction cette division a été divisée en 4 sections ou contrats dont trois numérotées, 1, 2 et 3, et l'autre désignée sous le nom de section Port-Severn. Le contrat de la première section n'a pas encore été accordé et il n'est pas probable que des soumissions soient demandées avant la fin de la guerre.

Les travaux comprendront la construction de trois écluses et de deux barrages régulateurs, et s'étendront depuis l'eau profonde dans la baie Georgienne, près de l'île 181, sur une distance de 17 milles vers l'est, jusqu'à un point situé un peu au-dessus de la chute Big, à l'embouchure de la rivière Severn. La section 2, pour laquelle le contrat a été accordé, commence à la chute Big, et s'étend jusqu'à un point un peu au-dessus des rapides McDonald, soit une distance de 11½ milles. Les travaux inclus dans le contrat comprennent surtout la construction d'un barrage à Pretty-Channel, d'un barrage, d'une écluse et d'une usine d'énergie, à la Swift-Rapids, et la reconstruction du pont du Canadien-Nord à Ragged-Rapids. Le barrage à Pretty-Channel a été terminé à la fin de 1915; celui de la Swift-Rapids, à la fin de la dernière saison. Depuis que ce dernier barrage a été construit le niveau de l'eau, entre les rapides Swift et Ragged, s'est élevé de 47½ pieds. L'usine d'énergie, à ce dernier endroit, est aussi terminée et toute la machinerie y a été installée. On s'attend que l'usine fonctionnera dans quelques jours. Les travaux sur l'écluse avancent d'une façon satisfaisante. Le creusement est presque fini, les travaux de béton et les piles de l'entrée sont au deux tiers finis. Les piles de l'entrée supérieure, les murs d'appui et les enfoncements des barrières sont très avancés. Le pont tournant, du Canadien-Nord, à Washago, a été terminé dans le cours de cette année. Les approches de la traverse du côté ouest n'ont pas été faites et l'achèvement des divisions du chemin de fer, chaque côté du pont a été retardé par le manque de rails. Les travaux de la construction du pont à Ragged-Rapids, sont arrêtés. La section 3 qui a environ 15½ milles de long, s'étend de l'extrémité est de la section 2, à eau profonde dans le lac Cou-

chiching. Les travaux mentionnés au contrat comprenant deux ponts tournants carrossables, un pont tournant de chemin de fer, plusieurs petits barrages près de Washago, et une somme considérable d'excavation dans la pierre et la terre. A cause des conditions créées par la guerre, l'entrepreneur a renoncé à son contrat. Un peu plus de la moitié des travaux est terminée. Voici les travaux les plus importants qui ont été exécutés: le creusement de l'écluse Couchiching est pratiquement fini et les travaux en béton aux piles de l'entrée supérieure, les murs d'appui et les enfoncements pour les barrières de l'écluse sont aussi très avancés; le creusement du canal Couchiching est presque terminé; le canal coupé à travers la campagne, depuis le pont de la route Muskoka jusqu'à la rivière est bien avancé; le pont carrossable de la route Muskoka est fini et en usage; seul le pilier central, à la traverse de la route Hamlet, a été construit jusqu'ici; le pont tournant du Canadien-Northern est presque fini, il ne reste plus qu'à construire les tabliers fixes du côté ouest.

EMPLOYÉS SUR LES CHEMINS DE FER A VAPEUR CANADIENS

Le rapport du département enregistre aussi le total des salaires payés

Le rapport sur les statistiques des chemins de fer, publié par le département des Chemins de fer et Canaux, donne les statistiques suivantes sur le nombre d'employés de chemins de fer au Canada et le total des salaires qui leur ont été payés, de 1911 à 1918.

NOMBRE D'EMPLOYÉS.

1911	141,224
1912	155,901
1913	178,652
1914	159,142
1915	124,142
1916	144,770
1917	146,175
1918	143,493

SALAIRES.

1911	\$ 74,613,738
1912	94,237,623
1913	115,749,825
1914	111,762,972
1915	90,215,727
1916	104,300,647
1917	129,626,187
1918	152,274,953

Achetez des timbres d'épargne.

LE SYSTÈME MÉTRIQUE DES POIDS ET MESURES

Les pays qui n'ont pas ce système sont divisés sur la question de son adoption

Le passage suivant sur le sujet du système métrique des poids et mesures est extrait du rapport de M. E. D. Way, l'inspecteur en chef des poids et mesures, tel que publié dans le rapport annuel de l'assistant sous-ministre du Revenu de l'Intérieur, durant la dernière année fiscale.

Ce sujet est encore au premier plan de la discussion, les deux grands pays non métriques, l'Angleterre et les États-Unis, étant divisés en deux camps agresseurs composés de partisans et d'opposants. Il n'y a pas de doute que de grands avantages en résulteraient si l'univers faisait usage d'un seul système de poids et mesures, mais il est également hors de doute que la production anglo-américaine souffrirait considérablement de la grande désorganisation, la confusion, la dépense, l'inefficacité qui suivraient, si le système métrique était rendu obligatoire.

A ce sujet, je crois qu'il serait sage de citer la décision du "comité sur la politique commerciale et industrielle de l'après-guerre", nommé par le gouvernement britannique sous la présidence de lord Balfour of Bureleigh, qui vient de présenter son rapport après deux ans de travail. Des extraits du rapport suivent:

"De fortes recommandations nous ont été faites de différentes sources en faveur de ce changement, mais l'on ne peut dire qu'il y a une telle unanimité en faveur de ce système parmi ceux qui ont étudié la question, qui justifierait son adoption.

"..... en vue des difficultés exceptionnelles auxquelles le commerce sera en butte durant la période suivant immédiatement la fin de la guerre, il faut peser tout particulièrement les conséquences qui surgiront probablement durant cette période. Dans notre opinion, il est absolument certain que l'uniformité anticipée ne pourrait être obtenue pour une très longue période, si jamais.

"Il y a de plus une objection sérieuse dans le fait que si nous induisions les pays précités (non métriques) à passer au système métrique, nous livrerions à l'Allemagne l'avantage que nos manufacturiers possèdent ici dans leurs marchés et dans les nôtres, étant donné que pour quelques années à venir, nous serions obligés de manifester sous les deux systèmes, tandis que l'Allemagne serait en mesure de manifester d'après un système uniforme pour le marché allemand et presque tout son commerce d'exportation.

"Nous ne sommes pas convaincus par aucun témoignage rendu devant nous que ce pays a actuellement perdu du commerce parce que l'usage du système métrique n'était pas obligatoire..... Mais toute tentative pour rendre l'usage du système métrique universel et obligatoire, causerait de grosses pertes et de la confusion à une période particulièrement inopportune, pour l'amour d'avantages éloignés et douteux. Nous sommes convaincus qu'une telle mesure loin d'aider au rétablissement du commerce britannique dans l'après-guerre, l'entraverait sérieusement.

"Nos poids et mesures sont susceptibles d'améliorations détaillées, mais nous ne sommes pas convaincus que le système métrique est en général théoriquement supérieur au système britannique, et nous sommes persuadés que les objections pratiques au changement projeté sont telles qu'elles l'emportent d'une manière décisive sur aucuns avantages qui sont attribués à ce système."

Les frais d'exploitation des chemins de fer nationaux se sont élevés à \$23,930,398.06 en 1916-1917, et en 1917-1918, à \$33,259,488.02, soit une augmentation de \$9,329,089.96. (Extrait du rapport annuel du département des Chemins de fer.)