

sorte. Les placements et prêts sur cautions sont interdits par les règlements de la New-York Life.

Pas un seul des Bons que possède la New-York Life n'est improductif d'intérêt.

Pas un seul officier, pas un seul fidéicommissaire n'a fait partie d'un syndicat qui a vendu des titres à la New-York Life Insurance Company.

Chacune des ventes et chacun des achats de titres pour le compte de la New York Life a été effectué de la manière la plus conservatrice et pour le meilleur intérêt possible de tous les porteurs de police

LES POUVOIRS HYDRAULIQUES AU CANADA

Sir William Henry White, ex-président de l'Institution des Ingénieurs Civils, fournit dans un volume récemment paru, intitulé "Proceedings of the Institution," des données précieuses concernant la visite faite par une partie de ses membres aux Etats-Unis et au Canada en septembre 1904. Une description des travaux d'ingénieurs faits au Canada présente un intérêt spécial; surtout celle qui concerne le développement des pouvoirs d'eau et, de cette partie, nous extrayons ce qui suit, dit "The Iron Age":

De grands projets pour le développement des ressources naturelles du Dominion sont en voie de progrès. Ces projets comprennent la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental et d'autres moyens de communication nouveaux et importants, le développement des voies navigables entre les grands lacs et l'Atlantique, une utilisation plus grande des nombreuses sources de pouvoir d'eau pour venir

en aide à l'industrie et pour la production de l'énergie électrique ainsi que de nombreuses autres méthodes pour développer et transporter les produits naturels et donner de l'extension aux manufactures de cette contrée merveilleuse. Tout ingénieur qui visite le Canada est frappé de l'esprit d'entreprise et du courage dont le gouvernement et les associations privées font preuve pour faire face à ces problèmes et à d'autres grandes questions de la solution desquelles dépend le sort d'une nation. Quand on se rappelle que la population totale du Canada, avec son étendue immense et ses ressources merveilleuses, n'est que de 5,500,000 personnes, la grandeur des travaux d'ingénieurs qui y ont été faits semble encore plus remarquable. Un fait dont nous pouvons être fier, c'est que le capital anglais entre pour beaucoup dans ces entreprises et on peut espérer qu'il y occupera la première place.

Ici, on se rend à peine compte de l'é-

tendue du trafic qui a lieu sur les lacs ou de l'importance attachée à la position de ce trafic entre les lacs et la mer. D'autre part, ce fait est très bien compris aux Etats-Unis et au Canada, et la concurrence est grande entre ces deux pays. Les Etats-Unis ont l'intention de dépenser environ 20,000 livres sterling pour améliorer le Canal Erié. Le gouvernement canadien, au moment de notre visite, avait décidé de dépenser 50,000 livres sterling en travaux géodésiques et en recherches concernant le coût probable d'une nouvelle voie d'eau, profonde de 22 pds, allant de la Baie Georgienne à Montréal par le lac Huron et la rivière Ottawa. Ce sera la plus courte distance (425 milles), des lacs à Montréal, le port le plus éloigné sur la rivière St-Laurent auxquels ont accès les navires transatlantiques. Pour les routes qui existent actuellement, la distance la plus courte du Sault Ste-Marie à Montréal est de 950 milles; le nouveau canal réduirait cette distance à 610 milles. On peut se rendre compte de l'importance du fret qui passe par le Canal du Sault Ste-Marie par le fait qu'en 1889, le tonnage général approchait de 7,250,000 tonnes et surpassait le tonnage du canal de Suez de près de 500,000 tonnes, bien que la navigation ne soit ouverte que 234 jours par an. En 1903, le trafic comprenait 14,000 navires ayant un tonnage de 27,750,000 tonnes; et, en 1904, il était de 12,200 navires d'un tonnage de 24,500,000 tonnes. Les autorités canadiennes font très bien de chercher à améliorer les communications avec la mer par la voie du St-Laurent, et on attend avec intérêt les résultats que donneront les études topographiques du canal Georgien.

Le canal de Soulanges que nous avons visité fait partie de la navigation du St-Laurent; il a 14 milles de long et 5 écluses avec une élévation totale de 84 pieds. Les écluses ont 289 pieds sur 45 avec 15 pieds d'eau comme profondeur minimum. Le mécanisme des écluses et des vannes est actionné par des moteurs électriques, et les écluses peuvent être remplies en 5 ou 6 minutes au moyen de tuyaux en fer forgé d'un diamètre de 30 pouces passant à travers des ponceaux dans les murs latéraux. La largeur du canal au fond est de 100 pieds, et de 164 pieds à la surface de l'eau. Il a été dépensé environ 1,350,000 livres sterling pour sa construction et son outillage. Les appareils électriques sont actionnés par une chute d'eau de 20 pieds de hauteur; leur capacité totale est d'environ 530 kilowatts. Le canal est éclairé par 219 lampes à arcs ayant une puissance de 2,000 bougies éloignées l'une de l'autre de 480 pieds, de sorte que la

navigation a lieu de nuit comme de jour. On se sert aussi du pouvoir électrique pour l'ouverture et la fermeture des écluses et des ponts. Il y a sur ce canal sept ponts d'une portée de 180 pieds; chaque portée pesant environ 100 tonnes. Un autre travail au sujet duquel on nous a donné des renseignements, c'est le canal Richelieu et Trent qui réunira la Baie Georgienne au lac Ontario par le lac Huron. Cette voie a environ 200 milles de long, dont 20 milles forment un canal. Elle comprend une écluse d'élévation de 140 pieds par 33 et par 8, l'élévation étant de 65 pieds. L'idée fondamentale des promoteurs de ce système est d'amener le grain et les marchandises d'autres sortes à la Baie Georgienne dans de grands steamers faisant la navigation sur les lacs; puis de là, de les transborder dans des barges de dimensions considérables qui passeront à travers le canal et qui se rendront à un port abrité sur le lac Ontario; de là, des groupes de barges seraient remorqués à Montréal et leur cargaison transbordée sur des navires transatlantiques.

Quant au St-Laurent lui-même, le chenal navigable jusqu'à Montréal a une largeur minimum de 300 pieds, s'étendant à 550 pieds aux courbes; on espère qu'une profondeur de 30 pieds sera atteinte dans toute son étendue l'été prochain. Des travaux immenses sont aussi en voie d'exécution pour l'amélioration du port et pour donner de plus grandes facilités aux grands navires. Il est évident que Montréal a l'intention de maintenir, si possible, sa situation comme tête de la navigation transatlantique, et terminus des systèmes des grands canaux.

Richesse du Canada en Pouvoir Hydraulique

Les ressources du Canada, en pouvoir hydraulique, ne sont pas surpassées. Déjà on en a fait un grand usage pour la production de l'électricité et pour venir en aide à l'industrie. Ce qui a été fait jusqu'à ce jour n'est que le commencement d'un grand développement qui aura des conséquences immenses pour l'avenir du Dominion. A Ottawa, nous avons visité Chaudière Falls et les usines de pouvoir de la Hull Ottawa Power Co., la Ottawa Electric Co., la Ottawa Electric Railway ainsi que la Ottawa Carbide Works, les usines de la Eddy Co., fabricants d'Allumettes, de pulpe et de papier, et les scieries et fabriques de pulpe de Booth. Personne ne peut manquer de se rendre compte des facilités énormes qu'a le Canada pour développer son industrie de pulpe et de papier, puisque le bois y est abondant.