Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

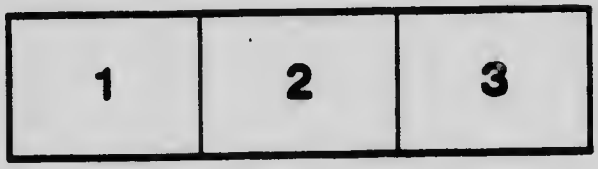
- [x] Coloured covers / Couverture de couleur
- [ ] Covers damaged / Couverture endommagée
- [ ] Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- [ ] Cover title missing / Le titre de couverture manque
- [x] Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- [x] Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- [x] Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- [ ] Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- [ ] Only edition available / Seule édition disponible
- [ ] Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- [ ] Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- [x] Additional comments / Commentaires supplémentaires: Pages 225-240 se répètent.

L'institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- [ ] Coloured pages / Pages de couleur
- [ ] Pages damaged / Pages endommagées
- [ ] Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- [x] Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- [ ] Pages detached / Pages détachées
- [x] Showthrough / Transparence
- [ ] Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- [ ] Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- [ ] Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- [ ] Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

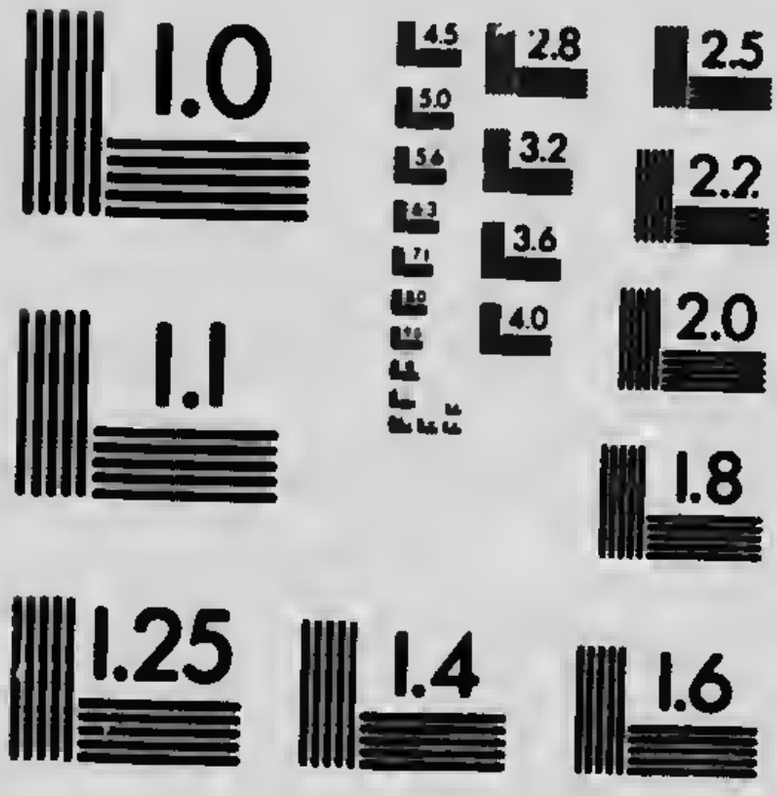
This item is filmed at the reduction ratio checked below / Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x		12x		14x		16x		18x		20x		22x		24x		26x		28x		30x		32x
															✓							



MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)



APPLIED IMAGE Inc
1653 East Main Street
Rochester, New York 14609 USA
(716) 482 - 0300 - Phone
(716) 288 - 5989 - Fax

Commission de la Conservation

Constituée sous l'empire de "La Loi de la Conservation," 8-9 Edouard VII., et des lois modificatrices—Chap. 27, 9-10 Edouard VII., chap. 42, 1910; et 3-4 George V., chap. 12, 1913.

Président:

L'Hon. Clifford Sifton

Membres:

L'Hon. Aubin E. Arsenault, Summerside, I.P.E.
Le Dr. Howard Murray, Université de Dalhousie, Halifax, N.-E.
Le Dr. Cecil Jones. Chancelier de l'Université du Nouveau-Brunswick, Fredericton, N.-B.
M. William B. Snowball, Chatham, N.-B.
L'Hon. Dr. Henri S. Beland, M.P., St. Joseph de Beauce, Qué.
Monseigneur Charles P. Choquette, St. Hyacinthe, Qué., Supérieur du Séminaire de St. Hyacinthe et Membre de la Faculté de l'Université Laval
M. Edouard Gohier, St. Laurent, Qué.
Le Dr. James W. Robertson, C.M.G., Président de la Commission Royale de l'Enseignement Industriel et de l'Education Technique, Ottawa, Ont.
Sir Sanford Fleming, K.C.M.G., Ottawa, Ont., Chancelier de l'Université Queen.
L'Hon. Sénateur William Cameron Edwards, Ottawa, Ont.
Sir Edmund B. Osler, M.P., Gouverneur de l'Université de Toronto, Toronto, Ont.
M. Charles A. McCool, Ottawa, Ont.
M. J. F. Mackay, Administrateur Financier "The Globe," Toronto, Ont.
Le Dr. B. E. Fernow, Doyen de la Faculté Forestière, Université de Toronto, Toronto, Ont.
Le Rev. Dr. George Bryce, de l'Université du Manitoba, Winnipeg, Man.
Le Dr. W. J. Rutherford, Membre de la Faculté de l'Université de la Saskatchewan, Saskatoon, Sask.
Le Dr. H. M. Tory, Président de l'Université de l'Alberta, Edmonton, Alta.
M. John Hendry, Vancouver, C.-B.

Membres, ex-officio:

L'Hon. Martin Burrell, Ministre de l'Agriculture, Ottawa, Ont.
L'Hon. W. J. Roche, Ministre de l'Intérieur, Ottawa, Ont.
L'Hon. Louis Coderre, Secrétaire d'Etat et Ministre des Mines, Ottawa
L'Hon. John A. Mathieson, C.R. Président, Premier Ministre, et Procureur Général, Ile du Prince-Edouard
L'Hon. Orlando T. Daniels, Procureur Général de la Nouvelle-Ecosse
L'Hon. James K. Flemming, Premier Ministre et Arpenteur Fédéral Nouveau-Brunswick
L'Hon. Jules Allard, Ministre des Terres et des Forêts, Québec
L'Hon. William H. Hearst, Ministre des Terres, des Forêts et des Mines, Ont.
L'Hon. James H. Howden, Procureur Général, Manitoba
L'Hon. James A. Calder, Ministre des Chemins de fer, des Télégraphes et des Téléphones, Saskatchewan
L'Hon. Arthur L. Sifton, Premier Ministre, Ministre des Chemins de fer et des Téléphones, Alberta
L'Hon. William R. Ross, Ministre des Terres, Colombie-Britannique

Assistant du Président et Sous-Chef:

M. James White.

Commission de la Conservation Canada

Comité des eaux et des forces hydrauliques

Rapides du Long-Sault Fleuve Saint-Laurent

Enquête sur la Constitutionnalité et autres Caractères du Projet d'en Produire de l'énergie électrique

Par

Arthur V. White, I. M.

THE MORTIMER CO., LIMITED, Imprimeurs
OTTAWA
1913

Comité des Eaux et des Forces Hydrauliques

Président:

L'Hon. Henri S. Béland

Membres:

L'Hon. Jules Allard
L'Hon. James K. Flemming
L'Hon. William H. Hearst
M. Charles A. McCool
L'Hon. William Ross

OTTAWA, le 24 juillet 1913

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un rapport sur les Rapides du Long-Sault, dans le fleuve Saint-Laurent, il contient une enquête sur la constitutionnalité de la charte de la *Long Sault Development Company*, sur les effets que produirait pour la navigation le projet de générer de l'énergie électrique au moyen de ces rapides, et sur les avantages généraux ou autres qu'en retirerait le peuple du Canada.

Votre obéissant serviteur

JAMES WHITE
Adjoint du Président

L'HON. CLIFFORD SIFTON,
Président,
Commission de la Conservation.

Au Feld-Maréchal, Son Altesse Royale, le Prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathearn, K.G., K.T., K.P., etc., etc., Gouverneur Général du Canada.

Qu'il Plaise à Votre Altesse Royale:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale un rapport sur les Rapides du Long-Sault, dans le fleuve Saint-Laurent.

Respectueusement soumis

CLIFFORD SIFTON
Président

Ottawa, le 25 juillet 1913.

TABLE DES MATIERES

ILLUSTRATIONS

Partie des Rapides du Long Saul, Vue de Près

Les Rapides du Long-Sault, Fleuve St. Laurent

IL importe grandement au peuple Canadien de savoir, si des corps, constitués en corporations, et des particuliers, peuvent ou ne peuvent pas obtenir la permission de construire, dans le fleuve St. Laurent, des ouvrages en vue de à produire de l'énergie électrique. On a pensé que le temps est venu de faire une revue des faits. Les grands dangers possibles qui menacent les intérêts du Canada; l'énorme valeur potentielle des concessions; la possibilité qu'au Canada, du vivant même de plusieurs des habitants actuels, le chauffage à l'électricité remplace, partiellement, la houille anthracite combustible; la certitude que l'on pourra, d'ici à peu d'années, transmettre économiquement de l'énergie électrique à des distances beaucoup plus grandes que de nos jours, de sorte que le sud de l'Ontario et l'ouest de Québec, ainsi que les villes de New York, Jersey City, Boston, New Haven, etc., seront compris dans un rayon économique des rapides du St. Laurent, sont, parmi beaucoup d'autres, des considérations qui démontrent que si le Canada tient à veiller à ses propres intérêts, il devra adopter une politique raisonnée et prévoyante.

A ce sujet, il faut se rappeler que, durant les dernières années, la compagnie dite *The Long Sault Development Company* s'est évertuée à acquérir le droit d'utiliser les rapides du Long-Sault, dans le St. Laurent, en vue de la production de l'énergie électrique.

Pour comprendre la véritable portée des *Bills* présentés, au nom de la *Long Sault Development Company*, au Congrès des Etats-Unis et

---

NOTE DE L'AUTEUR.—En préparant ce rapport, il m'a semblé que je pourrais aider le lecteur à embrasser le sujet dans son ensemble, sans nuire à la clarté, en présentant un résumé succinct des faits, et en les faisant suivre de copies *in extenso* des divers documents, sous forme d'annexes. Le lecteur pourra consulter ces documents, s'il désire se faire une connaissance plus étendue des nombreux et divers facteurs que comporte le projet de l'utilisation du Long-Sault. Le temps dont je disposais pour préparer ce rapport était limité; c'est pourquoi, certaines données comprises en ce volume, telles que les effets que produira sur la navigation le barrage du fleuve St. Laurent, aux rapides du Long-Sault, sont des déductions plutôt personnelles que des études approfondies de cette partie du sujet.—A.V.W.

PARTIE DES RAPIDES DU LONG SAULT, VUE DE PRÈS

au Parlement du Canada, il est nécessaire de passer brièvement en revue les divers autres intérêts fusionnés et associés à cette compagnie. Le rapport qui suit énumère les faits essentiels à une telle revue.

Long Sault Development Company

La *Long Sault Development Company* doit son origine à une Loi* de la Législature de l'état de New York, chapitre 355, lois de 1907, qui a été sanctionnée le 23 mai 1907. Cette Loi est intitulée:

> "Loi pour constituer en corporation la *Long Sault Development Company*, et pour autoriser ladite Compagnie à construire et à entretenir des barrages, des canaux, des usines génératrices d'électricité et des écluses, à ou près de l'île Long-Sault, en vue d'améliorer la navigation du fleuve St. Laurent et de produire de l'énergie électrique au moyen de ses eaux, et d'y construire et entretenir un pont et de fabriquer des choses utiles."

La Compagnie, comme le comporte la Loi, est constituée est corporation:

> "En vue d'ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser, sur le fleuve St. Laurent, un barrage ou des barrages, un canal ou des canaux, un réservoir ou des réservoirs, et une usine génératrice ou des usines génératrices et des ouvrages en dépendant, à ou près de l'île Long-Sault, dans le comté de Saint Laurent, et d'ériger et de construire une écluse ou des écluses, et des ouvrages en dépendant, à ou près de la même place, et de produire de la force motrice et de l'énergie électrique, et d'améliorer en permanence la navigation sur le fleuve St. Laurent, à ladite place et en amont et en aval de cette place; et aussi de construire et d'entretenir un pont sur ou en rapport avec lesdits ouvrages, et de fabriquer des choses utiles au moyen de cette énergie."

L'article 3 de la Loi stipule que:

> "Ladite corporation a le droit d'ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser tous ces barrages, canaux, réservoirs, portes, écluses, conduites, tuyaux, cloisons étanches, jetées, coursiers, culées et autres ouvrages en dépendant, propres ou utiles à la production de la force hydraulique, de la force et de l'énergie électrique, à tel endroit ou à tels endroits sur la rive sud du fleuve St. Laurent ou y adjacents, près de l'île Long-Sault ou de l'île Barnhart, et sur lesdites îles, ou sur l'une ou l'autre d'elles, et entre lesdites îles, et entre lesdites îles ou l'une ou l'autre d'elles et les bords dudit fleuve et l'île Sheek (mais non à travers la ligne frontière internationale, sans le consentement du Dominion du Canada) que peut choisir ladite corporation, et aussi dans et sur la partie dudit fleuve et de son lit, située au sud de la ligne frontière

*Voir Appendice I, page 41.

internationale, à ou près de l'île Long-Sault ou de l'île Barnhart, soit indépendamment, soit subordonnément à pareils ouvrages maintenant construits, sur la partie de ce fleuve et de son lit située sur le côté nord ou canadien de ladite ligne frontière internationale, et sur la rive nord dudit fleuve et le terrain y adjacent; et d'ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser une usine génératrice ou des usines génératrices, et des conducteurs, câbles, fils, isolateurs et autres appareils nécessaires aux dits ouvrages pour la production de la force et de l'énergie électrique; et aussi de prendre et d'utiliser les eaux dudit fleuve aux endroits de localisation desdits ouvrages et en amont de ces ouvrages jusqu'à présent autorisés, et de construire et d'entretenir sur ledit barrage ou lesdits barrages et autres ouvrages, un pont ou des ponts s'y reliant, en travers ou partiellement en travers du fleuve St. Laurent, y compris les travaux d'approche, pour l'usage des piétons, des animaux et des véhicules; et de percevoir des passants des péages raisonnables. Lesdits droits sont conférés sous condition expresse que ladite corporation verse une indemnité équitable à toutes les personnes lésées dans l'exercice des droits et privilèges jusqu'ici accordés et que ladite corporation érige et construise une écluse ou des écluses selon que peuvent le demander les Etats-Unis d'Amérique, et qu'elle fournisse la force et l'énergie électrique pour l'entretien, l'exploitation et l'utilisation de ladite écluse ou desdites écluses, à ses frais, et accomplisse, remplisse et suive sous tous rapports toutes et chacune des conditions et dispositions de cette Loi, et aussi de toute Loi du Congrès des Etats-Unis s'y rapportant, et aussi à condition que les droits conférés par la présente loi ne soient jamais mis en exercice de façon à gêner ou à obstruer la navigation du fleuve St. Laurent, mais, qu'au contraire, cette navigation soit conservée en un aussi bon état, sinon meilleur, qu'elle est à présent, eu égard toujours à la somme du débit naturel de l'eau dudit fleuve, qui influe de temps à autre sur sa navigabilité."

Et de plus, à l'article 4, la Loi stipule que:

"Après que le Congrès des Etats-Unis aura permis la construction des barrages, écluses et canaux par le présent autorisés, et après que ladite corporation aura versé au trésor de l'Etat la somme fixée de dix milles dollars, les commissaires du bureau des terres, sur la demande de ladite corporation, lui céderont le titre et les intérêts des citoyens de l'Etat sur les terres sous les eaux du fleuve St. Laurent que couvriront et occuperont lesdits ouvrages et écluses et usines génératrices, mais il entendu que toutes celles des terres de l'État, qui auront été ainsi cédées à ladite corporation, seront confisquées et les titres rendus à l'Etat, si elles ne sont pas actuellement utilisées par ladite corporation et couvertes par ses barrages, canaux, réservoirs, portes, écluses, conduites, tuyaux, cloisons étanches, jetées, coursiers, culées et autres ouvrages en dépendant, ou qui sont nécessaires à la jouissance pour lesdits objets de toutes les terres ainsi utilisées ou couvertes, dans les quinze années après leur cession par les commissaires du bureau des terres à ladite corporation, en vertu de l'autorité de cette Loi, et en considération de la cession ainsi faite en vertu de l'au-

torité de cette Loi, ainsi que les droits et privilèges accordés par le présent, ladite corporation, en plus du versement susdit, déposera au trésor de l'Etat, pour l'année dix-neuf cent dix, la somme fixée de quinze mille dollars, et pour l'année dix-neuf cent onze la somme fixée de vingt mille dollars. Pour chaque année après dix-neuf cent onze, ladite corporation versera aus taux suivants sur la somme moyenne de chevaux-vapeur électriques produits pendant chacune de ces années, en vertu de l'autorité de cette loi, c'est-à-dire: sur toutes les quantités jusqu'à vingt-cinq mille chevaux-vapeur, soixante-quinze cents par cheval-vapeur."

Les dispositions susmentionnées de la Loi sont les plus importantes pour les besoins de cette discussion.

Caractère de la Charte de la Compagnie

La charte de la *Long Sault Development Company* ne lui confère pas de pouvoirs aussi étendus que ceux de son alliée au Canada, la Compagnie de force du Saint-Laurent (*The St. Lawrence Power Company*). Jusqu'à présent, la première compagnie susdite n'a encore exécuté aucun travail dans le fleuve St. Laurent. Toutefois, elle s'efforce de faire vivre sa charte; et, pour se conformer aux dispositions de la Loi, elle a versé au Contrôleur de l'état de New York, le 24 janvier 1911, la somme de $15,000; le 20 janvier 1912, la somme de $20,000. Le 27 janvier 1913, la Compagnie a offert la somme de $25,000 sur le compte de l'année 1912; mais, sur l'avis du Procureur Général, cette comme a été refusée. La Compagnie a demandé alors un mandamus pour faire accepter son offre de janvier, essayant ainsi de se procurer une décision judiciaire sur la constitutionnalité de la cession. La demande ayant été rejetée en première instance, la Compagnie en a appelé, mais la cour intermédiaire d'appel n'a pas encore (15 juillet 1913) rendu son jugement.

Sur réception de sa charte de l'état de New York, la Compagnie s'est mise en devoir d'exercer les droits qu'elle lui confère; elle a déjà déboursé environ un million et trois quarts de dollars en achat d'immeubles et en préparatifs pour produire de la force hydraulique dans le fleuve St. Laurent. Toutefois, on ignore quelle proportion, si aucune, de cette grande somme a été dépensée en travaux de production appartenant aux compagnies avec lesquelles la Compagnie est affiliée.

Inconstitutionnalité de la Charte Accordée par l'Etat de New York a la *Long Sault Development Company*

L'état de New York a déclaré inconstitutionnelle la concession des privilèges d'utiliser les eaux du fleuve St. Laurent et le droit de possession de son lit sous les rapides du Long-Sault, faite à la *Long Sault Development Company* par le chapitre 355 des lois de l'état de New York, 1907.

Opinion de Decker*

En mai 1911, George P. Decker, Procureur en chef et avocat de la *Forest, Fish and Game Commission* de l'état de New York, a savamment démontré l'inconstitutionnalité de la concession, sous deux rapports

Premièrement, elle autorise l'aliénation de terres situées dans la réserve forestière de l'état de New York, et *deuxièmement*, à l'encontre de la Constitution de l'Etat, elle entend conférer une immunité exclusive.

Opinion de Carmody

Par suite d'une résolution édictée par le sénateur Burd,* Thomas Carmody, Procureur Général de l'état de New York, exprima, le 30 décembre 1912, son *Opinion* sur la constitutionnalité de la charte de la *Long Sault Development Company*.† Il soutint qu'elle était inconstitutionnelle sous les rapports suivants:

Premièrement, elle déroge à l'article 18 de la partie III de la Constitution de l'Etat qui stipule que la Législature ne doit pas adopter un bill privé ou local qui confère à une corporation ou à une association privée, ou à particulier, aucun privilège exclusif, tel que le comporte l'article 18 de la partie III de la Constitution.

Deuxièmement, elle viole l'article 7 de la partie III de la Constitution de l'Etat, qui stipule que les terres de l'Etat, maintenant possédées ou qui seront acquises à l'avenir, constituant la Réserve Forestière, en la manière fixée maintenant par la loi, doivent être pour toujours gardées comme terres forestières à l'état naturel, et ne doivent pas être affermées à bail, vendues ou échangées, ou prises par aucune corporation publique ou privée. Le lit du fleuve St. Laurent, que la loi en question se propose de céder à la *Long Sault Development Company*, est la propriété de l'Etat, et était son bien-fonds au temps de l'adoption de la Constitution, et compris dans la Réserve Forestière, tel que défini par l'article 100 du chapitre 332 des Lois de 1893, qui décrit les terres comprises dans la Réserve Forestière de l'Etat.

Troisièmement, la loi en question est un bill privé et embrasse plus d'un sujet, c'est donc une violation de la partie III, article

---

*Voir Decker, George P., *Opinion, in Re Constitutionally of the Grant to the Long Sault Development Company of Privileges, by Chapter 355, Laws of 1907, for the use of Waters and of Title to the Bed of the St. Lawrence River under the Long Sault.* Albany, N.Y. mai, 1911, 18 pp. 8°.

*Pour la résolution du sénateur Burd, voir le *Legislative Record* de l'état de New York, 1912, page 265, Voir aussi la page 47 de ce rapport.

†Pour l'*Opinion* de M. Carmody, voir l'annexe II, page 52.

16 de la Constitution de l'Etat, qui prévoit à ce que nul bill privé ou local, qui peut être adopté par la législature, ne comprenne pas plus d'un sujet, lequel devra être énoncé en son titre.

Quatrièmement, La loi est invalide comme outrepassant les pouvoirs de la Législature, en ce qu'elle comporte l'aliénation par l'Etat du titre de possession des terres du lit du fleuve St. Laurent à la *Long Sault Development Company*. Le titre de l'Etat en ces terres est un droit souverain, plutôt qu'un titre de propriétaire. Il est contraire à ce droit, qui doit être exercé au profit de toute la population, que le titre de possession du lit d'un cours d'eau navigable soit concédé moyennant redevance à une corporation privée.

Le Gouverneur Sulzer, en faisant allusion au rapport de M. Carmody s'exprima ainsi:

"Le Procureur Général, la Commission de la Conservation de l'Etat et moi-même sommes convaincus que la Loi est de nul effet et inconstitutionnelle, et qu'il ne reste à prendre que les moyens légaux voulus pour abroger ladite Loi.

"Non seulement ladite loi viole la disposition de notre Constitution d'Etat, mais ses clauses sont, à d'autres points de vue, imprévoyantes mal avisées et insoutenables, tant industriellement qu'économiquement."

Loi du Long-Sault Abrogée

Le 8 mai 1913, un Bill* pour abroger la loi de l'incorporation de la *Long Sault Development Company* fut signé par le Gouverneur Sulzer. Elle demandait aussi un crédit de $36,320 pour rembourser à la *Long Sault Development Company* les deniers versés par elle au trésor de l'Etat.

Le même jour fut signé un autre Bill†. Il autorise le Bureau des Réclamations de l'Etat (State Board of Claims) à faire droit à toutes les réclamations que peut présenter la *Long Sault Development Company*.

La Loi de la Long-Sault Development Company et la Navigation

Celui qui se contenterait de jeter un rapide coup d'œil sur la charte de la *Long Sault Development Company* pourrait conclure que l'un de ses principaux objets est l'amélioration de la navigation. Ainsi, le préambule de la Loi énonce que c'est:

"En vue d'améliorer la navigation du fleuve St. Laurent."

Et plus loin, pour:

"d'améliorer en permanence la navigation du fleuve St. Laurent à ladite place et en amont et en aval de cette place."

---

*Lois de l'état de New York, 1913, chap. 452. Voir annexe III (a), page 68.

†Lois de l'état de New York, 1913, chap. 453. Voir annexe III (b) page 70.

Grand Steamer pour Passagers Sautant les Rapides du Long Sault

Cependant, la charte ne stipule pas ou n'impose pas d'obligation spécifique pour l'amélioration de la navigation. Elle porte que:

> "La navigation du fleuve St. Laurent.....devra être *conservée en un aussi bon état, sinon meilleur qu'elle est à présent,* tout en tenant toujours compte de la somme du débit naturel de l'eau qui influe de temps à autre sur sa navigabilité."

Juridiction Fédérale Souveraine

Comme le gouvernement Fédéral des Etats-Unis possède la jurisdiction souveraine sur les eaux navigables, la Loi de la législature de l'état de New York, chapitre 355, Lois de 1907, oblige la Compagnie à se procurer l'autorité du Congrès des Etats-Unis pour construire des barrages, écluses et canaux mentionnés dans la Loi, et, ensuite, la Loi stipule de plus que la Compagnie, après réception de l'autorité requise de la part du Congrès, peut obtenir, sur demande à cette fin, une concession formelle d'un titre à la partie du lit de la rivière que couvriront les constructions, et les Commissaires du Bureau des Terres ont ordre d'affectuer une telle concession. La charte et les privilèges sont illimités quant au temps.

Lorsque la *Long Sault Development Company* aura rempli les obligations de la loi Fédérale, et selon les termes prescrits par le statut, elle deviendra—suivant le témoignage rendu par la Compagnie devant le Comité des Rivières et des Havres:*

> "dépositaire (a) du titre à cette partie du lit du fleuve St. Laurent qu'il sera nécessaire d'utiliser pour la construction des ouvrages énumérés dans la Loi, et aura (b) le droit de construire et d'entretenir ces ouvrages et de jouir, à l'exclusion de tous les autres, du droit de prendre et d'utiliser, pour l'exploitation de ses ouvrages, l'excédent des eaux du fleuve St. Laurent; subordonnément, cependant, à tel règlement relatif soit au caractère des ouvrages, soit à l'usage de l'eau du fleuve que le gouvernement Fédéral (et jusqu'à un certain point, tel que dit plus loin, le gouvernement de l'Etat) peuvent imposer de temps à autre, afin de maintenir inaltérable la navigabilité du fleuve."

Objet Premier des Bills

On peut donc constater que le but premier des Bills qui ont été présentés et de ceux qui sont en ce mement devant le Congrès des Etats-Unis, est d'obtenir l'autorité Fédérale spécifiée dans la Loi que la *Long Sault Development Company* s'est procurée de l'état de New York. Lorsque la Compagnie sera revêtue de cette autorité elle pourra, sur demande, obtenir un titre formel de concession du lit du fleuve qui sera couvert par ses constructions, canaux, etc. Une telle concession, à part les considérations internationales, rendra la Compagnie pratiquement maîtresse de la situation.

---

*Voir l'annexe VI, page 93.

Les Bills du Long Sault Devant le Dernier Congrès

En 1907, un bill (H.R. 25707)pour autoriser la construction de barrages, canaux, usines génératrices et écluses, en vue d'améliorer la navigation et de développer des forces hydrauliques au comté de St. Laurent, New York, fut présenté au Congrès des Etats-Unis, mais fut subséquemment retiré.*

Bill Malby, H.R. 14531†

Le 14 décembre 1909, l'Hon. G. R. Malby présenta à la Chambre des Représentants un bill (H.R. 14531) à l'effet d'autoriser

> "La construction de barrages, écluses, canaux et autres constructions s'y rattachant dans le fleuve St. Laurent à et près de l'île Long-Sault, dans le comté de St. Laurent, New York."

Ce bill fut subséquemment retiré. Il stipule que les ouvrages autorisés devront être

> "terminés dans les quinze années qui suivront la date de l'adoption de cette Loi, ou la date de l'*assentiment des autorités reconnues* des Etats-Unis d'Amérique et *du Dominion du Canada* à la construction desdits ouvrages, ou à l'approbation des plans et devis et du lieu et des ouvrages accessoires."

et il déclare en outre:

> "Que cette Loi ne devra pas être interprétée comme autorisant la Compagnie, ses successeurs ou ses ayants cause, à construire lesdits barrages, canaux, écluses et autres ouvrages avant que *cet assentiment et cette approbation n'aient été obtenus.*"

Il est évident que si des plans *inacceptables* recevaient l'approbation des "autorités reconnues des Etats-Unis et du Dominion du Canada" l'existence de la charte serait assurée à perpétuité.

---

*Voir l'annexe VII, page 109.

†Voir l'annexe IV, page 71, qui se rapporte à ce bill. Consulter le *Mémoire qui s'oppose au bill*, présenté devant le comité des Rivières et Havres de la Chambre des Représentants des Etats-Unis, par C. E. Littlefield (voir l'annexe V), aussi le *Mémoire en faveur du bill*, présenté par la *Long Sault Development Company*, (exposé de 20 pages), Consulter en outre les *Hearings on the Subject of H.R.* 32219, 61e Congrès, 3e Session, et H.R. 14531, 61e Congrès 2e Session—se rapportant à l'importance de la navigation sur le fleuve St. Laurent, à ou près de l'île Long Sault, comté de St. Laurent, N. Y., comprenant la construction de barrages, canaux et autres constructions en dépendant, pages 625 à 914, avec carte, Washington, 1911.

BILL YOUNG, H.R. 32219*

Le 28 janvier 1911, M. Young, de Michigan, présenta un bill (R.H. 32219) intitulé:

> "'Bill à l'effet d'autoriser l'amélioration de la navigation sur le fleuve St. Laurent et à la construction de barrages, écluses, canaux et autres constructions s'y rapportant, à ou près des îles Long-Sault, Barnhart et Sheek."

Ce bill en sa teneur essentielle se rapproche du bill H.R. 14531 antérieurement présenté par M. Malby. On y relève cependant une omission importante pour le Canada. La nécessité de l'assentiment est laissé dans l'ombre, et la seule disposition qui semble attribuer quelque part d'action au Dominion du Canada est celle de l'article 2 qui stipule:

> "Que la *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause, seront soumis aux dispositions du traité passé entre les Etats-Unis et la Grande Bretagne au sujet des eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, proclamé par le Président des Etats-Unis, le 13 mai 1910."

Il est à remarquer que cette disposition n'exige pas que la mise en vigueur de la loi soit revêtue du *consentiment ou de l'approbation expresse de la Commission*, mais elle soumet simplement la Loi aux clauses du traité."

Maintenant, la partie VIII du traité des eaux Limitrophes Internationales stipule que:

> "La majorité des Commissaires a le pouvoir de rendre une décision. Advenant que la Commission soit également divisée sur une question ou un sujet quelconque soumis à sa décision, les Commissaires de chaque pays feront des rapports séparés à leur gouvernement respectif. Les Hautes Parties Contractantes s'efforceront de s'entendre sur un règlement de la question ou du sujet en litige, et si elles peuvent se mettre d'accord, l'entente sera consignée par écrit sous forme d'un protocole, et elle sera communiquée aux Commissaires, qui prendront telles autres mesures qui pourront être requises à la mise à exécution d'une telle entente."

Un Point Important

Si la demande de la *Long Sault Development Company* était soumise à la Commission Conjointe Internationale, et si les Commissaires ne pouvaient s'entendre et se trouvaient "également divisés," elle serait alors soumise à la considération immédiate des Hautes Parties Contractantes. Advenant que celles-ci soient aussi divisées, aucune décision ne sera alors possible, seulement la Long Sault Development Company aura soumis sa Loi à la Commission.

*Voir l'annexe XVIII, page 165.

On peut donc discuter pour savoir si la Compagnie, en soumettant sa Loi "aux dispositions du traité", a rempli les obligations de l'article 2, et si sa situation n'a pas été rendue pire par le manque d'entente, soit de la Commission, soit des Hautes Parties Contractantes. En ce faisant elle aura rempli les obligations de son traité, et pourra prétendre qu'elle a maintenant le droit de mettre à exécution les autres termes de sa charte, qui ont été suspendus, en attendant la soumission de sa Loi "aux dispositions du traité."

Les objets énoncés dans le bill H.R. 25707, dans celui de Malby, H.R. 14531, et dans celui de Young, H R. 32219 ont fourni, de temps à autre, matière d'étude à la Commission Internationale des Eaux Limitrophes. La section Canadienne a donné une audience publique à Montréal le 6 novembre 1907. La Commission Conjointe a tenu aussi des audiences publiques à Toronto, le 27 Octobre 1907 et le 21 novembre 1908, et à Buffalo le 26 février 1909 et le 8 janvier 1910. Une audience publique fut aussi tenue à Toronto les 8 et 9 février 1910*. C'est à cette audience que la Commission de la Conservation a fortement protesté contre le projet d'accorder à la Compagnie la permission de barrer le Long-Sault.

Barrage du Chenal du Sud

L'exposé du Congressiste Malby, devant le sous-comité du Commerce du Sénat, aux audiences concernant le bill du Sénat, S. 10558†—(qui est identique au texte du bill H.R. 32219), a une haute portée:

> Le Président: Admettez-vous que le consentement du Gouvernement du Canada soit nécessaire à la construction de ces ouvrages?
>
> M. Malby: Absolument essentiel, monsieur. Il ne sera pas construit d'ouvrages aux Etats-Unis d'Amérique sans l'assentiment du Canada. C'est là une condition, M. le Président, ou je n'y entends rien.

Mais vers la fin de l'audience, M. Malby, en réponse à une autre question du Président Burton, du sous-comité, admit que, d'après lui, le bill n'avait pas autorisé la construction d'une partie des ouvrages sans le consentement du gouvernement du Canada, comme on peut le voir par ce qui suit:

> Le Président; Si vous pouvez faire cela, a-t-on l'intention de construire ce barrage au Sault du Sud, sans le consentement du gouvernement du Canada?

*Voir les annexes XXX, page 298; VII, page 109; IV, page 71 et XVIII, page 165.
†Voir l'annexe XX, page 194.

sa
2,
oit
ant
dre
sa
ux

y,
à
ni-
à
si
n-
u-
st
nt
le

Rapides du Long Sault en Amont du Déversoir Projeté de la Long Sault Development Company

M. MALBY: Je le crois, si toutefois la chose est possible au point de vue du génie.

M. Malby, on le voit, admet que la Compagnie se proposait de construire un barrage dans le chenal du sud, sans le consentement du Dominion du Canada, étant donné que la chose serait possible "au point de vue du génie."

BILL MALBY, H.R. 22950*

Les faits qui viennent d'être cités ont une importance spéciale, parce que, le 6 avril 1912, M. Malby présenta à la Chambre des Représentants un bill* (H.R. 22950) intitulé:

> "Bill à l'effet d'autoriser l'amélioration de la navigation sur le fleuve St. Laurent, et la construction de barrages, écluses, canaux et autres constructions en dépendant à ou près des îles Long-Sault, Barnhart et Sheek."

Ce bill accorde à la *Long Sault Development Company* le droit de construire un ou des barrages dans la partie du fleuve St. Laurent, située au sud de la ligne frontière internationale, entre les Etats-Unis et le Canada, près des îles Long-Sault, Barnhart ou Sheek. Ces barrages pourront être construits, soit indépendamment, soit subordonnément à d'autres ouvrages, maintenant construits ou à construire, dans cette partie du fleuve St Laurent, située au nord de la ligne frontière internationale. Ce bill prévoit aussi à la construction d'un ou de plusieurs ponts et des ouvrages d'approche s'y rapportant, d'une ou de plusieurs écluses, d'un canal ou de canaux, et d'autres constructions en dépendant, pourvu que tous ces ouvrages soient en conformité des dispositions de la Loi intitulée "Loi modifiant une loi intitulée: 'Loi pour réglementer la construction des ponts sur les cours d'eaux navigables,' sanctionnée le 23 juin 1910.' † il prévoyait en outre que le pont ou les ponts à y être

*Voir l'annexe XXI, page 241.

*Ce bill (H.R. 22950, voir l'annexe XXI, page 241) est identique, en ses grandes lignes, au bill H.R. 32219, présenté à la Chambre des Représentants le 29 janvier 1911, par M. Young, du Michigan.

Le bill (H.R. 32219, 61e Congrès, 3e Session), a fait l'objet d'un rapport, inséré au Calendrier de la Chambre No. 369, Rapport No. 2032, 61e Congrès, 3e Session, par le Comité des Rivières et des Havres (voir l'annexe XVIII b). Le même bill fut présenté au Sénat des Etats-Unis sous la rubrique S. 10558, par M. Oliver, le 30 janvier 1911, et le Comité du Commerce en fit rapport le 20 février 1911, c'est le Rapport No. 1203, Calendrier No. 1124, 61e Congrès, 3e Session (voir l'annexe XIX b, page 183). Voir aussi *Hearings before the Sub-Committee of the Committee on Commerce of the Senate*, du 8 février 1911.

†Voir l'annexe XXII, page 244.

construits seraient soumis et conformes aux dispositions d'une Loi intitulée "Loi pour régir la construction des ponts sur les eaux navigables"* approuvée le 23 mars 1906.

Le bill stipule que l'on se conformera aux termes du Traité des Eaux Limitrophes Internationales, et aussi, aux règlements édictés par le Secrétaire de la Guerre et par l'Ingénieur en chef des Etats-Unis. Il énonce, en outre, que les ouvrages devront être commencés et terminés au cours du temps spécifié.

Les ouvrages à construire dans le chenal du Sud devront être commencés au cours d'une année et achevés en six années, à compter de la date de l'approbation des plans et des ouvrages par les autorités désignées. La construction des autres ouvrages s'étend sur quinze années, à compter de la date de l'approbation de ces plans et de ces ouvrages par les autorités désignées à cette fin.

En vertu des termes du Bill, la *Long Sault Development Company* peut faire construire son barrage et les autres ouvrages dans le chenal du Sault du Sud, et retarder indéfiniment le reste des ouvrages, car le temps de la construction de ceux-ci comprend une période de "15 années, à compter de la date de l'approbation de ces plans et ouvrages par les autorités désignées à cette fin." Nulle mention de la date à laquelle les plans seront soumis à l'approbation, ni du temps ou des temps de leur renvoi, y compris les modifications nécessaires, etc., etc.

L'article 4 du Bill porte:

> "Que si ladite *Long Sault Development Company* ou toute autre compagnie ou toutes autres compagnies agissant avec elle en cette entreprise, produit de l'énergie électrique au moyen d'ouvrages, dont une partie sera située au nord de la ligne frontière internationale, au moins la moitié de l'énergie générée sera delivrée aux Etats Unis: MAIS, lorsque le Secrétaire de la Guerre et le Chef des ingénieurs des Etats-Unis seront d'opinion que l'on ne pourra pas utiliser toute la part adjugée à ce pays, l'excédent sera renvoyé temporairement au Canada, mais sera rendu aux Etats-Unis, dès que ces officiers le jugeront nécessaire."

Au Canada, il n'y a, en ce moment, et il n'y aura, prochainement, aucune demande d' "excédent renvoyé temporairement au Canada." Cette clause a été probablement insérée pour servir de base à une demande permis pour *transporter l'excédent aux Etats-Unis*—car, du fait que le bill pourvoit au renvoi de l'excédent au Canada, s'il n'est pas utilisé aux Etats-Unis, on peut conclure qu'il serait tout à fait juste de permettre la transmission aux Etats-Unis de la partie non utilisée de

*Voir l'annexe XXIII, page 252.

la moitié de l'énergie allouée au Canada. Ceci étant, quand les citoyens du Canada désireront acheter de l'énergie ainsi transmise aux Etats-Unis, ils constateront que des contrats auront été passés, depuis un certain nombre d'années, et que la Compagnie sera incapable de les annuler*.

Il importe aussi de noter que d'après les plans présentés à l'audience de Toronto, la Compagnie se propose de produire 500,000 h.p. au sud de la frontière, et 100,000 h,p. seulement sur le côté du Canada. Il n'est donc guère nécessaire de faire observer que, dans les circonstances, elle pourra vendre ses 500,000 h.p. où bon lui sembler, puisque cette somme sera générée aux Etats-Unis. Le gouvernement du Canada ne saurait y mettre aucun obstacle. Un pareil bill est d'une grande importance pour le Canada, vu les effets qu'il peut avoir sur les intérêts de ce pays.

Compagnies Mères et Alliées de la Long Sault Development Company

On a dit dans les paragraphes d'ouverture de cette discussion que la *Long Sault Development Company* n'est qu'une partie d'une fusion de puissantes sociétés financières qui cherchent à monopoliser la production de l'énergie électrique aux rapides du Long-Sault ou dans leur voisinage. Il convient maintenant d'étudier les éléments constitutifs de ce fusionnement. C'est *l'Aluminum Company of America*, communément dénommée *l'Aluminum Trust* qui est la compagnie mère de toutes celles qui cherchent à s'emparer de toutes les productions des forces hydrauliques, de la transmission d'énergie électrique et d'autres droits et privilèges, aux rapides du Long-Sault ou dans leur voisinage. Alliée à l'*Aluminum Company* est la *St. Lawrence Securities Company*, une compagnie (dite *holding company*) par l'entreprise de laquelle $1,550,000 actions furent émises en vue de pourvoir les fonds nécessaires:

> "pour défrayer le coût des améliorations du canal et des autres biens de la *St. Lawrence River Power Co., ou pour exploiter des droits d'eau le long du Petit Sault qu'elle possède ou dont elle a le contrôle.*"

---

*Pour ce qui regarde l'exportation de l'électricité, voir *The Exportation of Electricity*, par Arthur V. White dans *The University Magazine*, octobre 1910 pp. 460-467, aussi, pour ce qui concerne la *Loi de l'Exportation des Fluides et de l'Electricité* consulter Les Forces Hydrauliques du Canada, par la Commission de la Conservation, rapport de 1911 page 70; aussi pour ce qui est de la Loi, des Règlements et de la teneur du permis, voir le même rapport, page 364 et suivantes.

La St. *Lawrence Securities Company* possède des parts dans les compagnies suivantes aux États-Unis:

St. Lawrence County Electric and Water Company,
The St. Lawrence Water Company,
The Massena Electric Light and Power Company,
The St. Lawrence Transmission Company,
The St. Lawrence River Power Company, et
The Long Sault Development Company.

Sur le côté Canadien du fleuve l'*Aluminum Company of America* et la *St. Lawrence River Power Company*, (de l'état de New York) dirigent directement ou indirectement la *St. Lawrence Power Company* et la *St. Lawrence Power Transmission Company*. La *Stormont Electric Light & Power Company*—l'agent de distribution pour la *St. Lawrence Power Co.*, et la *Cornwall Street Railway, Light & Power Company*, sont sous le contrôle de la *Sun Life Assurance Company* de Montréal. Les relations de dépendance mutuelle de ces différentes compagnies sont indiquées par le diagramme en regard de cette page.

Aluminum Company of America

La *Pittsburg Reduction Company* a été constituée en corporation en 1889, dans l'état de Pennsylvanie; mais son nom a été changé le 1er janvier 1907 en celui d'*Aluminum Company of America*. En août 1906, l'*Aluminum Company* en achetant, par l'entremise de la *St. Lawrence Company*, la *St. Lawrence County Electric & Water Company*, (capital $100,000), la *St. Lawrence Water Company* (capital $100,000), la *Massena Electric Light and Power Company* (capital $50,000) et la *St. Lawrence River Power Company*, est devenue propriétaire de grandes sources d'énergie électrique, à Massena, N.Y.

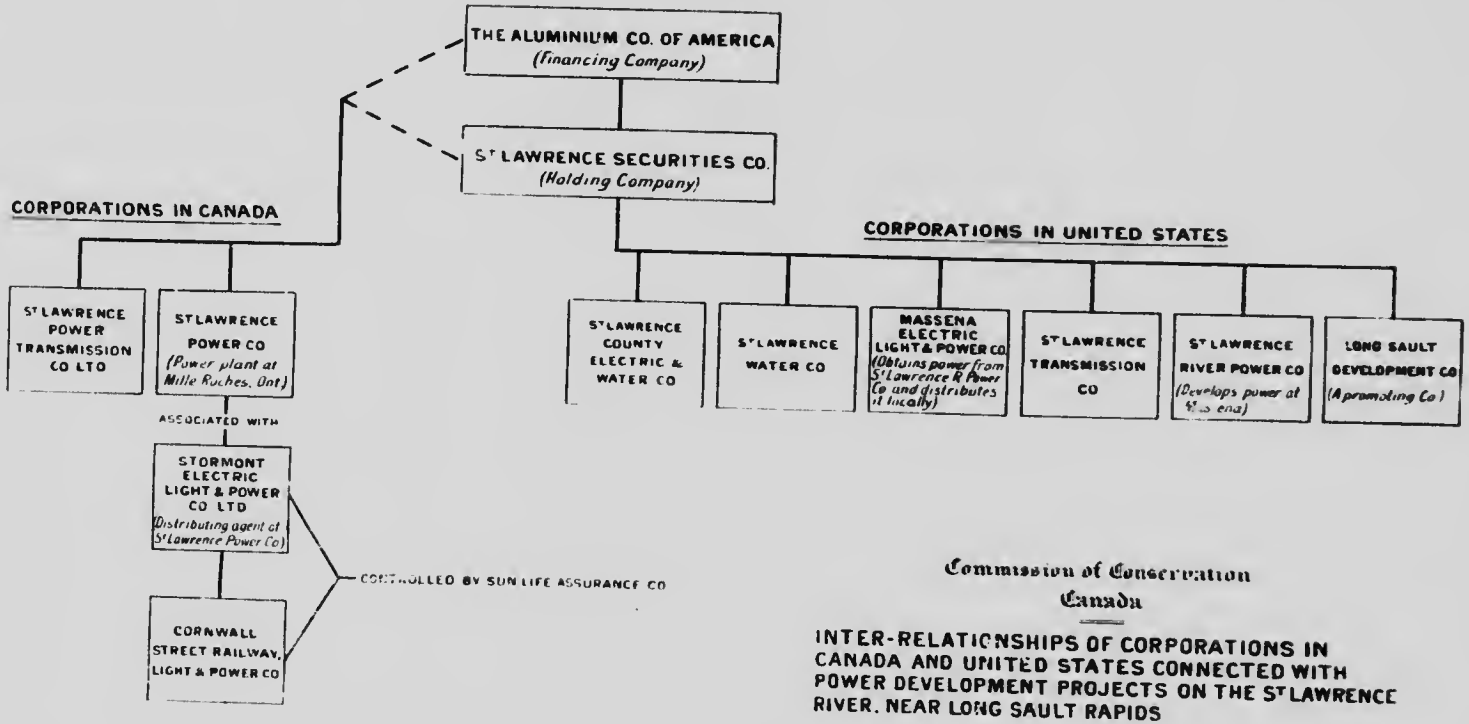
Capital Social.—Le capital social, autorisé et émis est de $20,000,000 dont $19,400,000 d'actions communes et $600,000 en actions privilégiées cumulatives à six pour cent, de $100 chacune, au pair.

Officiers.—Arthur V. Davis, président; C. M. Hall, 1er V.P.; A. K. Lawrie, 2e V.P.; G.R. Gibbons, Sec. et Trésorier assistant; R. E. Withers, Trésorier et Sec. asst., Pittsburgh, Pa.

Directeurs.—G. H. Clapp, A. V. Davis, D. L. Gillespie, C. M. Hall, A. K. Lawrie, A. W. Mellon, R. B. Mellon.

Bureau général, Park Building, Pittsburgh, Pa.

Bureau de New York, 99 John St.



Commission of Conservation
Canada

INTER-RELATIONSHIPS OF CORPORATIONS IN CANADA AND UNITED STATES CONNECTED WITH POWER DEVELOPMENT PROJECTS ON THE ST LAWRENCE RIVER, NEAR LONG SAULT RAPIDS

St. Lawrence Securities Company

La *St. Lawrence Securities Company* fut constituée en corporation le 14 mars 1906, dans l'état de New York en qualité de compagnie détentrice pour l'acquisition des parts de la *St. Lawrence County Electric and Water Company*, de la *St. Lawrence Water Company*, de la *Massena Electric Light and Power Company*, et la *St. Lawrence River Power Company*.

Capital Social.—$100,000. Toutes les parts sont possédées par l'*Aluminum Company of America*.

Obligations Réelles.—$1,450,000 en fidéicommis collatéral, avec intérêt à 4 per cent, remboursable en or; en date du 16 avril 1960; échéance le 1er janvier 1960. Emission autorisée, $3,000,000, dont $1,450,000 étaient émissibles sur livraison de $1,600,000 en actions communes, et $2,700,000 d'actions privilégiées de la *St. Lawrence Power Company*, et le reste, $1,550,000 était mis en réserve pour émission en paiement du coût actuel des améliorations du canal et autres propriétés de la *St. Lawrence River Power Company*, ou de l'exploitation de tous droits d'eau possédés ou contrôlés le long du Petit Sault.

Officiers: Chas. M. Hall, Président; John F. Charlton, Secrétaire.

Bureau, Massena, N.Y.

A noter que $1,550,000 *étaient réservés pour l'exploitation de tous droits d'eau possédés ou contrôlés le long du Petit Sault.*

St. Lawrence River Power Co. (New York)

La propriété et les immunités de la *St. Lawrence Power Company of Massena, N.Y.* une corporation domestique, constituée par et en vertu du chapitre 484 des Lois de 1896, de l'état de New York, intitulée: "Loi supplémentaire à une loi intitulée 'Loi pour constituer en corporation la *St. Lawrence Power Company of Massena*, comté de St. Laurent, New York'," ont été vendues le 3 juillet 1902 par et en vertu d'un jugement, ou décret, de la cour de circuit des Etats-Unis, district nord de New York, rendu en une cause pendante en ladite cour entre la *Commercial Trust Company of New Jersey*, et la *Morristown Trust Company*, plaignantes, et la *St. Lawrence Power Company of Massena* New York et la *United States Mortgage and Trust Company*, défenderesses, et daté, enregistré et déposé au bureau du greffier de ladite cour de circuit des Etats-Unis, dans la ville d'Utica, état de New York, le 13 mai 1902.

Les biens de la *St. Lawrence Power Company*, vendus ainsi par foreclosion,* passèrent à la *St. Lawrence River Power Company* qui avait été constituée en corporation dans l'état de New York, le 19 juillet 1902.† Cette compagnie (qui est contrôlée par des propriétaires d'actions) possède 1,800 acres de terres et des droits d'eau de valeur à Massena, N. Y., y compris un canal de 3 milles et demi de longueur, qui amène l'eau à son usine de force motrice à Massena. L'usine est construite sur le bord de la rivière Grass, le coursier d'aval se décharge dans ce cours d'eau . Elle produit 40,000 h.p. dont 30,000 à courants continus et 10,000 h.p. a courants alternatifs. Les 30,000 h.p. de courants continus sont vendus à la *Pittsburgh Reduction Company*, qu'elle utilise pour la fabrication de l'aluminium à Massena. Cette compagnie paye $15 par h.p. et par année, mais les deux compagnies ont un certain nombre d'intérêts en commun. La compagnie agrandit son usine génératrice, afin de répondre aux demandes croissantes que reçoit l'*Aluminum Company*, et elle installe des générateurs d'une capacité de 24,000 h.p. à courants continus, et de 6,000 h.p. à courants alternatifs, soit un total de 70,000 h.p.

Capital Social.—La compagnie a le pouvoir d'émettre $3,500,000 actions communes et $3,500,000 actions privilégiées cumulatives à six

*Dans notre première description de l'usine de force hydraulique à Massena, N. Y., en notre numéro du 16 décembre 1897, nous avons fait remarquer que le succès financier de la Compagnie dépendait grandement de la possibilité de vendre son énergie électrique après la production, et qu'elle éprouverait probablement de grandes difficultés de ce côté. Nos prédictions se sont réalisées, car on annonce maintenant que la *St. Lawrence Power Co.*, qui a construit l'usine et qui en a la possession, va être réorganisée, car les obligataires procèdent à la foreclosion. L'usine de force hydraulique qui a été décrite tout au long en notre numéro du 21 février 1901, *est capable de fournir environ 35,000 h.p. et peut être agrandie à peu de frais, pour doubler cette somme.* L'établissement de manufactures locales est le seul moyen de vendre cette énergie, et il faut à pareilles entreprises des motifs puissants pour les décider à s'établir dans un endroit si éloigné des marchés. Il n'y a que deux classes d'industries, dont les dépenses de force motrice sont si fortes, qui puissent songer à un pareil emplacement, ce sont: l'industrie électrochimique et la fabrication du papier. Le grand nombre de puissantes usines de force hydraulique, qui ont été construites pendant les dernières années, a toutefois donné aux acheteurs de force motrice, pour l'usage de ces industries, un grand choix; et la force motrice de Massena doit être vendue à très bas prix, afin de contrebalancer les avantages d'un emplacement central et d'une transmission facile, que les autres usines de force hydraulique peuvent offrir." (De *l'Engineering News* du 3 avril 1902, p. 274.)

"L'usine de la *St. Lawrence Power Co.* à Massena N. Y, a été vendue $500,000, le 3 juillet, à Mark T. Co[illegible]e New York, qui représentait le comité des détenteurs des premières et des deuxi[illegible]s hypothèques. Cette usine a coûté plus de $10,000,000; les obligations et les actio[illegible]taient, en grande partie entre les mains de capitalistes anglais. L'aménagement de l'usine est parfait, celle-ci a une puissance de 100,000 à 150,000 h.p." (De *l'Engineering News* du 24 juillet 1902, page 57.)

†Pour les documents de la constitution en corporation, voir l'annexe XII, page 141.

Partie des Rapides du Long Sault

Fleuve St Laurent—Prise d'Eau de la St. Lawrence River Power Company, Massena, N.Y.

pour cent; Non versés $3,500,000 d'actions communes et $3,000,000 d'actions privilégiées de $100, au pair.

La *St. Lawrence Securities Company* détient $1,600,000 des actions communes, et $2,700,000 des privilégiées, et ces actions sont déposées comme garantie collatérale sous les obligations de la compagnie.

Obligations Réelles.—$500,000, première hypothèque à 5 pour cent, remboursables en or; en date du 2 janvier 1903; échéance, le 2 janvier 1913. La *United States Mortgage and Trust Company*, de New York en est le fédéicommissaire. Elle peut être appelée en tout temps à faire des versements à 105.

$501,000 consolidées, à 5 pour cent, remboursables en or; en date du 1er décembre 1905. Autorisés $1,500,000, dont $500,000 sont réservés pour être retirés les premiers à 5 pour cent.

Officiers.—A. V. Davis, président; C. M. Hall, vice-président; G. R. Gibbons, secrétaire et trésorier-assistant; R. E. Withers, trésorier et secrétaire-assistant.

Directeurs.—Les précédents et A. W. Mellon, Q. H. Clapp, D. L. Gillespie, A. K. Lawrie.

Siège principal, Massena, N.Y.

Bureau de New York, 99 rue John.

Un examen des dossiers de la *New York Public Service Commission*, second district de l'état de New York, à Albany, N.Y., montre que la *St. Lawrence River Power Company*, n'a pas déposé de rapport annuel au bureau de la *Public Service Commission*. Ce sujet a occasionné des correspondances entre la Commission et la Compagnie. Le procureur de la Compagnie, M. Neil F. Towner, Albany, N.Y. a notifié la Commission à l'effet que la *St. Lawrence River Power Company* ne fournit pas d'énergie électrique au public ni aux consommateurs en général. Il dit:

> "C'est, comme on l'a dit, l'usine génératrice de *l'Aluminum Company of America*. L'électricité est fournie au public, en général, par la *Massena Electric Light and Power Company* et par la *St. Lawrence Transmission Company*."

La St. Lawrence Power Company (Canada)

La *St. Lawrence Power Company* a été constituée en corporation par une Loi du Parlement du Dominion, 1 Edouard VII, chapitre 111 (sanctionnée le 23 mai 1901).* La Compagnie peut:

---

*Voir l'annexe X, page 129.

"(a) produire, utiliser, fournir et en disposer, de l'électricité, de l'eau et du gaz, et de la force hydraulique ou autre, au moyen de fils métalliques, câbles, conduites, machines ou autres appareils; et construire, entretenir et faire fonctionner des usines pour leur production, vente et distribution; et pour les fins susdites, elle peut construire, acquérir, utiliser, entretenir et exploiter des canaux, cours d'eau, coursiers et forces hydrauliques dans le fleuve St Laurent ou y adjacents, sur son côté nord, ou en tous endroits à l'est entre le crique à Hoople, dans le comté de Stormont et la province de l'Ontario, et l'extrémité orientale du canal de Soulanges, et construire des barrages, digues en ailes, écluses, conduites et bâtiments s'y rattachant; néanmoins, les travaux ainsi autorisés ne seront pas commencés avant que les plans n'en aient été soumis au Gouverneur en conseil et approuvés par lui;

(b) acquérir des droits de brevets d'invention, procédés, droits d'achat, et autres droits et privilèges, et en disposer;

(c) fabriquer, acquérir et faire le négoce du bois à pâte, de la pâte de bois ou de leurs dérivés;

(d) fabriquer et vendre du carbure de calcium et tous les produits dérivant de sa fabrication, du gaz acétylène et autres gaz et produits dérivés du carbure de calcium;

(e) ouvrer et vendre tous minéraux et leurs dérivés; construire des hauts fourneaux, fours et cornues pour la réduction de ces minéraux;

(f) construire des tramways, quais, docks ou bassins, bureaux et tous autres bâtiments nécessaires, et acheter, noliser, construire et radouber des navires pour le besoins de la Compagnie;

(g) construire, acquérir et faire marcher à l'électricité, à la vapeur ou par la force motrice, des navires pour le transport des voyageurs et marchandises, ou pour remorquer des barges ou autres navires sur le fleuve St. Laurent et les lacs, canaux et rivières qui s'y relient."

En outre:

"La Compagnie peut acquérir et exploiter les ouvrages de toute compagnie dont les pouvoirs sont entièrement ou partiellement identiques à ceux de la Compagnie, et peut acquérir le capital social, les obligations, droits, immunités, pouvoirs, privilèges ou propriétés de cette Compagnie, et peut conclure une convention pour une fusion avec elle, aux termes et conditions qui seront arrêtés et convenus, et sauf les restrictions que les directeurs jugeront à propos; . . ."

Et, en outre, la compagnie, tout en se conformant aux dispositions de la *Loi des Chemins de fer*, est revêtue du pouvoir d'exproprier les terres situées dans le fleuve St. Laurent ou y adjacentes, entre l'embouchure du crique Hoople et l'extrémité est de l'île Sheek et la terre, sur une distance n'excédant pas deux milles du canal de Soulanges, et située entre l'extrémité est du canal de Soulanges et un point n'excédant

Ancienne Usine Génératrice de la St. Lawrence River Power Company à Massena, N.Y.

Ancienne et Nouvelle Usines Génératrices de la St. Lawrence River Power Company, (Aluminium Co.), Massena, N.Y.

pas cinq milles de distance dans une direction ouest du terminus est du canal de Soulanges. Le capital social de la Compagnie est de $1,500,000; et la Compagnie peut augmenter ce capital de temps à autre jusqu'à la somme de $5,000,000 seulement.

Le ministère des Canaux et Chemins de fer a accordé à la *St. Lawrence Power Company* un permis, par lequel elle est autorisée à produire de l'énergie électrique au moyen d'une usine génératrice, construite sur le canal de Cornwall à Mille Roches, Ontario. Cette usine est aménagée de manière à recevoir quatre générateurs de 1,350 h.p. chacun; mais deux seulement ont été installés. Ils sont mis en action par une colonne d'eau de 30 pieds de hauteur. Leur charge *maximum* est de 1,600 h.p., c'est-à-dire qu'une fois installés, il y aura un excédent de 1,100 h.p. et qu'il sera possible d'en vendre sur l'ensemble disponible 3,000 h.p. La consommation est répartie, dit-on, comme suit:

Cornwall	800 h.p.
Tête du canal de Cornwall	300 h.p.
St. Lawrence Paper Co., Mille Roches	200 h.p.
Eclairage du canal de Cornwall	200 h.p.

C[illegible] la Compagnie vend le cheval-vapeur $15 par année, il est évident qu'elle s'efforce de trouver de nouveaux consommateurs. On dit que cette usine est fournie d'eau par un chenal qui n'est pas mentionné dans le bail accordé par le ministère des chemins de fer et canaux.

Des recherches effectuées aux bureaux du Secrétaire d'Etat, à Ottawa, et à ceux du Secrétaire Provincial à Toronto, n'ont pu découvrir aucun rapport annuel ou autre déposé par la *St. Lawrence Power Company.*

Quant aux exploitations des compagnies auxiliaires canadiennes de l'*Aluminum Company of America*, la *St. Lawrence Power Company* est le pendant de la compagnie de production de force motrice aux Etats-Unis, appelée la *St. Lawrence River Power Company*, dont les installations sont à Massena, N.Y.

Officiers.—George G. Foster, C.R., président; E.W.T. Gray, vice-président; T. J. Coonan, secrétaire-trésorier.

Directeurs.—George G. Foster, C. R. Samuel W. Foster, Gardner Stevens, C. Gordon Mackinnon, E. W. T. Gray.

La St. Lawrence Power Transmission Company

La *St. Lawrence Power Transmission Company, Limited*, a été constituée en corporation par une Loi spéciale 9-10 Edouard VII, chap, 166

du Parlement du Canada, (sanctionnée le 4 mai 1910)*. Cette compagnie peut, tout en observant certaines restrictions de la *Loi de l'Inspection de l'Electricité*, 1907, et de la *Loi des Chemins de Fer*

"(a) construire, entretenir, tenir en service, utiliser et administrer des conduites, tunnels, lignes de transmission, constructions, bâtiments, machines, outillages, appareils, instruments et accessoires, et ériger et maintenir des poteaux et des tours, et poser et entretenir des tuyaux, câbles, fils et autres conducteurs et les relier à des lignes similaires dans les autres provinces et à des lignes similaires dans les Etats-Unis, en vue de l'importation au Canada seulement;

(b) acquérir par achat ou bail de l'électricité et du courant, de la force ou énergie électrique, pneumatique ou autre, et peut fournir, distribuer, vendre, louer, faire des contrats à cet effet et en disposer pour l'éclairage, le chauffage ou la force motrice, ou autres objets pour lesquels l'électricité ou une autre force ou énergie ou courant électrique peuvent être employés;

(c) acquérir les terres, servitudes ou privilèges qui sont nécessaires aux objets de son entreprise."

Les pouvoirs d'expropriation conférés par la présente loi à la Compagnie ne peuvent s'exercer que dans les comtés de Frontenac, Leeds, Grenville, Dundas, Stormont et Glengarry et la ville de Kingston, dans la province de l'Ontario, et dans les comtés de Soulanges, Vaudreuil et Jacques Cartier, et dans la ville de Montréal, province de Québec, pour les objets de sa ligne de transmission seulement.

La compagnie n'est pas autorisée à exporter aux Etats-Unis de l'électricité, de l'énergie électrique ou aucune autre force.

La Loi stipule que les plans et devis, etc., devront être approuvés par le Parlement avant le commencement de la construction des ouvrages. Ces restrictions sont les suivantes:

"Le Gouverneur en conseil ne doit pas donner son approbation à la construction d'autres canaux, cours d'eau, coursiers, barrages, digues en ailes, conduites ou autres ouvrages dans le fleuve St. Laurent pour la Compagnie de force du St. Laurent, sous le régime des dispositions du chapitre 111 des statuts de 1901, ou autrement, ni agréer ou approuver aucunes conditions concernant la dérivation des eaux ou forces motrices du Canada, les prix et taux à payer, la location de tous barrages et de l'usine génératrice, la réserve des forces motrices pour usage en Canada, la sauvegarde des canaux canadiens, des terrains adjacents et de la navigation, l'assentiment du gouvernement britannique sous l'empire du traité d'Ashburton ou

*Voir l'annexe IX, page 125.

autre traité, à moins et jusqu'à ce que les plans, devis et tous les termes et conditions aient été d'abord soumis au Parlement et approuvés par lui.

"Rien dans la présente loi ne peut être considéré comme devant constituer une approbation, de la part du Parlement, de la production de la force hydraulique à l'avenir, soit par la construction d'un barrage dans ou à travers le fleuve St. Laurent sous le régime du chapitre 111 des statuts de 1901, intitulé "Loi constituant en corporation la Compagnie de force du St. Laurent." soit autrement. La Compagnie, par la présente loi constituée, n'est pas davantage autorisée à distribuer de la force motrice, produite par la Compagnie de force du St. Laurent, autre que celle qui est produite par et subordonnément aux ouvrages déjà construits par la dite compagnie de force du St. Laurent."

Capital Social.—Le capital social de la Compagnie est de $250,000.

Les incorporateurs sont: Francis H. McGuigan, Toronto: James W. Rickey, Massena; William Chalmers Maclaren, Brockville; Isaac Phillip Wiser, Prescott; Peter Ernest Campbell et Archibald Demy, tous deux de Cornwall.

Pour copie de la loi de constitution en corporation, voir 9-10 Edouard VII, chap. 166.

La Cornwall Street Railway, Light and Power Co. Ltd.
et
La Stormont Electric Light and Power Co. Ltd.

Un nommé Andrew Hodge a obtenu du ministère des chemins de fer et canaux un bail ou des baux, pour produire de la force motrice avec l'excédent de l'eau du canal de Cornwall, aux lots hydrauliques Nos. 3 et 4. Cette force hydraulique servait à actionner un moulin à farine, une filature de laine et une planeuse. Plus tard, la *Cornwall Street Railway, Light and Power Company* s'appropria les privilèges du moulin à farine et ceux de la filature, et la *Stormont Electric Light and Power Co. Ltd.* fit l'acquisition de ceux de la planeuse.

La *Cornwall Street Railway, Light and Power Co.* et la *Stormont Electric Light and Power Co.* sont contrôlées et exploitées par la *Sun Life Assurance Co. of Montreal,* qui détient les obligations de ces compagnies. M. Wm. Hodge est l'administrateur général des deux compagnies dont le siège principal est à Cornwall, Ont.

La Cornwall Street Railway, Light and Power Company fut constituée en corporation en vertu de lettres patentes d'Ontario, le 18 avril

1902, dans le but de mettre en service un trawway dans la ville de Cornwall et le township de Cornwall, et pour exécuter d'autres objets mentionnés dans la Loi concernant l'approvisionnement de vapeur, chaleur, électricité, ou gaz naturel pour chaleur, éclairage ou force motrice.

Capital Social.—Le capital social est de $200,000.

Conseil d'Administration: Président, Samuel Hamilton Ewing; vice-président, Abner Kingman; directeurs, John Redpath Dougall, John McKergon (et James P. Cleghorn, décédé le 14 décembre 1911 et n'a pas encore été remplacé).

La *Stormont Electric Light and Power Co.* a été constituée en corporation par lettres patentes d'Ontario, délivrées le 26 septembre 1887:

> "Pour construire, entretenir, compléter et exploiter des ouvrages pour la production, la vente et la distribution d'électricité en vue de l'éclairage, du chauffage ou de la production de force, en ladite ville de Cornwall et le township de Cornwall, dans le comté de Stormont, et pour les faire passer à travers, sous et le long des rues, voies de communication et places publiques des dites municipalités, comme l'une ou plusieurs de ces municipalités peuvent autoriser, au moyen de règlements municipaux, avec pouvoir d'acquérir, posséder et utiliser de la force hydraulique et des machines et autres biens personnels pour les fins de ces ouvrages, et de les vendre, louer à bail ou les concéder de toute autre manière, et de distribuer et vendre de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage ou la force motrice, et en général de posséder et d'exercer tous les pouvoirs droits et privilèges conférés ou appartenant à une compagnie constituée en corporation en vertu d'une Loi ci-après citée."

Le capital social actuel est de $50,000.

Conseil d'administration: Président, Samuel Hamilton Ewing, vice-président, Abner Kingman; directeurs, John Redpath Dougall, John McKergon (et James P. Cleghorn, décédé le 14 décembre 1911, et qui n'a pas encore été remplacé).

La *Stormont Electric Light and Power Co. Ltd.* est l'agent distributeur de la *St. Lawrence Power Co. Ltd* de Cornwall.

La New York and Ontario Power Company

La *New York and Ontario Power Company* n'est pas associée aux compagnies fusionnées dans la Long *Sault Development Company*, et les hommes qui la soutiennent se sont vigoureusement opposés aux agissements de la *Long Sault Company.*

La *New York and Ontario Power Company* possède un emplacement de force hydraulique sur le fleuve St. Laurent, près de la ville de Wad-

rn-
en-
eur,

ng;
all,
et

eor-
87:

ou-
cité
rce,
nté
des
ini-
ent
voir
ma-
de
, et
age
les
om-
ee."

ng,
all,
011,

bu-

aux
les
sse-

ent
ad-

Vieux Chemin

Terre-Plume

Ancien Barrage et Chemin de la Te

Ile Ogden

Ancien Barrage

de la Terre-Ferme à l'Ile Ogden, Waddington, N.Y.

dington, N.Y. Cet emplacement est situé sur un petit chenal du fleuve St. Laurent, connu sous le nom de rivière Little,* qui coule entre la terre-ferme de l'état de New York et la grande île qui se trouve dans le fleuve St. Laurent, originairement appelée "Ile aux Rapides du Plat", mais qui se nomme à présent l'île Ogden. Au commencement du siècle dernier, et avant la construction d'aucun ouvrage sur les deux rives du cours d'eau principal, un barrage fut construit à travers le chenal de la rivière Little, vis-à-vis du village de Waddington. Le 1er avril 1908, la législature de New York, par une Loi (chap. 121, Lois de 1808, N.Y.) conféra à David A. et à Thomas L. Ogden et à leurs associés, le droit de construire un barrage et une écluse à l'endroit susmentionné, et d'utiliser l'eau fournie par le barrage pour la production de la force motrice utilisable à toute fin commerciale. Les pouvoirs conférés en vertu de cette loi étaient limités à une durée de 75 ans. Le 17 avril 1826, fut adoptée une Loi (chap. 280, Lois de 1826, N. Y.) qui porte que:

> "David A. Ogden, du comté de St. Laurent, *propriétaire des rives de la branche du fleuve St. Laurent, dans la ville de Madrid* [Waddington], à travers laquelle branche il a construit un barrage et des écluses, en vertu de la Loi adoptée le 1er avril 1808, est par la présente reconnu investi de tous les droits des habitants de cet Etat sur la possession des terrains situés en aval du dit barrage, et qui, par l'existence de cette loi, ont été rendus susceptibles d'amélioration, et qui s'étendent vers le bas de la branche de ce fleuve depuis ledit barrage jusqu'aux eaux navigables de ce fleuve, qu'il peut posséder et retenir devers lui, ses héritiers et ayants cause à perpétuité."

Ces deux lois conféraient donc à David A. Ogden, à perpétuité, tous les droits riverains sur les deux côtés du chenal de la rivière Little, et aussi le droit développer et d'utiliser le débit naturel dudit cours d'eau pour la production de la force hydraulique applicable à tout objet quelconque. Quelque temps après la construction du barrage, David A. Ogden, ou ses héritiers ou ses successeurs construisirent un pont qui reliait l'île Ogden à la terre-ferme. Ce pont, construit à environ 1,000 pieds en amont du barrage consiste en un remblai de terre et de maçonnerie dans lequel sont percées deux ouvertures pour le passage de l'eau. C'est cette chaussée qui règle actuellement le niveau du bief supérieur de la rivière Little.

Tous les droits et privilèges que détenaient originairement David A. Ogden et ses associés sont maintenant conférés à la *New York and Ontario Power Co.* Cette compagnie a passé contrat avec la *Hydro-*

*Il ne faut pas confondre cette rivière avec la rivière Little, qui coule entre les îles Sheek et Barnhart.

Electric Power Commission of Ontario pour fournir diverses quantités spécifiées d'électricité à l'usage de certaines municipalités de l'est de l'Ontario*. Le barrage de Waddington est vieux et dans un mauvais état. La gravure en regard de cette page montre la route et le barrage susmentionnés.

La hauteur nominale de chute pour la production de force motrice, à Waddington, N. Y., est d'environ 11 à 12 pieds (11.6 pds.) La chute d'opération est probablement de 9 à 10 pds.

La *New York and Ontario Power Company* a été constituée en corporation le 18 avril 1906, dans l'état de New York, pour fournir l'éclairage et la force motrice aux municipalités et aux industries du nord de l'état de New York.

> "Les objets sont: la production, l'usage et la transmission de l'electricité pour l'éclairage, le chauffage et la force motrice et pour éclairer les rues, avenues, parcs publics et les maisons des particuliers et du public des cités, villages et villes de cet Etat. Ci-après les noms des cités, villages et villes ayant contrats avec la corporation:
>
> Les villages de Malone, de Tupper Lake et de Saranac Lake, dans le comté de Franklin, état de New York; la cité de Plattsburg, dans le comté de Clinton, état de New York; les villages de Waddington, Madrid, Canton, Gouverneur et Postdam, dans le comté de St. Laurent, état de New York; les villages d'Adams et de Carthage, dans le comté de Jefferson, état de New York; le village de Boonville dans le comté d'Oneida, état de New York; la cité d'Oswego, dans le comté d'Oswego, état de New York."

Les officiers de la Compagnie sont: Président: W. C. Connolly; vice-président, James Thomson; secrétaire, J. T. Heckenby; trésorier, J. G. Allan de Hamilton Ont. Les autres directeurs sont: James A. Thomson, Hamilton, Ont., James Wilson, Fergus, Ont., F. W. Gates, Hamilton, D. J. Crichton, fils, Ogdensburg, N. Y. Ingénieur résidant, B.B. Tucker, Waddington, N.Y.

Selon les rapports faits à la *Public Service Commission*, second district, Albany, N.Y., la dette fondée impayée au 31 décembre 1911, est de $200,000; le capital social non versé au 31 décembre 1911, est de $[illegible],400. Le capital autorisé est de $2,000,000.

Pour documents relatifs à la constitution en corporation, voir l'annexe XV.

---

*Pour les termes du contrat projeté à l'effet de fournir 15,000 h.p. par la *New York and Ontario Power Co.* à la *Hydro-Electric Power Commission of Ontario*, voir le rapport sur les Forces Hydrauliques du Canada, Commission de la Conservation, 1911, pages 58, 59.

Propagande des Journaux

On a dit que *La Long Sault Power Company*, établie sur le côté américain du fleuve a, de temps à autre, fait une propagande, par la voie des journaux, en vue de promouvoir ses intérêts. Par exemple, ce qui suit est une copie d'une dépêche adressée de Brockville, le 10 mai 1912, au *Toronto News*, dans laquelle il est dit que M. Jas. W. Rickey, ingénieur en chef de la *Long Sault Company* avait, peu de temps avant, adressé la parole à une assemblée à Cornwall, sur des sujets se rapportant l'hydro-électrique.

"Brockville, Ont., le 10 mai.—Une délégation, composée de membres des chambres de commerce de Brockville, Cornwall, Kingston, Prescott et autres villes et cités de l'est de l'Ontario, se rendra bientôt auprès du cabinet Provincial à Toronto, dans le but de faire connaître les vues de ce district sur la situation de la force motrice. Plus tard, la même délégation se présentera au Premier Ministre, à Ottawa.

"En un mot, l'est de l'Ontario soutient qu'il contribue aux dépenses de la Commission Hydro-Electrique, dont il ne retire aucun avantage. La délégation est pourvue de brefs et d'arguments en faveur de l'adoption de lois à l'effet d'autoriser le barrage des rapides du Long-Sault près de Cornwall.

"Une fois cette force hydraulique appliquée à la production de l'énergie électrique, la Compagnie en aura une quantité suffisante pour les besoins de toutes les villes de l'est de l'Ontario.

"M. James W. Rickey, ingénieur en chef du Long-Sault, a dit récemment devant une assemblée à Cornwall, que le Canada aura droit à au moins la moitié de la force produite, et que cette compagnie consentait à laisser la question de la division de l'énergie électrique à la discrétion des ingénieurs des gouvernements Canadiens et Américains."

Le maire de Cornwall répond qu'il n'a eu connaissance d'aucune assemblée tenue à Cornwall. Quant à la délégation composée de membres des Chambres de Commerce de Cornwall et d'ailleurs, tel que publié par l'article du journal, le président de la chambre de Commerce de Cornwall a déclaré qu'il n'a eu connaissance d'aucune organisation d'une telle délégation, pas plus que d'une assemblée telle que mentionnée par le *News*, à laquelle aurait parlé M. Rickey, et qui aurait eu lieu à Cornwall.

Mémoire Concernant les Droits Conférés au Canada par Traité sur le St. Laurent au Long-Sault*

Le traité de Paris, en 1783, délimitait partiellement les bornes qui séparaient les Etats-Unis du Canada, à partir du point où la ligne du quarante-cinquième degré de latitude touche au fleuve St. Laurent, par ces mots: "le long du milieu dudit fleuve [St. Laurent] dans le lac Ontario."

Traité de Gand, 1814

L'article VI du traité de Gand porte que:

> "Des doutes ont été exprimés sur ce qui forme le milieu desdits fleuve, lacs et communications par eau et l'on s'est demandé si certaines îles de ce fleuve font partie des possessions de sa Majesté ou des Etats-Unis."

Cet article recommande, en outre, de soumettre ces doutes à la décision de deux Commissaires qui auraient mission de fixer la ligne frontière dans le St. Laurent, les Grands lacs et les communications par eau.

Les commissaires se mirent à l'œuvre sans plan arrêté, sauf que la ligne serait une ligne d'eau, et qu'en conséquence elle ne diviserait pas une île. Pendant les discussions, des difficultés ont surgi par rapport à la navigation sur les communications par eau. En 1821, on demanda que la décision finale fût une déclaration conjointe, à l'effet que les commissaires avaient agi d'après le principe que la navigation, dans les eaux limitrophes, devrait être libre et ouverte aux citoyens des deux puissances, indépendamment de la position de la ligne frontière, et que les deux Gouvernements se mettraient d'accord avant l'émission de la déclaration. Il semble cependant, que la proposition, nonobstant son approbation par le Président des Etats-Unis, ne fut pas acceptée par le Ministre Anglais à Washington, qui prétendait qu'une telle déclaration par les Commissaires pourrait servir à jeter un doute sur ce qui était une question de droit.

---

*Extrait d'un mémoire par James White.

La décision des Commissaires, datée du 18 juin 1822, était la suivante:

"Les soussignés, Commissaires nommés, assermentés et autorisés, en vertu du sixième article du traité de paix et d'amitié, entre Sa Majesté Britannique et les Etats-Unis d'Amérique, conclu à Gand le vingt-quatrième jour de décembre, en l'an de Notre-Seigneur mil huit cent quatorze . . . . . Décident et déclarent que la ligne décrite suivante, qui est plus clairement montrée sur une suite de cartes accompagnant ce rapport, indiquant les arpentages et les délimitations exactes de toutes les rivières, lacs, communications par eau et îles compris dans le sixième article du traité de Gand, par une ligne noire, teintée de rouge du côté Britannique, et de bleu du coté Américain . . . . . est la véritable frontière tracée par les deux traités ci-haut mentionnés, c'est-à-dire que;

"Elle commence à partir d'une borne en pierre plantée par Andrew Ellicott, écuyer, en l'an de Notre Seigneur mil huit cent dix-sept, sur le côté ou rive sud dudit fleuve Iroquois ou Cataraqui, (maintenant appelé St. Laurent) laquelle borne . . . . . indique l'endroit où la ligne du quarante-cinquième degré de latitude touche à ce fleuve; de là, par et le long du milieu du fleuve principal [le St. Laurent], jusqu'à proximité de la pointe est de l'île Barnhart; de là elle se dirige vers le nord le long du chenal qui sépare la dernière île de la rive Canadienne, et passant à cent verges (yards) de l'île, jusqu'à proximité de l'île Sheek; de ce point elle continue le long du milieu du bras qui sépare l'île Barnhart de l'île Sheek, jusqu'au chenal appelé Long-Sault, qui sépare les deux dernières îles mentionnées de l'île Long-Sault Inférieur;* de là elle se dirige vers l'ouest (en traversant le centre du dernier chenal mentionné) jusqu'à une distance de cent verges de côté nord de l'île Sault Inférieur; d'où elle se dirige vers le bras nord du fleuve, continue dans la direction du nord de, et à proximité de l'île Sault Inférieur."

L'île Barnhart, d'une superficie de 1716 acres, l'île Long-Sault, 1969 acres, et l'île Croil, 1859 acres, dans le voisinage des rapides du Long-Sault, furent adjugées aux Etats-Unis. La Grande-Bretagne reçut l'île Cornwall, 1972. acres et l'île Sheek, 1135 acres. Comme le chenal principal du St. Laurent passe au *sud* de l'île Barnhart, les Etats-Unis devinrent ainsi les possesseurs des deux bords du chenal principal du St. Laurent, du pied de l'île Long-Sault au pied de l'île Barnhart, sur une longeuur de huit milles.

Cette division inégale provient du fait que la Grande-Bretagne

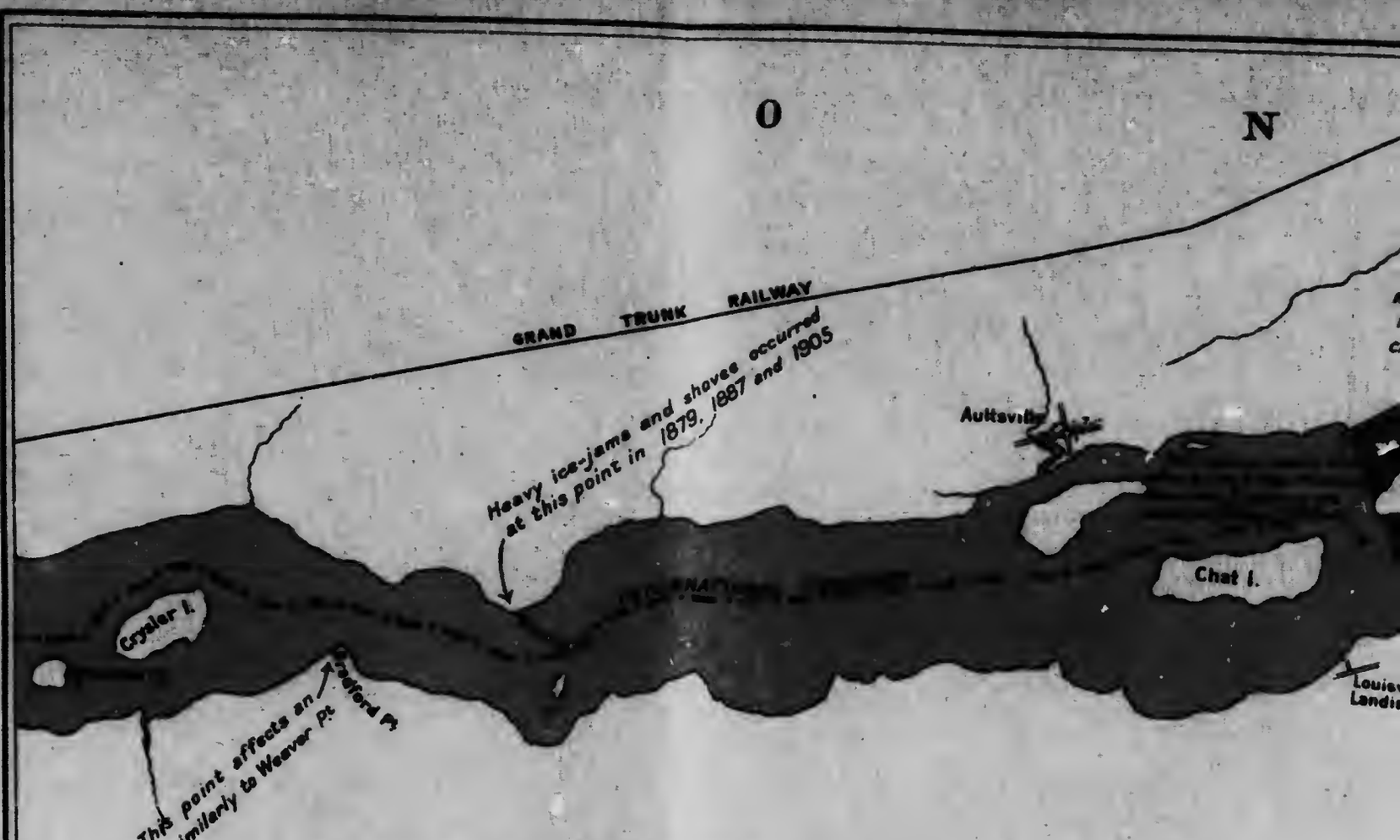
*On l'appelle maintenant l'île Long-Sault. L'île Long-Sault Supérieur est maintenant nommée île Croil.

tenait à posséder l'île Wolfe, vis-à-vis de Kingston, Ont.* La possession

*"Quand l'arpentage fut entrepris pour fixer la délimitation de la ligne frontière susmentionnée, plusieurs questions surgirent qui n'avaient pas été discutées dans le traité; de ce nombre était celle du fait que le milieu du fleuve étant une ligne équidistante des deux rives, elle couperait souvent des îles, ce qui formerait une ligne frontière sur terre, et créerait un sujet de difficultés pour les deux puissances, surtout en ce qui regarde la procédure civile et criminelle, commerce illicite, etc., etc. Il fut donc décidé que le pays à qui reviendrait la plus grande partie d'une île ainsi coupée serait le possesseur de l'île tout entière, et qu'ainsi les difficultés susmentionnées seraient aplanies. Cette décision fut approuvée et ratifiée par le *Foreign Office* et Washington. On pourrait dire qu'en suivant le milieu du plus grand chenal navigable, on aurait pu tracer facilement, une ligne frontière; mais, en mes grands arpentages de ce continent jusqu'à la latitude de 60 degrés nord, j'ai examiné presque toutes les grandes rivières, de leurs sources aux mers de l'Est et à l'océan Pacifique, et j'ai trouvé qu'elles obéissaient toutes à la même loi physique que les grandes rivières de l'Europe, et d'une manière plus apparente. Sur ce continent, les chenaux profonds, sur une distance de 5 milles sur six se trouvent sur le côté nord de la rivière. Quand les sondages furent terminés, le Commissaire des Etats-Unis se rendit compte de la vérité du fait, et il insista sur le passage de la ligne frontière par le milieu du chenal profond, mais il fut tenu à la lettre du traité. Le traité de 1783 rendait la paix aux Etats-Unis, mais leur trésor était vide. Pour se procurer de l'argent, l'état de New York vendit à la Compagnie Holland de grandes étendues de terre, parmi lesquelles étaient comprises les îles situées dans le fleuve Cataraqui [St. Laurent] de St. Regis au lac Ontario, qui, par la ligne frontière à tracer, aurait appartenu à l'état de New York.

Les commandants de la marine, à qui avait été confié la garde du port de Kingston, la surveillance des vaisseaux sur les lacs, etc., ont transmis de temps à autre leurs opinions à l'Amirauté, portant que la prise de possession de certaines îles par la Grande-Bretagne était nécessaire à la protection de la marine, etc. à Kingston, etc. Ces opinions furent adressées au *Foreign Office* et transmises aux Commissaires Anglais, et l'on obtint la possession de chaque point mentionné par l'Amirauté pour la sûreté de notre flotte, etc; dont le principal était la Grande Isle (Wolfe), vis-à-vis de Kingston. Aux termes du traité, cette île appartenait aux Etats-Unis et, à cause de la Compagnie Holland, le cas fut considéré sans recours; mais, lors de la division de l'île, il survint quelques circonstances particulières, qui permirent aux Commissaires Anglais d'échanger la Grande Isle d'en amont des chutes Niagara contre la Grande Isle (île Wolfe) vis-à-vis de Kingston, à condition d'indemniser la Compagnie Holland, en cédant les îles qui appartenaient à la Grande-Bretagne pour former 15,359½ acres—la différence de superficie entre les deux îles. Ceci remplacera plusieurs îles du fleuve Cataraqui placées sur le côté des Etats-Unis.

Comme l'Amirauté avait fortement recommandé la prise de possession de la Grande Isle (île Wolfe) près de Kingston, je me suis tout spécialement appliqué à l'étude de la profondeur de l'eau, le long de ses bords, et j'ai trouvé qu'il y avait si peu d'eau, du côté sud, qu'à 100 verges du bord sa profondeur n'était que de 4 ou 5 pieds. Afin d'avoir le libre usage de ce côté de l'île, on proposa et l'on convint que la ligne frontière passerait à 100 verges des bords de toutes les îles, et si l'espace entre les bords opposés était de moins de 200 verges, la ligne frontière passerait à moitié distance entre les deux bords, et la distance de 100 verges donne aussi libre espace pour la construction de trains de bois, etc., pour les deux nations—(David Thompson, astronome et arpenteur, en vertu des articles VI et VII du traité de Gand; dans *Ontario Historical Society Transactions*, I, 117.)



Commission of Conservation
Canada

HONOURABLE CLIFFORD SIFTON, CHAIRMAN

JAMES WHITE, SECRETARY

1912

LONG SAULT RAPIDS

N

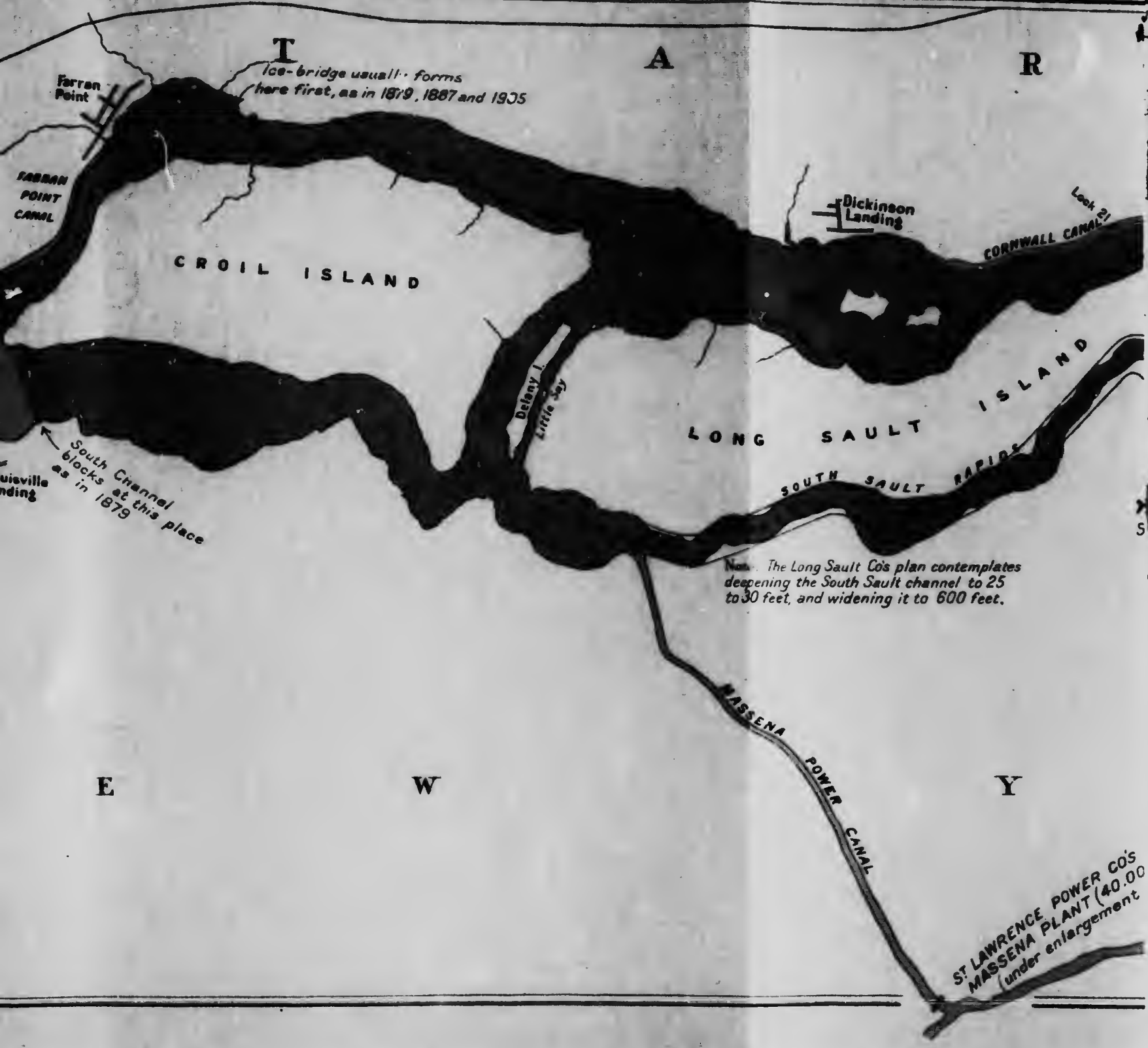
AND VICINITY

SHOWING PROPOSED WORKS OF LONG SAULT DEVELOPMENT COMPANY

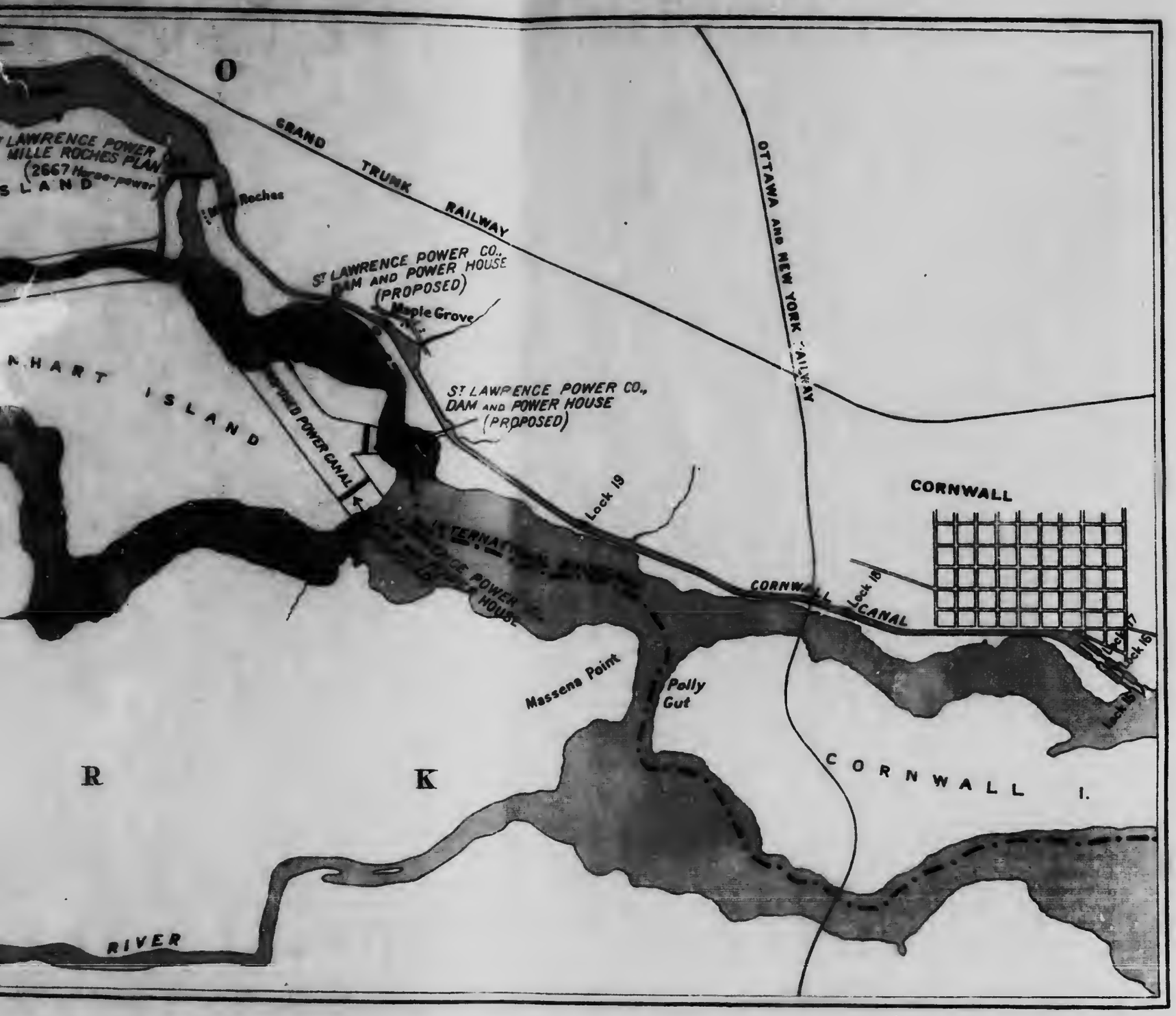
Scale

0 1 2 Miles

Channels, which, by the Ashburton Treaty, are to be kept free and open to the ships, vessels and boats of Great Britain and of the United States, are shown thus - - - - - - - -


T
A
R
E
W
Y
Ice-bridge usually forms here first, as in 1879, 1887 and 1905
Farran Point
FARRAN POINT CANAL
CROIL ISLAND
Dickinson Landing
Lock 21
CORNWALL CANAL
Delany I.
Little Jay
LONG SAULT ISLAND
SOUTH SAULT RAPIDS
South Channel blocks at this place as in 1879
Note. The Long Sault Co's plan contemplates deepening the South Sault channel to 25 to 30 feet, and widening it to 600 feet.
MASSENA POWER CANAL
ST. LAWRENCE POWER CO'S MASSENA PLANT (40,000 under enlargement


A
R
I
1905
Dickinson Landing
Lock 21
CORNWALL CANAL
LONG SAULT ISLAND
SOUTH SAULT RAPIDS
Delany I.
Little Sey
St. LAWRENCE POWER CO.
DAM, POWER HOUSE AND LOCK
(PROPOSED)
Polly
Note. The Long Sault Co's plan contemplates deepening the South Sault channel to 25 to 30 feet, and widening it to 600 feet.
MASSENA POWER CANAL
Y
O
St. LAWRENCE POWER CO'S
MASSENA PLANT (40,000 Horse-Power)
(under enlargement in 1912)
Massena Center
GRASS


O
GRAND TRUNK RAILWAY
OTTAWA AND NEW YORK RAILWAY
LAWRENCE POWER
MILLE ROCHES PLAN
(2667 Horse-power)
SLAND
Roches
St LAWRENCE POWER CO.,
DAM AND POWER HOUSE
(PROPOSED)
Maple Grove
NHART ISLAND
POWER CANAL
St LAWRENCE POWER CO.,
DAM AND POWER HOUSE
(PROPOSED)
Lock 19
CORNWALL
CORNWALL CANAL
Lock 18
Lock 17
Lock 16
Lock 15
Massena Point
Polly Gut
R
K
CORNWALL I.
RIVER

de cette île par les Etats-Unis leur aurait permis d'y bâtir des forteresses, qui eussent été une menace pour la principale station navale britannique sur les Grands lacs.

Traité d'Ashburton, 1842

Au cours de négociations ayant précédé le traité d'Ashburton, la question des bornes du Maine dominait tous les autres différends entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. Dès que Lord Ashburton et M. Webster eurent réussi à s'entendre, ils se mirent à l'étude de la ligne frontière qui passe par la rivière Ste Marie, le lac Supérieur et les Communications par eau entre le lac Supérieur et la rivière Rainy.

Lorsque Lord Ashburton fit la concession de l'île St. George (sugar) dans la rivière Ste Marie, il y attacha des conditions d'accommodement. Le 16 juillet 1842, il écrit à Mr. Webster:

"En faisant l'importante concession de l'île St. George sur cette borne, je suis tenu d'y attacher une condition d'accomodement qui, par expérience, a été rendu nécessaire à la navigation sur les grandes eaux qui bornent les deux pays; accommodement qui, je le crois, ne peut créer aucun inconvénient à l'un ou à l'autre. C'était la demande formulée par le Commissaire Anglais lors du compromis susdit; mais aucune entente ne fut conclue, car il n'était pas alors, pas plus que je ne le suis maintenant, disposé à céder la possession et la souveraineté de l'île St. George.

"Le premier de ces cas est à la tête du lac St. Clair, où la rivière de ce nom se jette dans le lac Huron. On a fait observer que le chenal qui longe le bord des Etats-Unis en cet endroit est non seulement le meilleur pour la navigation, mais le seul passage possible, lorsqu'il vente. Ceci étant, je ne vois pas que l'on puisse refuser à un navire anglais d'y passer; mais, comme règlement définitif des frontières, il convient de faire ressortir sous quelles conditions les commissaires seraient probablement venus à s'entendre, s'ils avaient connu les faits.

"L'autre cas, d'une description presque similaire, se trouve sur le St. Laurent, à quelques milles de la frontière à St. Regis. Les Commissaires, en distribuant les îles du fleuve, adjugèrent aux Etats-Unis les îles Barnhart et Long-Sault. Cette partie du fleuve est couverte de formidables rapides, le seul passage sûr est situé sur le côté Américain, entre ces îles et la terre-ferme.* Nous voulons insérer une clause en notre traité qui stipulera que, sur une faible distance, c'est-à-dire, de l'extrimité supérieure de l'île Long-Sault† à la partie inférieure de l'île Barnhart, les chenaux du fleuve seront utilisés par les bateliers des deux pays.

*Le chenal Sault du Sud et le chenal principal.
†L'île Croil.

"Je ne vois pas que l'on puisse, à juste titre, s'opposer à de telles demandes, étant donné que les Etast-Unis ont cédé tout ce qui est essentiel à la limite que j'ai maintenant à vous proposer."

M. Webster admit que ces chenaux seraient libres pour les vaisseaux des deux pays, et il réclama, en même temps le même privilège pour le chenal entre l'île Bois Blanc—île canadienne dans la rivière Détroit—et la rive canadienne.

Le 27 juillet M. Webster répondit:

"En outre de l'entente sur la ligne de division par laquelle passent ces parties controversées de la frontière, vous avez aussi suggéré, puisque le règlement projeté se poursuit moyennent compromis et équivalents, que les bateaux appartenant aux sujets de Sa Majesté soient autorisés à passer par les rapides du Long-Sault, dans le fleuve St. Laurent, *de chaque côté des îles du Long-Sault*,* et que les passages, qui se trouvent à ou près de l'endroit où la rivière St. Clair se jette dans le lac du même nom, soient libres et ouverts aux vaisseaux des deux pays. Nulle objection raisonnable ne semble s'opposer à ce qui est demandé sous ce rapport; et, quant aux Etats-Unis, il est désirable que leurs vaisseaux, en entrant du lac Erié dans la rivière Détroit, aient la liberté de passer entre Bois Blanc, une île qui appartient à l'Angleterre, et la rive Canadienne, car le meilleur et le plus profond chenal se trouve de ce côté . . . . Ce qui a été convenu à propos de l'usage commun de certains passages dans les rivières et les lacs, tel que déjà dit, devra être un sujet de stipulation régulière."

Lord Ashburton accepta ces conditions, il fit observer en même temps:

"Je ferai remarquer, aussi, que l'usage libre de la navigation dans le passage du Long-Sault, sur le St. Laurent, doit être étendu en aval de l'île Barnhart, en vue d'éviter ces rapides."

L'article VII du traité d'Ashburton stipule que:

"Il est convenu en outre que les chenaux du fleuve St. Laurent, vers les deux côtés des îles du Long-Sault et de l'île Barnhart, les chenaux de la rivière Détroit, sur les deux côtés de l'île Bois Blanc, et entre cette île et les côtés américain et canadien, et tous les passages entre les diverses îles sises près du débouché de la rivière St. Clair, dans le lac du même nom, seront également libres et ouverts aux navires, vaisseaux et bateaux des deux pays."

Il est évident, par ce qui précède, que les Etats-Unis sont tenus, par les termes du traité d'Ashburton, de garder les chenaux des *deux côtés des îles Long-Sault, Barnhart et Croil "libres et ouverts aux navires,*

*Iles Croil et Long-Sault.

Vapeur dans une Partie Tourmentée des Rapides du Long Sault

vaisseaux et bateaux des deux pays;" et, que, de plus, il est interdit de placer en ces chenaux des constructions qui entraveraient le moins du monde la navigation.

Le fleuve St. Laurent constitue la grande voie navigable de l'Atlantique au coeur de l'Amérique du Nord. La conservation de l'intégrité de cette voie est un sujet qui demande l'action conjointe des gouvernements du Canada et des Etats-Unis.

Bientôt il sera nécessaire d'élargir et de creuser les chenaux de ce fleuve pour permettre aux navires d'y passer. Lorsque cette nécessité sera présente, de nombreuses et puissantes forces hydrauliques seront créées dont la vente contribuera à payer, en partie, sinon toutes les dépenses qu'entraîneront ces améliorations.

Il a été péremptoirement démontré que les droits de la navigation priment ceux de la production de la force motrice; c'est une doctrine fondamentale. Il faut donc empêcher tout particulier ou particuliers de créée un état d'affaires qui, de sa nature, serait présentement un obstacle à la navigation, ou qui pourrait empêcher ou gêner les améliorations futures.

Danger du Projet de Barrer le Sault du Sud

Le danger actuel—et c'est un véritable danger—qui menace les intérêts du Canada dans le fleuve St. Laurent, consiste dans le désir et les efforts de la *Long Sault Development Company* de vouloir construire un barrage dans le chenal du Sault du Sud. La compagnie se propose aussi de construire une usine génératrice et une écluse à travers le chenal, entre le bas de l'île Long-Sault et le côté de la terre-ferme. C'est une partie du grand projet de la compagnie qui cherche à utiliser la totalité de la force qui peut être développée au Long Sault.*

Ouvrages Compris dans le plan Ce projet important comprend la construction d'un barrage d'environ 3,800 pieds de longueur, entre l'île Barnhart et l'extrimité nord-est de l'île Long-Sault. Le chenal qui sé-

*La *Long Sault Development Company*, sur le côté américain, possède presque toute l'île Barnhart et la moitié est de l'île Long-Sault, ainsi que les droits riverains autour de l'extrémité ouest de cette dernière, aussi près de 2,000 acres de terre sur les côté de la terre ferme, à partir d'un point vis-à-vis de l'extrémité est de l'île Barnhart, situé à la partie supérieure du canal de Messena, sur une longueur d'environ huit milles. Les deux compagnies font l'acquisition de terrains sur leurs côtés respectifs du fleuve jusqu'à une altitude de 215 pieds au-dessus du niveau de la mer, qui seront beaucoup au-dessus du niveau proposé; elles s'approprient aussi des droits riverains, le long des tributaires du fleuve, St. Laurent, où les riverains sont exposés à subir des dommages.

pare l'île Barnhart de l'île Sheek serait élargi d'environ 1,000 pieds, et utilisé comme canal pour amener l'eau aux coursiers des ouvrages qui seraient construits sur l'extrémité est de l'île Barnhart. On se propose de construire, en cet endroit, un barrage sous forme d'un V, d'environ 1,450 pieds de longueur, et adjacent, du côté canadien, à l'écluse 20 du canal de Cornwall. Il est question d'utiliser en cet emplacement de force hydraulique une chute d'environ 40 pieds. Le barrage projeté dans le chenal du Sud utiliserait une chute d'environ 35 pieds. (Voir le plan annexé qui présente une description générale des ouvrages proposés.)

La compagnie se trouvera peut-être aussi obligée d'élever le niveau du barrage du chenal du Sault du Sud, afin de refouler les eaux jusqu'à la prise d'eau du canal actuelle qui conduit l'eau à l'usine génératrice de Massena, N.Y. La chute nominale de l'eau utilisée par l'usine génératrice de Massena est d'environ 80 pieds, mais on dit que sur le parcours du canal il se perd trois ou quatre pieds. On élargit en ce moment le canal de Massena, pour permettre à une plus forte quantité d'eau d'y passer, laquelle sera utilisée par une nouvelle usine génératrice en construction.

Opinion de M. Rickey

Vu le projet d'immenses entreprises de production de forces hydrauliques par la *Long Sault Development Company*, il importe de noter l'opinion énoncée devant le Comité des Rivières et des Havres de la Chambre des Représentants des Etas-Unis, par M. James W. Rickey, ingénieur en chef de la Compagnie

> "Ce développement total", dit M. Rickey, "a pour objet d'utiliser, en dernier lieu, toute partie de force disponible à cet endroit—peut-être pas de notre vivant—mais rien en ce développement total ne s'oppose à l'utilisation entière de la potentialité du fleuve St. Laurent en cet endroit. Ce facteur est réellement d'une très grande importance. Dans le passé, et même dernièrement, plusieurs forces hydrauliques ont été imparfaitement exploitées; à peine les a-t-on effleurées, et l'on a mis des obstacles à leur complet développement."

Et M. G. R. Malby, qui a présenté les bills au Congrès pour la Compagnie, dit:

> "Il ne reste plus qu'un point. On semble croire que la moitié de l'eau qui passe au nord de l'île Barnhart devrait être utilisée sur le territoire canadien. Or, si l'on examine le projet, on s'aperçoit que tel n'est pas le cas. Le projet comporte, tel que M. Rickey le fera remarquer, que *la grande usine génératrice de tout le système se trouve entièrement en territoire américain. au pied de l'île Barnhart; et, bien que l'eau passe à travers une partie du territoire canadien, la production de la force sera effectuée dans les Etats-Unis.*"

Le Canal de Force Motrice Massena, qui Amène de l'Eau du Fleuve St Laurent à l'Usine Génératrice de la St. Lawrence River Power Company, à Massena, N.Y.

Si la "grande usine génératrice de tout le système se trouve entièrement en territoire américain," il n'est pas probable, n'est-ce-pas, que le Canada puisse avoir aucun contrôle sur la Compagnie.

Production de Force un Facteur

La grande somme de force, qui peut être produite au canal du Sault du Sud, est un motif suffisant pour pousser une grande corporation à construire de tels ouvrages de production d'énergie électrique, même si l'on ne devait pas obtenir d'autres avantages, par suite de création d'autres forces hydrauliques dans le voisinage. Comme je l'ai déjà fait remarquer dans la première partie de ce rapport, des mesures ont été prises pour former une somme de $1,550,000 qui sera appelée à faire face aux dépenses des travaux préliminaires se rattachant au barrage projeté dans le chenal du Sault du Sud. On a dit aussi que, si possible, ce barrage devrait être construit sans le consentement du Canada. Si la *Long Sault Company* pouvait construire de tels barrages dans le Sault du Sud, il serait alors très difficile de mettre à exécution tout plan général d'amélioration du fleuve dans son ensemble, à moins de payer d'énormes sommes pour dommages causés. Comme les ouvrages seront tous en "territoire américain", leur expropriation sera impossible.

La construction des ouvrages projetés sera un grand danger pour la navigabilité du fleuve St. Laurent et du système des Grands lacs. Les droits acquis créés par la construction de tels ouvrages rendront extrêmement difficile—sinon impossible—les travaux nécessaires à l'amélioration et au creusage du St. Laurent. Lorsque le temps sera venu, pareils travaux devront être entrepris par le Canada ou les Etats-Unis, ou par les deux pays. Nulle considération, quelque importante qu'elle puisse paraître, ne devrait permettre à des particuliers d'avoir le contrôle du St. Laurent.

Opinions sur l'Etat des Glaces

Bien qu'il faille respecter les calculs et les opinions des ingénieurs, on peut néanmoins n'en tenir aucun compte, quand ils sont donnés pour *réduire* la possibilité des désastres qu'entraînerait le barrage du St. Laurent. L'immense volume d'eau que roule le fleuve St. Laurent, et les énormes forces latentes qu'il renferme peuvent produire des effets que n'ont pas encore spécifiés les membres du génie. On se rappelle la prédiction de certains ingénieurs en ce qui concerne le régime des eaux du bas Niagara: l'usine génératrice de la *Ontario Power Company* avait été par eux placée en "dehors de toute atteinte d'inondation", et cependant, une fois construite, l'eau, arrêtée par les glaces, s'éleva dans

la partie inférieure de la rivière et passa par dessus le *toit* de cette usine, Il s'est produit dernièrement un autre exemple frappant d'inondation, qui a déjoué tous les calculs des ingénieurs, et dévasté l'état de l'Ohio, en mars. La nature ne se laisse pas entraver sans réagir souvent avec violence.

Ceux qui favorisent la construction d'ouvrages de production de force hydraulique, ont dit fréquemment que ces ouvrages amélioreront l'état du fleuve. Ils ont avancé que l'on ne verra plus le retour des désastreuses inondations causées par les amoncellements de glace, tels que ceux de 1840, 1879 1887, 1895, 1898, 1901 et 1905. Voici ce que dit à ce sujet M. Rickey:*

> "L'Etat de la glace en aval du barrage sera de beaucoup amélioré, et ainsi sera diminué le danger des glaces annuelles et des inondations de Cornwall. Le fleuve en amont des barrages sera tenu libre d'amoncellements de glace, de sorte qu'on n'aura pas à craindre la répétition des inondations de 1887 et de 1905."

Toutefois, M. Rickey dit que, faute des constructions projetées de la *Long Sault Company*:

> "Il n'est pas du tout improbable qu'une inondation survienne, dont les effets seront bien plus désastreux que ceux de 1887."

Causes de l'Amoncellement des Glaces

Les glaces ont fréquemment bouché le chenal du Sault du Sud. Si le niveau de ce chenal est surélevé—ce qui arrivera par la présence du barrage—la glace s'entassera probablement sur l'extrémité ouest de l'île Long-Sault et se pressera contre les murs du canal de Cornwall. Personne ne saurait prévoir les effets d'une telle catastrophe.

M. Rickey, sur le sujet des amoncellements des glaces, a dit:

> 1. "Que presque tous les ponts de glace entre l'île Croil et le côté de la terre-ferme étaient artificiellement formés par les habitants riverains.
>
> 2. "Que l'inondation de 1887, la pire connue, fut commençée artificiellement."

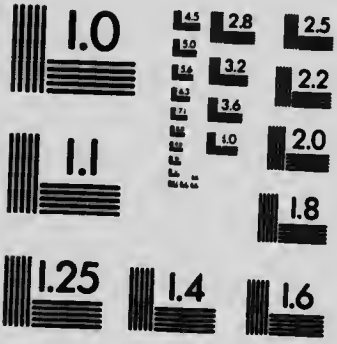
Cependant il semble clair que pour créer un amoncellement de glace il n'est pas nécessaire de commencer une couche de glace dans le fleuve. Quand une ligne continue de glace flottante est entraînée par le courant et vient s'amonceler contre un barrage, la glace de surface se ramasse de façon à couvrir toute la surface d'un bord à l'autre et

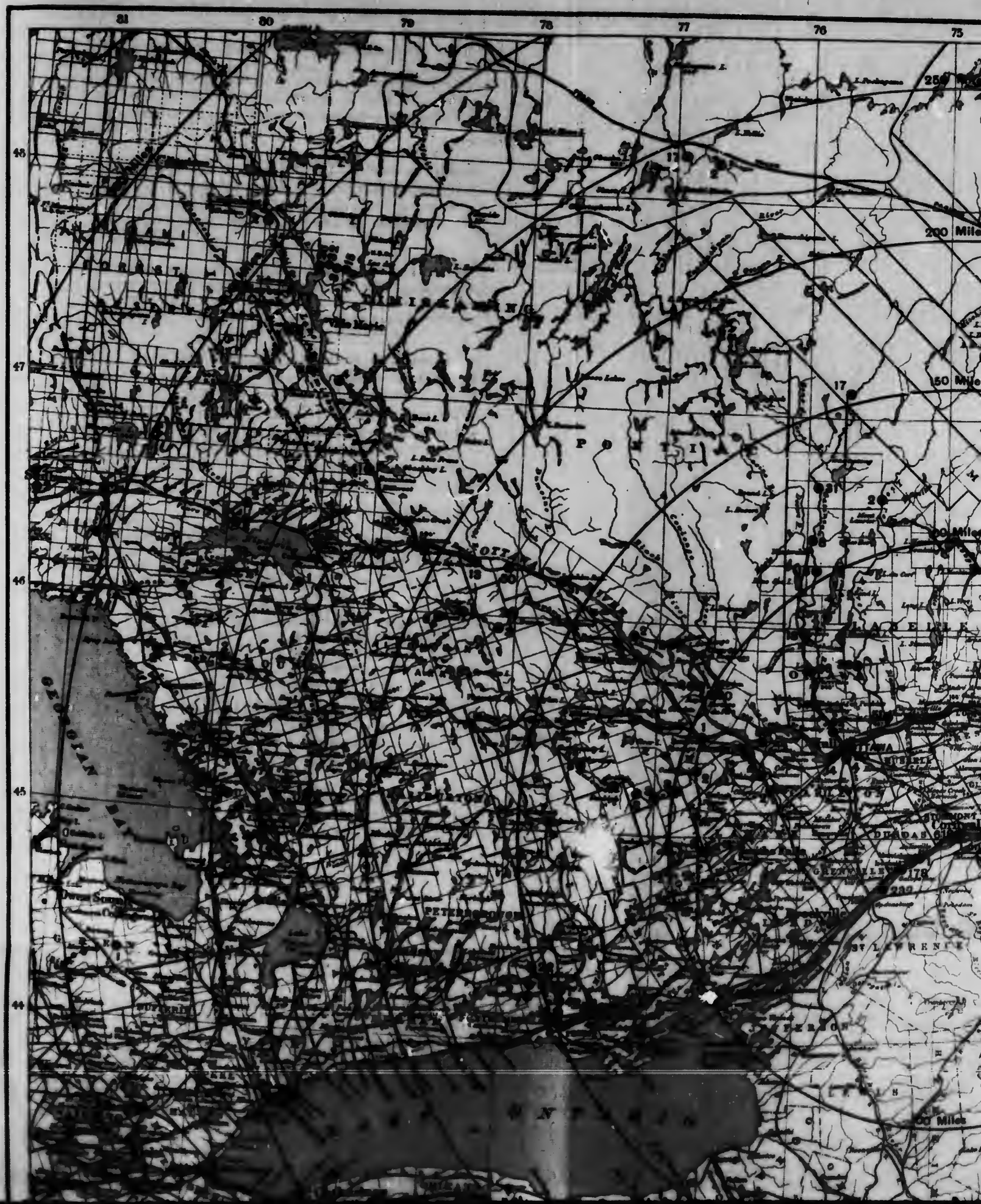
---

*Voir l'exposé complet de M. Rickey à l'annexe XXVI, page 277.

MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)




81
80
79
78
77
76
75
48
47
46
45
44
200 Miles
150 Miles
100 Miles
50 Miles
OTTAWA
PETERBOROUGH
GREENVILLE
LAWRENCE
PERTH
DUNDAS
GEORGIAN
BAY
LAKE ERIE


74
73
72
71
70
69
48
47
46
45
44
CHARLEVOIX
LAURENTIDES
PORTNEUF
QUEBEC
MEGANTIC
BEAUCE
FISCATAQUIS
FRONTENAC
SOMERSET
COMPTON
M A I N E
FRANKLIN
ORLEANS
COOS
WALDO
OXFORD
KENNEBEC
KNOX
LINCOLN
ADIRONDACK
GRAFTON
CUMBERLAND
YORK
WARREN
ANDROSCOGGIN
CLINTON
FRANKLIN
GLENGARRY
Long Sault Rapids
ARGENTEUIL
JOLIETTE
MONTCALM
Miles


Commission of Conservation
Canada
HONOURABLE CLIFFORD SIFTON, CHAIRMAN
JAMES WHITE, SECRETARY
1913
MAP SHOWING POSITION OF
LONG SAULT WATER POWER
WITH REFERENCE TO ONTARIO, QUEBEC AND UNITED STATES
Scale
0
25
50
75
100
Red circles show distances from Long Sault Rapids
Water-powers less than 1,000 horse-power, shown thus
Water-powers more than 1,000 horse-power, shown thus
(Red figures indicate power in thousands of horse-power)
44
43
42
41
80
79
78
77
150 Miles
200 Miles
WAYNE
ONONDAGA
CHENANGO
DELAWARE
PIKE
LUZERNE
MONROE
LEHIGH
BUCKS

Base map from plates of Map of Dominion of Canada, Dept. of Interior.

s'étend sur des milles vers le haut du courant. *Les barrages projetés du Longt-Sault remplaceront les amoncellements de glace que produit maintenant une couche de glaçons disposés de manière à boucher artificiellement le fleuve.*

Argument Fallacieux

Les défenseurs des barrages du Long-Sault ont allégué que des phénomènes naturels se sont déjà manifestés dans le fleuve St. Laurent, phénomènes que l'on dit être la contrepartie de ceux qui surviendraient si les barrages étaient construits. Par exemple, M. Rickey dit

> "On sait que le chenal principal du fleuve, qui passe au nord du Long-Sault, n'est jamais bouché de glace, même lorsque les eaux, que refoule l'entassement des glaces au lac St. François, font disparaître les rapides, créant ainsi des états de choses essentiellement semblables à ceux que produiront les barrages projetés."

La fausseté de cette théorie est celle-ci: certaines conditions existent dans le fleuve St Laurent; or il peut survenir des circonstances exceptionnelles, telles qu'un amoncellement dans le lac St. François, qui produirait le même résultat que les barrages, s'ils étaient déjà construits. Mais si ceux-ci avaient déjà été en place, la formation des amoncellements de glace aurait commencé à partir de là. En d'autres mots, ces barrages auraient surélevé l'eau d'amont jusqu'à un niveau suffisamment haut pour "faire disparaître les rapides", dont le résultat eût été des plus désastreux.

Tenir Artificiellement le Fleuve Libre de Glace

M. Rickey prétend, en outre, qu'il est possible et faisable de tenir le fleuve St. Laurent libre de glace par des moyens artificiels. Voici ce qu'il dit à ce sujet:

> "La *St. Lawrence River Power Company* a tenu le chenal du Sault du Sud libre de glace pendant les hivers de 1903 à 1906 inclusivement, même lorsque les vents du nord-ouest forçaient presque toutes les glaces du fleuve à passer par le chenal. Avant et après ces dates on n'a pas essayé de tenir ce chenal ouvert, et chaque hiver il était bouché par des amoncellement de glace. Cela prouve donc péremptoirement qu'il est possible d'empêcher les glaces d'obstruer les chenaux, à condition que l'on prenne les moyens voulus. Il sera tout aussi faisable de tenir libre le chenal principal de chaque côté de l'île Croil, après la construction des barrages projetés, et d'empêcher, pour toujours, la possibilité d'inondation de Morrisburg par les glaces."

Il ne sera certainement pas sage d'augmenter les causes de la formation des amoncellements de glace, sous prétexte de les faire disparaître par des moyens artificiels, surtout lorsqu'il faut tant dépendre du tra-

vail de l'homme. Si l'on admet que les théories de M. Rickey sont exactes, il est évident que tout accident qui surviendrait à ses brise-glace aurait pour conséquence de remplir le fleuve de monceaux de glace.

Effets des Barrages sur les Glaces

La création de grands biefs à surfaces comparativement immobiles, en amont des divers barrages, aura pour résultat la formation des glaces dès le commencement de l'hiver, ce qui plus tard, contribuera sensiblement à la création de ces amoncellements, pendant la première partie de l'hiver; il s'ensuivra donc une plus grande accumulation de glace, et cet état de choses facilitera aussi l'entassement des neiges pendant un espace de temps plus long, et tout cela contribuera à créer des inondations.

Le professeur H. T. Barnes, de l'université McGill, qui a consacré plusieurs années à l'étude scientifique des glaces dans le St. Laurent, appréhende toute création d'obstructions artificielles à cet endroit. Il dit à ce sujet:*

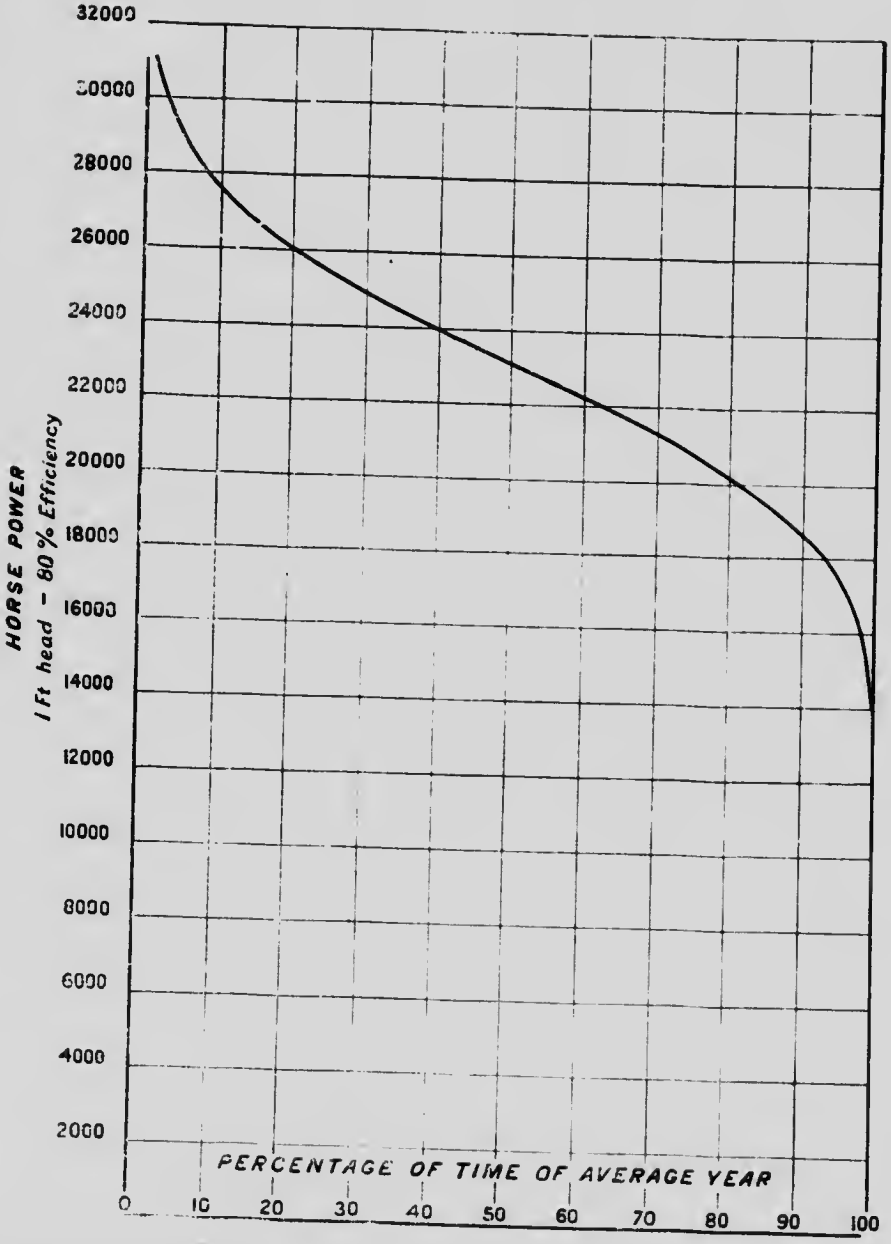
> "La construction des barrages projetés, maintenant sous considération, servira simplement à refouler, plus en arrière, les amoncellements de glace dans l'étroit passage du fleuve, où les premières formations des glaces de surface, en automne, ne pourront pas se distribuer sur la grande étendue du lac St. François. Il est vrai que le surélèvement du niveau de l'eau par les barrages projetés fera disparaître les principaux rapides; mais cela n'aura aucun effet sur les forts courants d'amont, et n'empêchera pas l'accumulation du frasil et des glaces d'arrêt, sur une superficie d'au moins dix milles carrés d'eau libre, de former un entassement de glaces en amont des barrages. Au printemps, toute cette masse de glace sera retenue par les barrages, jusqu'à la fonte en avril, ce qui aura pour effet de retarder de beaucoup l'ouverture de la navigation en ces eaux.
>
> "Personne ne saurait calculer les graves conséquences que peut produire la construction de ces barrages dans les parties étroites du fleuve, vu l'immense étendue d'eau ouverte d'amont. *La nature révèle sa puissance d'une facon irrésistible, lorsque s'engage une lutte entre l'eau et la glace dans un fleuve d'une puissance telle que le St. Laurent.*"

Amélioration du Trafic des Touristes

En outre des recommandations faites par la Commission de la Conservation et d'autres organisations, au sujet de la conservation de la beauté naturelle du fleuve, il est intéressant de noter ce qu'en dit M. Rickey:

---

*Voir l'annexe XXV, page 269, avec carte.



Pourcentage de Chevaux-Vapeur. Courbe du Temps à la Source du St Laurent, s'étendant sur une Période de Quarante Années: 1860-1907 inclusivement

"Les rapides du Long-Sault, dans leur état actuel ne sont visités que pendant la courte saison d'été, qui dure environ quatre mois, et les visiteurs ne les voient que quelques minutes en y passant rapidement par bateau. Le panorama des environs des barrages projetés pourra, au contraire, être contemplé par les touristes toute l'année."

Toutefois, il ne semble pas que l'existence des barrages sera telle qu'elle puisse transformer l'état des choses, en hiver, de manière à rendre la vue des rapides plus attrayante qu'elle est à présent.

Données Physiques

M. Rickey, dans son témoignage devant le Comité des Rivières et des Havres, a déclaré que le débit du fleuve St. Laurent est d'environ 255,000 pieds cubes par seconde, et qu'à cet état du fleuve environ 48,500 pieds par seconde ou 19 pour cent du débit total, passent par le chenal du Sault du Sud, 76 pour cent par le chenal principal, entre les îles Long-Sault et Barnhart, et 5 pour cent par la rivière Little, le chenal entre les îles Barnhart et Sheek.

La *Long Sault Devclopment Company* entretient des jauges automatiques aux stations suivantes. Les cotes relevées à midi, le 1er octobre 1911, peuvent être considérées comme typiques dans le bassin du St. Laurent.

Ile Ogden	223.60
Waddington	212.40
Pointe Bradford	206.40
Tête de l'île Long-Sault (Delany id.)	201.20
Prise d'eau du Canal	198.50
Côté de l'île Long-Sault	190.28
Crique Polly	169.70
Embouchure de la rivière Grass	154.55
Tête de la rivière Grass	161.90

Le changement de niveau dans le chenal du Petit Sault, de la tête de l'île Long-Sault au crique Polly, donnerait, selon le tableau ci-haut, une chute de 31.9 pieds.

Le plus haut niveau indiqué par la jauge de la Pointe Bradford était de 209.9, le 4 juin 1912; le plus bas, au même endroit, était de 205.8, le 7 octobre 1911.

Les cotes des jauges signifient le niveau au-dessus de la mer, tel que déterminé par les ingénieurs des Etats-Unis. Les jauges sont reliées

par des lignes de niveaux au repère No. 35, situé près de la prise d'eau du canal.

Pour les données de débit, les formules, etc., consulter le rapport sur la régulation du lac Erié soumis par la Commission Internationale des eaux Limitrophes.*

Conclusion

La Commission de la Conservation s'oppose à toute concession de charte à l'effet de barrer le Long-Sault, pour les raisons suivantes:

(1) Vu que le traité d'Ashburton stipule que "les chenaux du fleuve St .Laurent sur les côtés" des îles Long-Sault, Croil et Barnhart "seront également libres et ouverts pour les navires, vaisseaux et bateaux" de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, nulles constructions, qui gêneraient le moindrement la navigation, ne peuvent être érigées dans aucun de ces chenaux, sans le consentement de la Grande-Bretagne.

(2) Il est très possible que de graves dommages résulteront de la construction de ces ouvrages. Je sais, cependant que des ingénieurs prétendent qu'un tel dommage est impossible. D'un autre côté, les personnes qui habitent du long de la rive, les navigateurs et les observateurs les plus expérimentés soutiennent presque tous, dit-on, qu'il s'ensuivra probablement de grands dégats. Avec tout le respect que l'on doit aux opinions émises par ces ingénieurs, qu'on nous permette de déclarer qu'il n'est pas ici question d'un problème du génie, et qu'il n'existe pas de données suffisantes, pour que les ingénieurs puissent y baser leur opinion. Nul ingénieur ne peut dire où et comment se formera la glace, lorsque, dans un climat rigoureux comme le nôtre, on obstrue le cours d'un fleuve qui roule un tel volume d'eau. On sait que des obstructions de peu d'importance ont, dans le passé, causé des dommages par l'eau et les amoncellements de glace. L'arrêt possible de tout le cours du fleuve, comme conséquence des ouvrages projetés, est une chose que l'on ne peut dire impossible ou éloignée. Un tel arrêt causera d'énormes dommages aux propriétés des particuliers, et peut mettre en danger le canal de Cornwall, qui est une partie intégrale et essentielle de la voie fluviale, toute-canadienne, du lac Supérieur à la mer.

Il ne semble pas nécessaire d'exprimer une opinion pour montrer que le poids des témoignages ou de la probalité est en faveur des vues

*Voir le rapport de la *Commission International des Eaux Limitrophes* sur la *Régulation du Lac Erié* avec une discussion sur la *Régulation du Système des Grands Lacs*, ainsi qu'une annexe, des tableaux et planches, Ottawa, 1910. Voir aussi la liste des rapports, cartes, etc., se rapportant au fleuve du St. Laurent dans *Les Forces Hydrauliques du Canada*, Commission de la Conservation, Ottawa, 1911 page *et suivantes.*

exprimées par les ingénieurs, ou de celles des habitants de la localité, lesquels possèdent une connaissance intime de l'histoire du fleuve depuis plusieurs années. Le fait qu'il existe des divergences d'opinion, quelque légères qu'elles soient, est une raison suffisante pour condamner le projet. On ne devrait prendre aucun risque dans un sujet d'une importance aussi vital.

(3) La dérivation d'eau proposée, par le barrage construit entre l'île Long-Sault et l'île Barnhart, enlèvera du chenal navigable principal, entre l'île Barnhart et la terre-ferme des Etats-Unis, environ 50 pour cent de son eau, Cependant, les effets d'une telle dérivation d'eau d'un chenal navigable est impossible à calculer. On peut dire, néanmoins, avec certitude, qu'elle n'est pas de nature à améliorer la navigabilité du chenal.

(4) La construction des barrages en question aura pour résultat d'obliger la navigation (autre que celle du canal de Cornwall) à suivre une nouvelle route connue sous le nom de passage du chenal [illegible]lt du Sud. Les navigateurs expérimentés sont d'opinion que c[illegible]ne sera inférieure de beaucoup à celle maintenant suivie.

(5) Nul doute que le gouvernement Canadien sera dans l'[illegible]en de fournir bientôt des voies navigables plus profondes dans le [illegible] St. Laurent. Si les ouvrages projetés de la *St. Lawrence Power C[illegible]ny* sont construits, il n'aura aucune liberté d'action.

Les droits acquis de la Compagnie exigeront des reconsidérations. Si les plans des ingénieurs adoptés pour améliorer et creuser davantage le lit du fleuve, en vue de la navigation, causent de l'obstruction ou des dommages aux ouvrages de la Compagnie, ce qui est plus que probable, le gouvernement sera alors tenu d'exproprier ces ouvrages et de payer des sommes énormes sous forme de dommages-intérêts. En outre, rien ne prouve qu'il sera possible de faire une telle expropriation en tou[illegible] temps. Le caractère international de l'entreprise peut [illegible]pporter u[illegible] obstacle insurmontable, qui réduira le gouvernement à [illegible]mpuissan[illegible] et l'amélioration projetée restera en suspens.

(6) Le projet de la *St. Lawrence Power Company* se propose de [illegible] usage du côté canadien du fleuve tout simplement pour y construire [illegible] barrage. Un examen très superficiel des plans de la Compagnie suffit à montrer qu'une faible partie seulement des dépenses sera faite sur territoire canadien, et qu'une petite somme de l'énergie électriqu[illegible] produite sera aussi consommée au Canada.

(7) En examinant de près tout le projet, il ne semble pas que la compagnie se soit beaucoup préoccupée des besoins ou des intérêts

du Canada. Les plans ont pour objet complète monopolisation de toute la force possible des rapides, tout en accordant aux intérêts du Canada une bien faible attention.

(8) Il n'existe à présent aucun marché sur le côté canadien pour y écouler la force qu'il s'agit de produire, ni même pour une partie appréciable de cette force. Lorsque de grandes quantités de force seront nécessaires à la région tributaire des ouvrages projetés, elles pourront être produites ailleurs. Il est possible de produire, dans un rayon de transmission économique, une abondante quantité de force, en territoire purement canadien, sans recourir nullement au fleuve St. Laurent.

(9) Si, plus tard, il devenait nécessaire de fournir une plus grande somme de force aux besoins du Canada, et que la construction d'un barrage à travers le fleuve St. Laurent s'imposait, le Canada bénéficierait de la moitié de la force ainsi produite, laquelle serait à sa disposition sans exception ni restriction.

(10) Elle est puérile l'idée que l'énergie électrique, générée sur le côté américain, ou celle produite sur le côté canadien, et exportée aux Etats-Unis, sera subséquemment renvoyée au Canada, en cas de nécessité. La Compagnie se gardera bien d'enlever la force motrice qu'elle aura fournie à ses clients américains pour la mettre au service du Canada. Si l'énergie est utilisée aux Etats-Unis, des industries y seront établies et des droits acquis créés, en conséquence, et qu'il sera impossible d'ignorer. Ce seront des difficultés presque insurmontables que de faire revenir la force au Canada, après qu'elle aura été exportée ou utilisée aux Etats-Unis, pendant des années. Tel ne serait pas le cas, si la Compagnie et ses ouvrages étaient en totalité sur le territoire canadien. Si la Compagnie essaye d'éviter un tel ordre ou d'y résister, il n'y aura pas de moyens de l'obliger, sans recourir à une procédure qui peut amener des complications internationales.

(11) Bien que la force, que peut produire le St. Laurent ou Long-Sault, ne soit pas actuellement nécessaire, elle est très grande, et elle sera, sans doute, un jour, d'une énorme valeur. Le projet actuel a pour objet de concéder cette ressource précieuse à une compagnie étrangère, tout à son avantage particulier, sans grande compensation en retour.

(12) La conclusion évidente, qui ressort des faits susmentionnés, semble démontrer que le *Canada doit maintenir dans toute leur intégrité et libres de toute entrave ses droits de possession et d'absolue juridiction.*

de
lu

y
g-
nt
nt
e
i-
.

e
n
-
n

e
t
-
e

Partie du Fleuve en Amont de l'Entrée du Canal de Massena, le Sault du Sud est Bouché de Glace, 1911.
Les Balises Emergeant de la Glace Indiquent la Route

ANNEXES

ANNEXE I

LOI DE CONSTITUTION EN CORPORATION

De la Long Sault Development Company, Chapitre 355 des Lois de l'Etat de New York. Cette Loi fut Sanctionnée le 23 Mai 1907, 3e. Rdg. 629, No. 626, 1043, 1137, 1647, 1678, Int. 541.

LOI

CONSTITUANT en corporation la *Long Sault Development Company*, et autorisant ladite compagnie à construire et entretenir des barrages, canaux, usines génératrices et écluses à ou près de l'île Long-Sault, en vue d'améliorer la navigation sur le fleuve St. Laurent et de produire de l'énergie électrique au moyen des eaux de ce fleuve, et de construire et d'entretenir un pont et de fabriquer des choses utiles.

Les citoyens de l'Etat de New York, représentés au Sénat et à l'Assemblée décrètent ce qui suit:

Article 1. Michael H. Flaherty, Frank S. Smith. Henry H. Warren, Walter F. Wilson et John C. Crapser, et toutes telles personnes qui leur sont ou qui dans la suite pourront leur être associées, et leurs successeurs, sont par la présente loi constitués en une association corporative et politique sous le nom de "*Long Sault Development Company*," pour ériger construire, entretenir, exploiter et utiliser, sur le fleuve St. Laurent, un barrage ou des barrages, un canal ou des canaux, un réserv .r ou des réservoirs, et une usine génératrice ou des usines génératrices et des ouvrages en dépendant, à ou près de l'île Long-Sault, dans le comté de St. Laurent, et ériger et construire une écluse ou des écluses, et des ouvrages s'y rattachant, à ou près du même endroit, le tout en vue de produire de la orce et de l'énergie électrique, et d'améliorer d'une manière permanente la navigation sur le fleuve St. Laurent, à cet endroit et en amont et en aval, et aussi de construire et d'entretenir un pont sur lesdits ouvrages et s'y rapportant, et de fabriquer des choses utiles au moyen de ladite énergie.

2. Ladite corporation a le droit:

(1) De succession à perpétuité;

(2) De posséder un sceau commun et de le changer à volonté;

(3) D'acquérir par concession, donation, achat, testament, legs ou autres moyens légaux, et de posséder ces biens et d'en disposer selon les nécessités de ses objets, subordonnément aux restrictions que prescrit la loi;

(4) De nommer les fonctionnaires et les agents que nécessitent ses opérations et de fixer leurs appointements;

(5) De faire des règlements qui ne seront pas incompatibles avec aucune loi existante, pour l'administration de ses biens, le règlement de ses affaires, le transfert de ses actions, et la convocation d'assemblées et de ses membres;

(6) D'emprunter de l'argent et de contracter des dettes, en cas de nécessité, pour l'expédition de ses opérations ou pour l'exercice de ses droits corporatifs, privilèges ou concessions, ou pour tout autre objet de sa constitution en corporation, et elle peut émettre et vendre de ses obligations pour tout montant ainsi emprunté, et hypothéquer ses biens et concessions, afin d'effectuer le paiement de ses obligations ou de toute dette contractée à cette fin, subordonnément, en tous cas, aux dispositions de l'article deux de la loi des corporations à capital social.

(7) Ladite corporation jouira de tous les autres droits privilèges et concessions maintenant conférés et qui seront plus tard conférés par les lois générales des corporations à capital social et d'opérations commerciales de l'état de New York.

3. Ladite corporation a le droit d'ériger de construire, d'entretenir, d'exploiter et d'utiliser tous ces barrages canaux, réservoirs, portes, écluses, conduites, tuyaux, cloisons étanches, jetées, coursiers, culées, et autres ouvrages s'y rattachant, qui peuvent être appropriés ou utiles à la production de la force hydraulique et à la force et à l'énergie électrique, à un endroit ou des endroits sur la rive sud du fleuve St. Laurent ou y adjacent près de l'île Long-Sault ou de l'île Barnhart, et sur lesdites îles, ou l'une ou l'autre, et entre lesdites îles, et entre lesdites îles ou l'une et l'autre d'elles et les rives dudit fleuve et l'île Sheek (mais non à travers la ligne frontière internationale sans le consentement du Dominion du Canada) que peut choisir ladite corporation et aussi dans et sur la partie dudit fleuve et de son lit situé au sud de la ligne frontière internationale, à ou près de l'île Barnhart, soit indépendamment soit subordonnément a pareils ouvrages maintenant construits sur la partie de ce fleuve et de son lit, située sur le côté nord ou Canadien de ladite frontière internationale et sur la rive nord dudit fleuve et y adjacente:

et d'ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser une usine génératrice ou des usines génératrices et des conducteurs, câbles, fils, isolateurs et autres appareils se rattachant aux dits ouvrages pour la production de la force et de l'énergie électrique; et aussi de prendre et utiliser les eaux dudit fleuve aux endroits et en amont des endroits où sont localisés lesdits ouvrages autorisés jusqu'à présent, et de construire et entretenir, sur au-dessus et en rapport avec ledit barrage ou lesdits barrages et autres ouvrages, un pont ou des ponts, à travers ou en partie à travers le fleuve St. Laurent, y compris les abords, pour le passage des piétons, animaux et véhicules, et d'imposer un péage raisonnable pour y passer; lesdits pouvoirs sont conférés sous la condition expresse que ladite corporation sera tenue de payer une juste compensation à toutes les personnes qui auront souffert par suite de l'exercice des droits et privilèges accordés jusqu'ici, et que ladite corporation érigera et construira une ou des écluses à la demande des Etats-Unis d'Amérique, et qu'elle fournira à ses frais de la force et de l'énergie électrique pour l'entretien, l'exploitation et l'utilisation de ladite écluse ou desdites écluses et, que sous tous les autres rapports elle accomplira, remplira et acceptera toutes et chacune des conditions et dispositions de la présente loi, et aussi de toute loi du Congrès des Etats-Unis s'y rattachant, et aussi à condition que les droits conférés par la présente loi ne soient jamais utilisés pour gêner ou obstruer la navigation sur le fleuve St. Laurent, mais au contraire pour que la navigation soit maintenue en aussi bon état, sinon meilleur qu'à présent, tout en tenant compte de la quantité du débit naturel de l'eau dudit fleuve qui influe de temps à autre sur sa navigabilité."

4. Après que le Congrès des Etats-Unis, aura permis la construction des barrages, des écluses et des canaux autorisés par la présente loi, et après que ladite corporation aura versé entre les mains du trésorier de l'Etat la somme fixée de dix mille dollars, les commissaires du bureau des terres accorderont sur demande, à ladite corporation le titre et la possession des citoyens de l'état dans et sur les terres couvertes par les eaux du fleuve St. Laurent, pour être couvertes et occupées par lesdits ouvrages et écluses et usines génératrices; néanmoins, toute terre de l'Etat qui aura été ainsi concédée à ladite corporation sera confisquée et le titre de possession rendu à l'Etat, à moins que cette terre ne soit actuellement utilisée par ladite corporation et couverte par ses barrages, canaux, réservoirs, portes, écluses, conduites, tuyaux, cloisons étanches, jetées, coursiers, culées et autres ouvrages s'y rattachant, ou nécessaires à la jouissance pour ces objets de toute terre ainsi utilisée ou couverte, dans les quinze années à compter de leur concession par les commisssaires du bureau des terres à ladite corporation, sous l'autorité de la présente loi, ainsi que les droits et privilèges conférés par elle, ladite cor-

poration en plus du versement susdit déposera au trésor de l'Etat, pour l'année dix-neuf cent dix, la somme fixée de quinze mille dollars, et pour l'année dix-neuf cent onze la somme fixée de vingt mille dollars. Pour chaque année qui suivra dix-neuf cent onze, ladite corporation paiera aux taux suivants sur la somme moyenne de chevaux-vapeur électriques produits pendant chacune de ces années, en vertu de la présente loi, c'est à dire: sur toute quantité jusqu'à vingt-cinq mille chevaux-vapeur électriques, la somme de soixante-quinze cents par cheval-vapeur électrique.

Sur toute quantité entre vingt-cing mille et cent mille chevaux-vapeur électriques, la somme de cinquante cents par cheval; sur toute quantité de chevaux-vapeur électriques au-dessus de cent mille, la somme de vingt-cinq cents par cheval. Si ladite corporation produit ou développe de la force hydraulique pour fin de force mécanique, sans la transformer en force électrique, elle paiera pour autant de ladite force hydraulique qui aura été produite ou développée, aux taux susmentionnés par cheval-vapeur mécanique.

En calculant la quantité moyenne de chevaux-vapeurs électriques produits et la somme moyenne de chevaux-vapeur mécaniques générés ou produits par année, en vue de fixer la somme à payer à l'Etat, on ne fera pas entrer dans le temps total, pour lequel la moyenne à déterminer sera la moyenne de l'année, ni les jours ni les heures pendant lesquels les ouvrages de la compagnie n'auront pas effectué une somme de travail sérieuse. Si la quantité payable aux taux susdits pendant l'une et l'autre années dix-neuf cent dix et dix-neuf cent onze, sur le montant de force produite pendant ces années, excède la quantité fixée à être payée pendant ces années, ladite corporation paiera l'excédent de cette quantité; et si pendant toute année qui suivra dix-neuf cent onze la somme payable aux taux susdits est inférieure à vingt-cinq mille dollars, ladite corporation paiera en cette année la somme de vingt-cinq mille dollars au lieu de la somme qui serait payable aux taux susdits. Ces sommes annuelles seront payables le ou avant le premier jour de février de l'année suivante, et la corporation, dans les dix jours qui précéderont la date de paiement, présentera à l'ingénieur de l'Etat et au trésorier de l'Etat un état vérifié, montrant la quantité moyenne de chevaux-vapeur électriques produits et la quantité moyenne de chevaux-vapeur mécaniques produits et non transformés en chevaux-vapeur électriques par ladite corporation, sous l'autorité conférée par la présente loi, pendant l'année, expirée le trente et unième jour de décembre qui précédera la préparation de cet état. Les livres et les statistiques de ladite corporation, indiquant la somme de force ainsi produite, ainsi que les ouvrages et le matériel, seront en tout temps ouverts à l'inspection et à l'examen

de l'ingénieur de l'Etat, en vue de vérifier ou de constater l'exactitude de cet état;

L'ingénieur de l'Etat peut prescrire la forme en laquelle ladite corporation devra tenir ses comptes et le genre des instruments compteurs et les appareils dont elle devra se servir, et un type raisonnable de leur exactitude et les méthodes à employer pour en déterminer la précision. Ladite corporation tiendra ces comptes et fournira et emploiera ces instruments et ces appareils et les fera vérifier tel que demandé.

Advenant un différend au sujet de la somme à payer en chaque année aux taux susdits, la cour des réclamations a le pouvoir de recevoir les protestations et de les juger.

Si ladite corporation manque de payer une somme quelconque due, dans les soixante jours qui suivent la date de paiement, tel que prévu en la présente loi, en plus des autres remèdes que la loi peut fournir, les droits et privilèges conférés par la présente loi peuvent être confisqués.

Les paiements ci-dessus spécifiés sont basés sur l'entente que ladite corporation en vertu de la présente loi, subordonnément au seul contrôle légal du gouvernement des Etats-Unis, peut utiliser pour les objets spécifiés en cette loi aux endroits y mentionnés, la *totalité* des eaux du fleuve St. Laurent qui passent au sud de la ligne frontière internationale; mais si ladite corporation est obligée à un moment donné de faire un paiement d'argent au Dominion du Canada ou à la Province de l'Ontario, en retour de l'utilisation par ladite corporation de toute partie de ladite eau p ire de la force, en vertu de l'autorisation que lui confère ladite loi, ladite corporation aura droit à un rajustement équitable du taux de compensation à être payée à l'Etat pour cette partie de l'eau appliquée à l'usage pour lequel cette corporation sera tenue de faire un paiement au dit Dominion ou à ladite province. Un tel rajustement sera fait par des arbitres dont un sera nommé par ladite corporation et l'autre par le gouverneur de l'Etat, dans les trente jours qui suivront la réception par lui d'un avis par écrit d'une telle nomination par ladite corporation, et si les deux arbitres ne peuvent se mettre d'accord, ils choisiront un tiers-arbitre. La décision des arbitres, ou celle du tiers-arbitre sera faite en écrit et en double expédition, une copie sera remise au Gouverneur de l'État et l'autre à ladite corporation; cette décision sera finale et engagera les deux parties, et à partir d'une date qui y sera fixée, les paiements seront faits en la manière prescrite; et en attendant cette décision les paiements seront faits pour chaque année aux taux susdits.

5. Ladite corporation peut en tout temps, avec le consentement d'au moins les deux tiers des actionnaires du capital social en cours,

donné en écrit ou à une assemblée de ces actionnaires dûment convoquée à cet effet, vendre ou aliéner la totalité ou une partie de ses biens et de son avoir, et les immunités et les objets s'y rattachant, moyennant tels termes qui pourront être convenus, en la manière susdite, mais en tous cas subordonnément à toutes les conditions et dispositions de la présente loi.

6. Cette corporation existe à perpétuité.

7. Le capital de ladite corporation est d'un million de dollars, réparti en dix mille actions de cent dollars chacune et au pair; mais ladite corporation ne commencera pas ses opérations avant qu'elle n'ait souscrit et payé en espèces et au pair deux cent cinquante mille dollars de son capital social, ni avant que la taxe d'organisation prévue par les lois générales de l'Etat de New York n'ait été versée au trésorier de l'Etat; et sur augmentation dudit capital social la taxe due de ce chef devra être aussi payée.

8. Le nombre des directeurs de ladite compagnie est de cinq. Ces directeurs sont nommés d'office pour l'espace d'une année à compter de la date de leur élection et jusqu'à ce que leurs successeurs soient élus et qualifiés. Michael H. Flaherty, Frank S. Smith, Henry H. Warren Walter F. Wilson et John C. Crapser sont les directeurs de ladite corporation, pendant la première année et jusqu'à ce que leurs successeurs soient élus et qualifiés. La première élection a lieu le premier lundi après le troisième jeudi de février, en l'année dix-neuf cent huit. Toute vacance au conseil des directeurs, arrivée avant la première élection, est remplie sur un vote du reste des directeurs. Le nombre des directeurs peut être augmenté en la manière prévue par la loi.

9. Ladite corporation commencera la construction de son barrage conformément aux dispositions de la présente loi, dans l'espace d'une année à compter de la date de l'autorisation de construction par les Etats-Unis, des barrages, écluses et canaux autorisés par la présente loi, et si cette contruction n'est pas ainsi commencée, les cessions, droits et privilèges accordés par la présente loi peuvent être confisqués.

10. Cette loi et tous les termes conditions et dispositions y contenus, s'appliquent aux successeurs et aux ayants cause des membres de la corporation, nommés au premier article de la présente loi.

11. Cette loi entre en vigueur immédiatement.

ANNEXE II

OPINION

PAR L'HON. THOMAS CARMODY, PROCUREUR GÉNÉRAL DE L'ETAT DE NEW YORK, AU SUJET DE LA CONSTITUTIONNALITÉ DE LA CHARTE DE LA LONG SAULT DEVELOPMENT COMPANY, EXPOSÉE AU SENAT DE L'ETAT, LE 30 DECEMBRE 1912.

Je soumets mon opinion à votre honorable assemblée, en conformité de votre résolution du 29 mars 1912, qui est ainsi conçue:

"Attendu qu'une Loi constituant le chapitre 355 des Lois de 1907 décrète, entre autres choses, que certaines personnes, nommées en ce chapitre, soient constituées en une corporation sous le nom de la *Long Sault Development Company*"; et

ATTENDU qu'une telle loi a aussi pour objet de transporter à cette compagnie des privilèges et des droits importants et exclusifs, et qu'elle ordonne de céder à ladite corporation certaines terres appartenant à l'Etat, sises sous les eaux du fleuve St. Laurent, et mentionnées dans la présente loi; et

ATTENDU que l'on allègue que ladite corporation procède, en vertu de cette loi, à l'acquisition de terres appartenant à des particuliers et à l'obtention du consentement des gouvernements des Etats-Unis et du Dominion du Canada confirmant ladite loi et les privilèges conférés par cette loi;

ATTENDU qu'il est en outre allégué qu'une telle loi est inconstitutionnelle, en ce qu'elle s'attribue le pouvoir de faire cession de droits et de privilèges exclusifs par voie législative, et qu'elle cède en outre une partie de la réserve forestière de l'Etat qui, par la constitution est rendue inaliénable de la part de l'Etat; qu'il soit, en conséquence.

Résolu, que le Procureur Général de l'Etat soit par la présente résolution prié de transmettre au Sénat pour nouvelle considération son opinion par écrit, afin que le Sénat décide si une telle loi mentionnée plus haut est une violation de la constitution de l'Etat en l'un quelconque des sujets cités en ladite loi, ou sous quelques autres points particuliers; et si elle la viole, quelle mesure ou procédure l'Etat peut prendre pour élucider judiciairement un tel fait; et que cette opinion exprimée par écrit soit prête à être présentée au Sénat lors de sa session en

1913, ou en tout autre temps antérieur, s'il est convoqué en session extraordinaire et préparé à la recevoir.

Dispositions Principales de la Loi

Le chapitre 355 des Lois de 1907 est devenu loi le 23 mai 1907 par la sanction du Gouvernement. La loi est intitulée:

"LOI pour constituer en corporation la *Long Sault Development Company*, et pour autoriser ladite Compagnie à construire et à entretenir des barrages, des canaux, des usines génératrices et des écluses à ou près de l'île Long-Sault, en vue d'améliorer la navigation du fleuve St. Laurent et de produire de l'énergie électrique au moyen des eaux de ce fleuve, et de construire et d'entretenir un pont et de fabriquer des choses utiles."

L'article 1 constitue en corporation la *Long Sault Development Company* en vue de

"ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser, sur le fleuve St. Laurent, un barrage ou des barrages, un canal ou des canaux, un réservoir ou des réservoirs et une usine génératrice ou des usines génératrices et de ouvrages en dépendant, à ou près de l'île Long-Sault, dans le comté de St. Laurent, et ériger et construire une écluse ou des écluses, et des ouvrages en dépendant, à ou près de la même place, le tout en vue de produire de la force et de l'énergie électrique, et d'améliorer d'une manière permanente la navigation sur le fleuve St. Laurent, à cet endroit et en amont et en aval; et aussi de construire et d'entretenir un pont sur lesdits ouvrages et s'y rapportant,, et de fabriquer des objets utiles au moyen de ladite énergie."

L'article 2 de la loi confère à la Compagnie, des pouvoirs corporatifs habituellement possédés par des corporations constituées sous le régime des lois générales et l'autorisant en particulier

"(3) D'acquérir par concession, donation, achat, testament, legs ou autres moyens légaux, et de posséder ces biens et d'en disposer selon les nécessités de ses objets, subordonnément aux restrictions que prescrit la loi."

L'article 3 de la loi stipule que:

"Ladite corporation a le droit d'ériger, de construire, d'entretenir, d'exploiter et d'utiliser tous ces barrages, canaux, réservoirs, portes, écluses, conduites, tuyaux, cloisons étanches, jetées, cour-

siers, culées et autres ouvrages s'y rattachant, appropriés ou utiles à la production de force hydraulique, de force et énergie électrique, à l'endroit ou aux endroits sur la rive sud du fleuve St. Laurent ou y adjacent, près de l'île Long-Sault ou de l'île Barnhart, et sur lesdite îsles, ou l'une et l'autre, et entre lesdites îles, et entre lesdites îles ou l'une et l'autre d'elles et les bords dudit fleuve et l'île Sheek (mais non à travers la ligne frontière internationale, sans le consentement du Dominion du Canada) que peut choisir ladite corporation, et aussi dans et sur la partie dudit fleuve et de son lit située au sud de la rive frontière internationale, à ou près de l'île Long-Sault ou de l'île Barnhart, soit indépendamment, soit subordonnément à pareils ouvrages maintenant construits, sur la partie de ce fleuve et de son lit située sur le côté nord ou canadien de ladite frontière internationale, et sur la rive nord dudit fleuve et y adjacente; et d'ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser une usine génératrice ou des usines génératrices, et des conducteurs, câbles, fils, isolateurs et autres appareils nécessaires auxdits ouvrages, pour la production de la force et de l'énergie électrique; et aussi de prendre et d'utiliser les eaux dudit fleuve aux endroits et en amont des endroits où sont localisés lesdits ouvrages jusqu'à présent autorisés et de construire un pont ou des ponts en travers ou en partie à travers le fleuve St. Laurent, y compris les abords, pour le passage des piétons, animaux et véhicules, et d'imposer un péage raisonnable pour y passer; lesdits pouvoirs sont conférés sous la condition expresse que ladite corporation sera tenue de payer une juste compensation à toutes les personnes qui auront souffert par suite de l'exercice des droits et privilèges accordés jusqu'ici, et que ladite corporation érigera et construira une écluse ou des écluses, à la demande de Etats-Unis d'Amérique, et qu'elle fournira à ses frais de la force et de l'énergie électrique pour l'entretien, l'exploitation et l'utilisation de ladite écluse ou desdites écluses et qu'elle accomplira, remplira et acceptera toutes et chacune des conditions et dispositions de la présente loi, et aussi de toute loi du Congrès des Etats-Unis s'y rapportant, et aussi à condition que les droits conférés par la présente loi ne soient jamais utilisés pour gêner ou obstruer la navigation du fleuve St. Laurent, mais au contraire pour que la navigation soit maintenue en aussi bon état, sinon meilleur qu'à présent, tout en tenant compte de la quantité du débit naturel de l'eau dudit fleuve, qui influe de temps à autre sur sa navigabilité."

L'article 4 de la loi stipule que lorsque les Etats-Unis auront autorisé la construction des barrages, écluses et canaux approuvés par l'article

3, et après le paiement, par ladite corporation au trésor de l'Etat, de la somme fixée de $10,000, alors les "Commissaires du bureau des Terres, sur la demande de ladite corporation, lui céderont le titre et les intérêts de la population de l'Etat sur les terres sous les eaux du fleuve St. Laurent" Ces terres "devant être couvertes ou occupées par lesdits ouvrages et écluses et usines génératrices. '

L'article contient ensuite la restriction suivante:

"Néanmoins, toute terre de l Etat qui aura été ainsi cédée à ladite corporation sera confisquée et le titre de possession rendu à l'Etat, à moins que cette terre ne soit actuellement utilisée par ladite corporation et couverte par ses barrages, canaux, réservoirs, portes, écluses, conduites, tuyaux, cloisons étanches, jetées, coursiers, culées et autres ouvrages s'y rattachant, ou nécessaires à la jouissance par ces objets de toute terre ainsi utilisée ou couverte, dans les quinze années à compter de leur concession, par les commissaires du bureau des terres à ladite corporation, sous l'autorité de la présente loi."

L'article 4 continue:

"Et en considération de la cession ainsi faite, en vertu de l'autorité de cette loi, ainsi que les droits et privilèges accordés par elle, ladite corporation, en plus du versement susdit déposera au trésor de l'Etat, pour l'année dix-neuf cent dix, la somme fixée de quinze mille dollars, et pour l'année dix-neuf cent onze la somme fixée de vingt mille dollars. Pour chaque année après dix-neuf cent onze, ladite corporation paiera aux taux suivants sur la somme moyenne de chevaux-vapeur électriques produits pendant chacune de ces années, en vertu de la présente loi, c'est-à-dire: sur toute quantité jusqu'à vingt-cinq mille chevaux-vapeur électriques la somme de soixante-quinze cents par cheval-vapeur électrique.

"Sur toute quantité entre vingt-cinq mille chevaux-vapeur électriques et cent mille chevaux-vapeur électriques, la somme de cinquante cents par cheval; sur toutes les quantités au-dessus de cent mille chevaux-vapeur électriques, la somme de vingt-cinq cents par cheval. Si ladite corporation produit ou développe de la force hydraulique pour fin de force mécanique, sans la transformer en force électrique, elle paiera pour autant de ladite force hydraulique qui aura été produite ou développée, aux taux mentionnés par cheval-vapeur mécanique.

Pour arriver à déterminer la moyenne de chevaux-vapeur électriques produits, l'article 4 prescrit la règle suivante

"En calculant la quantité moyenne de chevaux-vapeur électriques produits, et la somme moyenne de chevaux-vapeur mécaniques générés ou produits par année, en vue de fixer la somme à payer à l'Etat, on ne fera pas entrer dans le temps total, pris pour déterminer la moyenne de l'année, ni les jours ni les heures pendant lesquels les ouvrages de la Compagnie n'auront pas donné une somme de travail sérieuse.

Il est ensuite stipulé que ces versements devront être faits le ou avant le 1er février de chaque année, et que les registres et les livres de ladite corporation seront mis à la disposition des autorités de l'Etat quand elles voudront les examiner, lesquelles autorités auront aussi le pouvoir de prescrire l'étalon et le caractère des instruments et appareils compteurs et de les éprouver.

Les différends concernant les sommes payables seront soumis à la Cour des Réclamations pour y être réglés.

L'article 4 prescrit ensuite:

"Si ladite corporation manque de payer une somme quelconque due, dans les soixante jours qui suivent la date de paiement, tel que prévu en la présente loi, en plus des autres remèdes que la loi peut fournir, les droits et les privilèges conférés par la présente loi peuvent être confisqués"

Il est prescrit en outre:

"Les paiements ci-dessus spécifiés sont basés sur l'entente que ladite corporation, en vertu de la présente loi, subordonnément au seul contrôle légal du Gouvernement des Etats-Unis, peut utiliser pour les objets spécifiés en cette loi, aux endroits y mentionnés, *la totalité* des eaux du fleuve St. Laurent qui passent au sud de la ligne frontière internationale; mais si ladite corporation est obligée à un moment donné de faire un paiement quelconque au Dominion du Canada ou à la province de l'Ontario, en retour de l'utilisation par ladite corporation d'une partie de ladite eau pour produire de la force, en vertu de l'autorisation que lui confère ladite loi, ladite corporation aura droit à un rajustement équitable du taux de la compensation à être payée à l'Etat pour cette partie de l'eau appliquée à l'usage pour lequel cette corporation sera tenue de faire un paiement audit Dominion ou à ladite province."

Il est prescrit qu'un tel rajustement sera fait par les arbitres dont la nomination est aussi prévue, et que la décision de tels arbitres sera finale et liera toutes les parties.

L'article 5 de la loi donne à la Compagnie le pouvoir de

"Vendre ou aliéner la totalité ou une partie de ses biens et de son avoir, et les immunités et les droits s'y rattachant, moyennant tels termes qui pourront être convenus, en la manière susdite, mais en tous cas subordonnément à toutes les conditions et dispositions de la présente loi."

L'article 6 établit la corporation à perpétuité.

L'article 7 fixe le capital à $ 0,000, avec parts d'une valeur de $100 au pair. Il oblige la corporation, avant son entrée en affaires, de souscrire et de verser en argent $250,000 du capital social au pair, et exige que la taxe de constitution en corporation prescrite par les Lois Générales de l'état de New York soit versée avant tout au trésor de l'Etat.

L'article 8 fixe à cinq le nombre des directeurs de ladite corporation.

L'article 9 stipule:

"Que ladite corporation commencera la construction de son barrage conformément aux dispositions de la présente loi dans l'espace d'une année, à compter de la date de l'autorisation de la construction par les Etats-Unis, des barrages, écluses et canaux autorisés par la présente loi, et si cette construction n'est pas ainsi commencée, les cessions, droits et privilèges accordés par la présente loi peuvent être confisqués."

OPINION

La loi en question, chapitre 355 *des Lois de* 1907, *est une violation de l'article* 18 *de la partie III de la Constitution de l'Etat.*

L'article 18 de la partie III de la Constitution de l'Etat porte que:

"La Législature n'adoptera pas un bill privé ou local en aucun des cas suivants: * * * accordant à une corporation particulière, association ou individu quelconque, des privilèges, immunités ou franchises exclusifs, quelqu'en soit la nature."

Cette disposition de la Constitution ne fut pas insérée avant 1874 et elle entra en vigueur le 1er janvier 1875. Je n'ai pu trouver aucune

décision dans nos cours depuis ce temps, qui se rapporte à la question dont il s'agit ici, à savoir: la concession par la Législature, à une corporation particulière, d'un droit ou privilège de barrer un cours d'eau navigable et de posséder et d'utiliser la totalité de la force qui en est produite, est-elle une violation de la disposition susmentionnée?

La loi de 1907 est un bill purement particulier ou local.

C'est un bill particulier, car il se rapporte seulement à une corporation particulière, constituée en vue d'un gain privé, contrôlée par des actionnaires particuliers.

La Cour d'Appel, dans la cause de la *Economic Power & Construction Company* v. *The City of Buffalo*, 195, N.Y. 286, soutint que toute loi constituant en corporation une compagnie en vue d'un gain privé, et en général toutes les lois se rapportant à une corporation particulière, sont des lois privées. Cette loi tombe sous la définition susdite et c'est, en conséquence, une loi privée.

Les cours définissent une loi locale comme celle qui, en son sujet, n'embrasse qu'une partie de la population de l'Etat ou de ses biens, et qui, dans son sujet, opération ou résultats immédiats et nécessaires, ne peut atteindre la population de l'Etat ou ses biens, en général, *People v. Supervisors of Chautauqua*, 43 N.Y. 10; *Johnson* v. *Spicer*, 107 N.Y. 210; *Astor v. Arcade Railroad Co.*, 113 N.Y. 93.

Cette loi tombe donc évidemment sous la définition susmentionnée; c'est, en conséquence, une loi locale, au sens de l'article 18, partie III de la Constitution.

Reste à déterminer si les droits et privilèges conférés sont exclusifs, conformément à l'interprétation de la Constitution.

L'article 3 de la loi en question confère à la *Long Sault Development Company* le droit "d'ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser tous ces barrages, canaux, réservoirs, portes, écluses, conduites, tuyaux, cloisons étanches, jetées, coursiers, culées et autres ouvrages s'y rattachant, appropriés ou utiles à la production de la force hydraulique, de la force et énergie électrique, à l'endroit ou aux endroits sur la rive sud du St. Laurent ou y adjacents, près de l'île Long-Sault ou de l'île Barnhart, et sur lesdites îles, ou sur l'une ou l'autre d'elles, et entre lesdites îles ou l'une et l'autre d'elles et les bords dudit fleuve et l'île Sheek (mais non à travers la ligne frontière internationale, sans le consentement du Canada), que peut choisir ladite corporation et aussi dans et sur la partie dudit fleuve et de son lit située au sud de la ligne frontière internationale à ou près de l'île Long-Sault ou de l'île Barnhart, soit indépendamment, soit subordonnément à pareils ouvra-

ges maintenant construits, sur la partie de ce fleuve et de son lit située sur le côté nord ou canadien de ladite frontière internationale, et sur la rive nord dudit fleuve et y adjacente; et d'ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser une usine génératrice ou des usines génératrices, et des conducteurs, câbles, fils, isolateurs et autres appareils nécessaires aux dits ouvrages, pour la production de la force et de l'énergie électrique; et aussi de prendre et d'utiliser les eaux dudit fleuve aux points de localisation de ces dits ouvrages jusqu'à présent autorisés et en amont de ces points."

La Législature ne pouvait se servir d'un langage plus fort ou plus complet ou plus explicite en conférant à la Compagnie les droits, pouvoirs et privilèges de posséder les eaux du fleuve St. Laurent, en cet endroit, en vue d'y produire de la force et de l'energie électrique.

Si la Compagnie avait été limitée à la production et à l'utilisation de la force hydraulique à l'île Long-Sault ou dans son voisinage, on pourrait discuter sur l'exclusivité du privilège accordé; mais, quand on voit que la Compagnie a reçu le droit de produire de la force hydraulique, à cet endroit ou en amont, la conclusion est inévitable qu'un privilège exclusif est accordé, dont les limitations quant à la localisation, ne sont pas définies, et la compagnie peut s'en servir pour empêcher tous les autres de jouir d'un pareil privilège, non seulement à l'île Long-Sault, mais en amont de cette île. Mais jusqu'à quel point en amont, la chose n'est pas spécifiée.

La corporation est également revêtue de l'autorité d'ériger toutes les constructions qu'elle peut juger propres ou utiles à aucun des objets décrits, sur tous points du côté sud ou du côté nord du fleuve St. Laurent, sur l'une quelconque des trois îles nommées, ou entre les îles ou sur le lit du fleuve, soit indépendamment, soit subordonnément aux ouvrages maintenant construits, ou a être construits, en autant du dit fleuve et de son lit qui se trouve sur le côté nord ou canadien de ladite ligne frontière internationale et sur le côté nord du fleuve St. Laurent ou y adjacent.

Donc, la loi ne confère pas seulement à la corporation le droit exclusif de produire et d'utiliser toute la force hydraulique à l'île Long-Sault et dans son voisinage, mais elle vise à un contrôle plus étendu, plus général et plus exclusif des eaux du fleuve St. Laurent, sur ou près de cette île, en construisant des ouvrages indépendamment ou subordonnément aux ouvrages qui existent à présent ou qui seront dans la suite construits sur le côté canadien du fleuve. Si la *Long-Sault Development Company* peut, soit par son affiliation avec une ou des compagnies établies sur le côté canadien, ou indépendamment, obtenir une telle

concession de force hydraulique sur le côté canadien, il ne sera guère possible de douter de l'exclusivité des privilèges et du pouvoir qu'elle aura, de ce chef, la permission d'exercer.

En outre de tout cela, il importe de se rappeler que la concession est accordée à perpétuité.

Vu le language susmentionné, et grâce aux faits que l'on possède, il semble que l'on ne peut faire autrement que de conclure que la Législation de 1907 s'est appliquée à conférer à la *Long Sault Development Company* le droit exclusif, soit indépendamment, soit en coopération avec d'autres corporations, de s'emparer de toute la force hydraulique qui peut être produite en cet endroit du fleuve St. Laurent, et dans une étendue vague et indéfinie "en amont de ce point", non seulement du temps de la génération présente, mais à perpétuité.

Une telle concession, si elle est valide, empêche les Législatures, qui se succéderont, d'accorder à aucun particulier ou corporation les privilèges d'utiliser toute force hydraulique quelconque des rapides du Long Sault. La *Long Sault Development Company* peut, par suite de son droit d'utiliser l'eau d'en amont de l'île Long-Sault, s'opposer à ce que la Législature fasse d'autres concessions, au moins sur une distance raisonnable en amont du point en question, sans nuire à la charte de la *Long Sault Development Company*

La Compagnie peut aussi alléguer que toute construction autorisée dans la suite, en amont ou en aval de la place en question, laquelle pourrait en quelque manière porter préjudice à la chute hydraulique, ou amoindrir l'efficacité de quelqu'une des constructions de la *Long Sault Development Company*, endommagerait financièrement, et partant affaiblirait les droits, pouvoirs et privilèges exclusifs que la *Long Sault Development Company* a reçus de la Législature.

Je crois que l'article 8 de la partie III de la Constitution a été adopté dans le but bien arrêté d'empêcher des concessions de cette nature. Au temps de l'adoption de cette modification, en 1874, presque tous les emplacements de force hydraulique disponibles de l'Etat avaient été concédés par des lois spéciales, dont celui-ci ne retirait que de faibles revenus.

C'était donc pour l'Etat un devoir vital, essentiel et important de réserver, pour les générations futures, les forces hydrauliques qui n'étaient pas encore cédées, et qui sont presque toutes situées dans les deux cours d'eau qui le bordent, le Niagara et le St. Laurent. Par l'article 18 de la partie III, le peuple entreprit de mettre fin à l'aliénation de ces privilèges exclusifs; et l'on peut croire qu'il avait en

vue les forces hydrauliques qui restaient dans les deux grands cours d'eau. En tous cas, cette disposition portait clairement que la Législature ne devrait plus, à l'avenir, concéder de privilèges, immunités ou franchises exclusifs.

La charte dont il s'agit est une violation flagrante de cette disposition, si nous considérons les causes qui ont amené son adoption, et le but que l'on s'est proposé d'atteindre par cette modification.

Les cours ont donné beaucoup de décisions pour interpréter ce langage de la Constitution, mais je n'ai pu en relever une seule qui contredise la conclusion à laquelle je suis arrivé.

Les termes de la Constitution sont si clairs, simples et compréhensibles qu'il n'y reste guère matière à interprétation. Rien ne saurait être ajouté à ce language ni en être retranché, employé pour rendre plus intelligible l'objet visé. Cet objet, tel que exprimé par le langage de la clause, et tel que uniformément interprété par les cours, est double: 1. Empêcher le monopole; 2. Laisser la voie libre à la concurrence.

Avec ces objets en vue, je ne trouve guère de difficulté à appliquer le mandat constitutionel à un état donné des faits.

Quelques-uns se basent sur le jugement rendu dans la cause de *l'Union Ferry Company, 98 N.Y. 139*, pour avancer que des privilèges, immunités ou franchises ne sont pas exclusifs dans le sens de cette disposition de la Constitution, lorsqu'ils n'interdisent pas en termes formels la jouissance de pareils privilèges, immunités ou franchises par une personne autre que le concessionnaire. Une telle opinion s'appuie sur le langage de la cour en cette cause, que l'on peut lire à la page 153, et qui est comme suit:

> "L'exclusivité interdite est celle [illegible] est créée par les termes de la concession, non celle qui résulte [illegible] nature de la propriété ou du droit conféré."

La cour considérait en cette cause une loi de la Législature, adoptée en 1882, intitulée "Loi à l'effet de pourvoir des glissoirs et des commodités dans la ville de New York aux bateaux traversiers faisant le service entre la rue Whitehall dans la ville de New York et Brooklyn." A la page 148 la cour dit:

> "Toute la teneur et le texte de la loi s'accordent à montrer qu'elle n'avait pas pour objet de concéder aucun privilège ou immunité à *l'Union Ferry Company* comme [illegible] poration, mais, tel que spécifié dans le titre de la loi, de faire des additions aux glissoirs et aux commodités des bateaux traversiers que cette compagnie exploitait."

La cour soutint en outre, sur la question de la constitutionnalité de la loi, que les commodités additionnelles accordées par la loi augmenteraient les moyens de transport, non seulement du concessionnaire, mais ceux de tous les autres locataires de la traverse, pour faire face aux besoins du public, et que ces nouvelles commodités ne pourraient être utilisées qu'en vertu d'un bail passé avec la ville, qu'elles prendraient fin avec le bail, et seraient accordées aux locataires suivants, et que la propriété ne pourrait servir à aucun autre objet, sauf à l'exercice de la franchise de la traverse accordée par la ville, en la possession de laquelle cette franchise serait de temps à autre.

La cour insista surtout sur le fait que le privilège n'était pas exclusif quant aux droits concédés, ni indéterminés par rapport au temps de sa jouissance, et fit remarquer, pour exempter le statut de l'inhibition constitutionnelle, que le droit conféré, tout en étant exercé par l'*Union Ferry Company*, pourait aussi être exercé par d'autres compagnies, et qu'à l'échéance du bail de l'*Union Ferry Company*, le droit particulier accordé à cette compagnie passerait à son locataire.

Les faits relatifs à ce cas le mettent, comme on le voit, tout à fait en dehors des faits du cas de la *Long Sault Development Company*. L'argumentation de la cour dans la cause de l'*Union Ferry Company* n'infirme pas l'opinion qui soutient qu'un privilège exclusif a été concédé à la *Long Sault Development Company*.

A la page 151 la cour énumère des cas de privilèges exclusifs condamnés par cette disposition de la constitution, parmi lesquels est celui de la *Cayuga Bridge Company v. Magee*, 2 page 116; dans ce cas la charte de la *Cayuga Bridge Company* stipule qu'il serait illégal de construire un pont quelconque ou d'établir une traverse sur une distance de trois mille du pont, ou de traverser la rivière sur un tel espace sans paiement d'un droit de passage.

Si nous appliquons cette doctrine à ce cas, elle condamne la charte. Bien que la loi n'interdise pas expressément à une autre compagnie de jouir des privilèges accordés à la *Long Sault Development Company* sur l'étendue comprise dans la concession, cependant les termes de cette concession mettent l'Etat dans l'impossibilité d'accorder aucun autre privilège, et interdisent à toute autre compagnie ou à tout autre particulier, même aux propriétaires riverains actuels, l'utilisation de l'eau pour la production de force hydraulique dans cette partie du fleuve.

Je ne vois aucune différence, en principe entre les dispositions d'une loi de la Législature qui interdit expressément toute concurrence sur une étendue donnée, et celles d'une loi qui rend cette concurrence impossible.

Vouloir soutenir le contraire ce serait interpréter absurdement le principe constitutionel le plus vital. Il est certains que l'on ne saurait pour cela se servir du cas de l'*Union Ferry Company.*

Ce cas mentionne, comme exemple d'un privilège exclusif la décision de la cour dans la cause de la *Mohawk Bridge Company v. U. & R. R. Co.*, 6 page 554. La *Mohawk Bridge Company* avait reçu une charte pour traverser la Mohawk. La charte interdisait à d'autres traversiers de passer la rivière sur une distance d'un mille en amont et d'un mille en aval de la traverse de la compagnie susdite.

Supposons que la Législature, au lieu de défendre à d'autres traversiers de franchir la rivière, sur une distance d'un mille, en amont, et sur une distance d'un mille en aval, aurait concédé à la *Mohawk Bridge Company* la jouissance des eaux de la Mohawk et du lit de la rivière, sur un mille en amont et un mille en aval, il est évident qu'une telle concession eût interdit aux autres traversiers de passer la rivière sur cette partie tout aussi bien que si la loi en eût fait une défence expresse.

Je comprends parfaitement que, dans le cas de l'*Union Ferry Company*, la cour d'appel s'est basée sur le principe que le droit conféré n'est pas exclusif uniquement parce qu'il est impossible à toute autre personne ou corporation de jouir de ce droit, et a soutenu que, lorsque, dans l'intérêt du public, il importe que quelqu'un exerce un privilège, l'Etat peut certainement posséder le pouvoir de choisir le concessionnaire, et qu'en pareil cas l'exclusivité ne découle pas de la concession, mais provient de la nature de l'objet accordé.

On ne saurait invoquer une telle doctrine en faveur d'une concession qui, bien qu'elle ne soit pas exclusive en termes, accorde, en outre du privilège concédé, d'autres droits, privilèges et possessions qui, dans l'essence même de la loi, rendent le privilège exclusif.

La cour cite, à l'appui de cette interprétation, des chartes accordées à des compagnies de ponts de péages, des cessions de terres à des compagnies de chemins de fer pour y établir des entrepôts des cours à wagons etc. Ces concessions sont, jusqu'à un certain point exclusives, mais la concession d'un droit de bâtir un pont est basée sur l'obligation imposée à la compagnie de servir le public, en améliorant la route sur laquelle est perçu un péage. Le droit concédé a pour objet un service rendu au public, mais les droits accordes à des compagnies de chemins de fer d'établir des entrepôts, des cours à wagons, etc. sont nécessaires à la jouissance de l'immunité donnée aux compagnies, et nous touchons à un principe entièrement différent. En ces deux cas, il s'agit d'un usage public, indispensable à la jouissance de la charte accordée par l'Etat, et il appartient à la Législature de déterminer la nature de la concession,

et quand elle se prononce ainsi, si nous nous tenons à la décision rendue si clairement par la cour dans la cause de *l'Union Ferry Company*, nous trouvons que la concession n'est pas une violation de la Constitution.

La concession faite à la *Long Sault Development Company* ne tombe pas sous ces principes. Elle est exclusive sur une certaine étendue indéfinie. Les pouvoirs conférés ne sont pas dans l'intérêt du public, et les plus importants, tels que la concession du titre au lit du fleuve, ne sont pas indispensables à la jouissance du privilège de produire de la force hydraulique et de l'énergie électrique. Une telle concession empêche la concurrence; elle crée un monopole en termes aussi clairs et énergiques dont pouvait peut-être se servir la Législature.

Donc je crois qu'il est clair qu'elle viole l'article 18 de la partie III de la Constitution de l'Etat de New York

La loi en question viole l'article 7 de la partie VII de la Constitution de l'Etat, qui prescrit que les terres de l'Etat, maintenant possédées ou qui seront acquises dans la suite, constituant la Réserve Forestière telle que maintenant fixée par la loi, devront rester à jamais en terres forestières à l'état naturel, et ne seront point cédées à bail, vendues ou échangées, ou prises par aucune corporation publique ou particulière.

Le lit du fleuve St. Laurent est situé dans le comté de St Laurent. Le chapitre 332 des lois de 1893 (article VI chapitre 43, des Lois Générales stipule que:

> "Article 100, Réserve Forestière. La réserve forestière renfermera les terres maintenant possédées ou acquises dans la suite par l'Etat, dans les comtés de * * * St. Laurent, * * excepté
>
> "1. Les terres situées dans l'enceinte de quelque village ou ville et
>
> "2. Les terres, non à l'état naturel, acquises par l'Etat sur forclusion d'hypothèques faites aux commissaires pour emprunts de certains deniers des Etats-Unis, habituellement dénommés fonds de dépôts des Etats-Unis."

Ce statut était en vigueur, lors de l'adoption de la présente Constitution, qui est entrée en exercice le 1er janvier 1895, et contenait la clause suivante:

> "Partie VII, article 7. Les terres de l'Etat, maintenant possédées ou qui seront acquises dans la suite constituant la réserve forestière telle que maintenant fixée par la loi, devront rester à jamais en terres forestières à l'état naturel. Elles ne seront point

cédées à bail, vendues ou échangées, ou prises par aucune corporation publique ou particulière. et le bois d'œuvre qui s'y trouve ne sera pas vendu, enlevé ou détruit."

Cette clause de la Constitution, citée parmi les dispositions du statut alors en vigueur nous mène inévitablement à la conclusion que les terres en question sont situées dans la réserve forestière et ne peuvent être aliénées. La cour d'appel dans la cause de *People v. Fisher*, 190 N.Y. 480, sur la question des terres forestières se sert du langage suivant:

"Le langage du statut spécifiant ainsi les terres qui sont comprises dans la réserve forestière est clair et défini et ne demande en soi aucune interprétation. Ses termes significatifs et positifs sont rendus même plus compréhensibles par le fait que certaines exceptions y sont mentionnées."

Le lit du fleuve St. Laurent, compris dans la concession en question, se trouve dans le comté de St. Laurent, état de New York, est propriété de l'Etat, et fait partie de la réserve forestière telle que définie par le chapitre 332 des lois de 1893.

Nul ne conteste que cette terre ne soit pas ainsi localisée, autrement la Législature de l'état de New York ne pourrait pas concéder de titre de possession de ces terres, comme elle a voulu le faire dans la concession en faveur de la *Long Sault Development Company.*

J'ai lu l'argumentation de main de maître de Henry W. Taft, sur la constitutionnalité de la charte de la *Long Sault Development Company*, dans laquelle il soutient, tout au long et avec grande vigueur, que les terres en question n'étaient pas destinées à être comprises dans la réserve forestière, et qu'elles n'entrent donc pas dans la prohibition de la partie VII, article 7 de la Constitution.

Je ne saurais accepter son raisonnement, ni donner au language du statut et à celui de la Constitution aucune autre interprétation que son sens véritable et naturel. Rien n'est laissé à l'interprétation. Je ne vois pas comment le statut, qui définit la réserve forestière, aurait pu employer des expressions mieux appropriées que celles dont il s'est servi, pour y inclure les terres situées sous les eaux du fleuve St. Laurent; ni comment la convention constitutionnelle aurait exprimé plus clairement la politique de l'Etat opposée à l'aliénation de ces terres.

La loi de 1907 *est un bill privé qui embrasse plus d'un sujet et il est défectueux et erronné en son titre.*

La partie III, article 16 de la Constitution stipule que:

'Nul bill privé ou local, que peut adopter la Législature, ne devra embrasser plus d'un sujet qui sera exprimé dans le titre."

Les sujets compris dans le bill en question sont les suivants:

1 La création de la corporation.

2. La construction, l'entretien et l'exploitation des ouvrages à ou près de l'île Long-Sault.

3. La production d'énergie électrique au moyen des eaux du St. Laurent.

4. La construction et l'entretien du pont.

5 La fabrication de choses utiles.

6. L'imposition et la perception de péages.

7. L'érection d'appareils de transmission.

8. La concession du titre au lit du fleuve St. Laurent à la corporation.

9. La création d'un droit, à perpétuité, à l'usage de toute la force hydraulique des rapides du Long-Sault.

10. Le paiement à l'Etat d'une rénumération supposée être raisonnable et appropriée en retour de ces privilèges exclusifs.

Les membres de la Législature après un examen du titre de ce bill ne s'attendaient pas à des concessions si extraordinaires et si exclusives que celles y contenues. Le titre du bill n'indique pas que le droit de prélever des péages est conféré à la compagnie; ni que le droit de possession du lit du fleuve St. Laurent est accordé à la corporation. Il est facile de créer de la force hydraulique dans le fleuve sans l'approbation ou la prise de possession du lit du cours d'eau. Le titre du bill n'indique pas que la charte accordée est perpétuelle. La même dénégation s'applique aux autres dispositions du bill susmentionnées.

La cour d'appel, dans la cause de *Coxe v. The State* a déclaré inconstitutionnelle, pour avoir violé les dispositions de la Constitution que nous avons sous considération, une loi intitulée "Loi pour autoriser le drainage des terres marécageuses" qui accordait des privilèges importants. Elle constituait une corporation à laquelle elle donnait le pouvoir de réclamer et de drainer, de temps à autre, des terres saturées ou couvertes d'eau, et des marais formés par les eaux de marées, sur les îles Staten et Long ou y adjacents. Elle conférait aussi le pouvoir d'entrer sur toutes les terres et les eaux pour les arpenter et pour utiliser et posséder le droit et le titre de l'Etat sur toutes les terres couvertes par l'eau, qui pouvaient se trouver dans et entre lesdits fossés et la ligne actuelle de la côte, moyennant le versement au trésor de l'Etat d'une somme d'argent que fixait une commission nommée par le Gouverneur et qui était reconnue pour être une valeur équitable de ces terres couvertes d'eau et appartenant à l'Etat. La cour d'appel énonce à la page 408 à ce sujet:

> "Elle créait une corporation privée dont les opérations commerciales embrassaient quatre comtés de l'Etat. Les sujets énu-

mérés dans la loi étaient: la création d'une corporation; l'autorité de drainer et de réclamer des terres marécageuses recouvertes par les eaux des marées; l'imposition et la perception de taxes; l'exercice du pouvoir d'expropriation et la jouissance de la concession des terres appartenant à l'Etat. Nous avons vu que l'objet de la loi, tel que indiqué dans le titre, comportait l'autorité de drainer des marais. Sans chercher à savoir si l'un quelconque de ces sujets se relie ou se rattache à celui nommé dans le titre, de façon à ne pas donner lieu à objection, il est hors de doute que pas un homme, ni un seul membre de la Législature ne s'attendrait à trouver, dans le corps d'un bill avec un tel titre, une concession si extraordinaire de terre, faite par l'Etat, et c'est là une bonne preuve de la question."

La loi de la Législature, condamnée par la cour dans la cause susmentionnée, ne violait pas plus ouvertement la disposition de la Constitution sous considération que la loi constituant en corporation la *Long Sault Development Company*. Rien n'indique dans le titre du bill, comme je l'ai déjà dit, que la compagnie peut prendre possession de la terre couverte par l'eau que la permission de construire un pont à cet endroit devra lui être accordée comme étant associée à d'autres compagnies ou agissant indépendamment qu'elle devra avoir le contrôle exclusif, et à perpétuité, des eaux du voisinage de l'île Long-Sault et de celles d'en amont et d'en aval; qu'elle peut imposer des péages, et faire de nombreux autres actes qui lui sont permis par les termes du statut. Par exemple, le titre mentionne que l'un des objets de la loi est "d'améliorer la navigation du St. Laurent," mais rien dans la loi n'oblige la compagnie à effectuer cette amélioration, ou de faire rien autre chose que ce qui est nécessaire pour remplir le but de son existence corporative, pourvu qu'elle ne nuise pas à la navigation du St. Laurent. La compagnie est tenue à plusieurs actes affirmatifs, en vue de ses objets comme corporation, parmi lesquels il n'y a pas un seul qui se rapporte à l'amélioration de la navigation.

Je crois donc, que ce bill viole l'article 16 de la partie III de la Constitution de l'Etat.

La loi est invalide et de nul effet en ce qu'elle pourvoit à la cession par l'Etat du titre aux terres couvertes par le St. Laurent.

Je crois que je ne sors pas de l'esprit de la résolution, en appelant l'attention de votre honorable assemblée sur le fait que la loi en question outrepasse le pouvoir de la Législature—en entreprenant de dépouiller la population de l'Etat du droit de possession des terres couvertes par le St. Laurent.

La loi en question stipule que, lorsque le Congrès aura autorisé la construction des barrages, écluses et canaux autorisés par la loi, et après

le paiement, par ladite corporation, d'une somme de $10,000, au trésor de l'Etat, les commissaires du bureau des terres, sur la demande de ladite corporation, lui feront cession du titre et des intérêts du peuple de l'Etat aux terres situées sous le fleuve St. Laurent, pour être couvertes et occupées par lesdits ouvrages et écluses et usines génératrices, etc.

Il est inséré une clause à l'effet d'obtenir la cession intégrale du titre de la population de l'Etat à la Compagnie, lorsqu'elle aura rempli les conditions de la loi. Une telle cession outrepasse les pouvoirs de la Législature et des Commissaires du bureau des Terres.

Le titre de l'Etat de New York aux terres couvertes par des eaux navigables est un droit souverain plutôt qu'un titre de propriétaire.

L'Etat est le dépositaire de ces terres pour le bénéfice du public, et l'Etat n'a pas le pouvoir de l'aliéner. Les tribunaux de l'Etat et du Fédéral ont péremptoirement fait ressortir cette doctrine, chaque fois qu'une pareille question a été soumise à leur jugement, donc, aucun doute sous ce rapport. Dans la cause de *Coxe v. The State*, 144 N. Y. 396, cause qui ressemblait beaucoup à celle-ci, la cour énonça ce principe en ces termes:

> "La question est régie en cet Etat par les règles du droit coutumier, modifiées sous certains rapports par des statuts, et adaptées par les cours aux changements et conditions qui existaient ici. La possession souveraine de pareilles terres (sous les cours d'eau navigables), est l'apanage du souverain, qui en est le dépositaire pour le bénéfice du public; cette question est réglée depuis longtemps. Une telle possession souveraine implique généralement le pouvoir discrétionnaire absolu, mais on a imposé une restriction importante sur ce pouvoir par la nature du titre, en ce qui concerne les terres sous les eaux navigables ou celles du littoral. Le droit de possession de l'Etat sur le littoral et les bords des rivières influencées par les marées, diffère du titre de franc-alleu que possède un particulier sur une propriété foncière. Ce n'est pas un droit de propriétaire, mais un droit souverain, et l'on a souvent dit qu'une restriction a été imposée sur ce titre pour le bénéfice du public, dont l'Etat ne peut se départir."

La même doctrine est énoncée dans la cause de *People v. N.Y. & S.I.Ferry Co.*, 68 N.Y. 71, et dans plusieurs autres causes.

La Cour Suprême des Etats-Unis soutint la même doctrine dans la cause de l'*Illinois Central R.R. Co. v. Illinois*, 146 *U.S.* 387. La cour discutait alors sur la validité d'une loi de la Législature de l'Etat de l'Illinois, abrogeant une loi antérieure de cette Législature, laquelle

loi antérieure se proposait d'accorder à l'*Illinois Central Railroad Company* certaines terres sous le lac Michigan. Sur ce point la cour dit:

> "L'Etat est dépositaire du titre de possession des terres sous les eaux navigables pour la population de l'Etat, afin qu'elle puisse jouir de la navigation des eaux, y faire le commerce et y pêcher, libre de tout obstacle ou de l'immixtion des particuliers. * * *
>
> Le contrôle de l'Etat en temps qui fidéicommissaire ne peut jamais être perdu, excepté sur les terrains qui servent à promouvoir les intérêts qu'y possède le public, ou qui peuvent être aliénés sans nuire sensiblement à l'intérêt du public dans les terres et les eaux qui restent * * *
>
> "L'Etat ne peut pas plus se départir de son fidéicommis auquel toute la population est intéressée, comme les eaux navigables et les terres couvertes par elles, de manière à les laisser entièrement à la disposition et sous le contrôle de particuliers, sauf en ce qui regarde les terrains mentionnés pour l'amélioration de la navigation et l'usage des eaux, ou lorsque des parties peuvent être cédées sans nuire aux intérêts du public en ce qui reste, qu'il peut abandonner ses pouvoirs de police dans l'administration du gouvernement et pour la conservation de la paix."

Les cours des Etats-Unis ont soutenu le même principe en beaucoup d'autres causes.

Le droit de possession de ces terres ne confère pas nécessairement à la Compagnie tous les pouvoirs qui peuvent se rattacher à la production de la force hydraulique et de l'énergie électrique en cet endroit. Ce n'est pas une concession pour une utilité publique quelconque, ou une dans laquelle le public peut avoir un intérêt, ou dont il retire quelque bénéfice. Donc, c'est une violation de la nature même du contrôle souverain de l'Etat sous ce rapport.

On peut alléguer que la chose n'a pas d'importance pour le présent, car elle n'aura d'actualité que sur la décision du Congrès; et que, puisque les pouvoirs conférés à la compagnie peuvent atteindre la plénitude de leur objet sans la concession du titre de possession du lit du fleuve, la loi peut donc être maintenue sous ce rapport. On en trouve un exemple dans la cause de Coxe.

> "Les diverses dispositions de la loi sont si enchevêtrées et dépendantes les unes des autres, qu'il ne semble pas qu'aucune d'elles puisse avoir une existence indépendante."

Donc, je crois que cette loi devrait être aussi condamnée par rapport à la disposition qui autorise la concession à la compagnie du titre de possession du lit du fleuve St. Laurent à l'endroit mentionné.

Je crois, aussi, que cette concession, qui outrepasse les pouvoirs de la Législature ne constitue pas une obligation de la part de l'Etat envers la compagnie, obligation qu'une Législature subséquente n'aurait pas le pouvoir de révoquer.

LE REMÈDE

La résolution demande, en outre, une opinion pour savoir si, oui ou non, l'Etat peut instituer une procédure, afin de s'assurer, judiciairement, si la loi en question viole la Constitution.

La concession est de nul effet, jusqu'à ce que le Congrès ait autorisé la construction des barrages, écluses et canaux autorisés par la loi. Ce point est admis par la loi elle-même, et c'est nécessairement le cas, car le St. Laurent forme une frontière nationale, c'est un fleuve navigable, et, indépendamment des règlements par traité, entre le gouvernement et le Canada, il est sous le contrôle des gouvernements des Etast-Unis et du Canada, selon leur droit respectif de propriété, en ce qui concerne la navigation et la défense militaire. En d'autres mots, le contrôle Fédéral du fleuve St. Laurent, jusqu'à la ligne frontière nationale, prime le droit de l'Etat, pour les objets de la navigation et de la défense militaire seulement. Je crois que c'est la loi que l'Etat ne peut céder une rivière navigable que subordonnément à ce droit primordial du gouvernement Fédéral, lequel droit ne peut être exercé que pour les objets de la navigation et de la défense militaire.

Donc, la concession sera de nul effet, jusqu'à ce que le gouvernement Fédéral, de concert avec le gouvernement du Canada, ou indépendemment, ait reconnu qu'elle n'est pas un obstacle à l'usage et au contrôle Fédéral des eaux du fleuve en cet endroit. Donc, il n'est besoin d'aucune procédure légale, et il ne semble pas qu'il faille faire appel aux cours pour décider de la constitutionalité de cette concession, vu que la concessionnaire elle-même admet qu'elle ne peut exercer son privilège avant que le gouvernement Fédéral, par l'entremise du Congrès, n'ait autorisé la construction des barrages, écluses et canaux, conformément aux dispositions de la loi. Je crois, néanmoins, que la Législature a le pouvoir, en ce cas, soit d'abroger la loi, soit de donner ordre au Procureur Général de demander un jugement en vue d'annuler et d'abroger la loi d'incorporation. La Législature ne peut exercer ce dernier pouvoir que si elle peut prouver que la loi a été obtenue par fraude

ou dissimulation d'un fait important, avec la connaissance et le consentement des personnes constituées en corporation, ou d'une quelconque d'elles. (Section 130, *General Corporation Law.*)

Le pouvoir que possède la Législature d'abroger une loi adoptée par une Législature précédente, est, je crois, sans réplique, lorsqu'elle trouve qu'une telle loi vient en conflit avec la Constitution. Ce pouvoir a déjà été exercé par la Législature avec l'approbation de la cour. Le chapitre 257 des Lois de 1875 a abrogé une concession de terre couverte par l'eau, faite par une Législature antérieure. Cette loi fut produite en cour dans la cause de *Coxe v. The State*, 144 N.Y. 391. A la page 403, la cour discute les termes de la loi abrogative et soutient que la législature avait le pouvoir d'agir ainsi. La corporation intéressée ne porta même pas le moindre doute sur le pouvoir de la Législature d'abroger la loi. La Cour Suprême des Etats-Unis, dans la cause de l'*Illinois Central Railway Company* contre l'Illinois, 146 Rapports des E. U., 387, reconnut comme valide et effective une loi de la Législature de l'Etat de l'Illinois abrogeant une loi d'une Législature antérieure, qui entreprit d'accorder à l'*Illinois Central Railroad Company* le droit et le titre de l'état de l'Illinois aux terres submergées, constituant le lit du lac Michigan et situées à l'est des voies ferrées et de la jetée du chemin de fer Illinois Central, sur une distance d'un mille. En cette cause la cour soutint le principe, qui est contesté en cette opinion, qu'en faisant cette concession la Législature avait outrepassé ses pouvoirs, car l'Etat ne pouvait pas céder à une corporation sa possession et son contrôle des terres couvertes par des eaux navigables, mais qu'il en avait le fidéicommis, et qu'en conséquence la loi de la Législature était invalide et la loi abrogative valide et effective.

CONCLUSION

Donc, je crois que les pouvoirs et les privilèges accordés à la *Long Sault Development Company* par le chapitre 355 des Lois de 1907 était une concession invalide et inautorisée pour les raisons que:

1. La loi en question est inconstitutionnelle, en ce qu'elle viole l'article 18 de la partie III de la Constitution de l'Etat qui stipule que la Législature ne doit pas adopter un bill privé ou local accordant à une corporation ou association privée ou à un particulier, un privilège, une immunité ou une franchise exclusive quelconque. Ce bill est privé et local, et il accorde un privilège exclusif, tel que prescrit par l'article 18 de la partie III de la Constitution.

2. Elle enfreint l'article 7 de la partie VII de la Constitution de l'Etat qui stipule que les terres de l'Etat maintenant en sa possession,

ou qui seront acquises dans la suite, et constituant la réserve forestière, telle que maintenant établie par la loi, seront à jamais gardées comme terres forestières à l'état naturel, et ne seront pas affermées, vendues ou échangées, ou prises par aucune corporation publique ou privée.

Le lit du fleuve St. Laurent, qui, par la loi en question, est destiné à être cédé à la *Long Sault Development Company*, est propriété de l'Etat, qui en avait la possession quand fut adoptée la disposition de la Constitution, et faisait partie de la réserve forestière, selon que définie par l'article 100 du chapitre 332 des Lois de 1893, qui décrit les terres comprises dans la réserve forestière de l'Etat.

3. La loi en question est un bill privé et comprend plus d'un sujet, et par là il viole la partie III, article 16, de la Constitution de l'Etat, qui stipule que nul bill privé ou local que peut adopter la Législature ne devra embrasser qu'un sujet, lequel devra être mentionné dans le titre.

4. La loi est invalide en ce qu'elle outrepasse les pouvoirs de la Législature, par le fait qu'elle prescrit la concession par l'Etat du titre de possession du lit du fleuve St. Laurent à la *Long Sault Development Power Company*. Le titre de l'Etat en ces terres est un droit souverain, plutôt qu'un titre de propriétaire. Il est donc incompatible avec un tel droit qui doit être exercé pour le bénéfice de toute la population, que le titre de possession d'un cours d'eau navigable soit cédé à une corporation privée, moyennant rétribution.

Je ne suppose pas que cette résolution demande que j'appelle l'attention de votre honorable assemblée sur la grande disparité qui existe entre la valeur des droits et privilèges que l'on cherche à accorder à la *Long Sault Development Company*, et le revenu qu'en retirerait l'Etat. Bien que ce ne soit pas la disposition la moins importante de cette concession extraordinaire, c'est toutefois une question d'administration et d'économie que la Législature peut régler, et c'est une question sur laquelle, je m'imagine, la Législature ne tient pas à mon opinion ou n'en a pas besoin.

Le tout respectueusement soumis,

THOMAS CARMODY

Procureur Général

A l'Honorable Sénat de l'Etat de New York

Daté du 30 décembre 1912

ANNEXE III (a)

LOI ABROGATIVE

De la loi de Constitution en Corporation de la Long Sault Development Company—Signée par le Gouvernement de l'Etat de New York, le 8 Mai 1913

LOIS DE NEW YORK—1 r Autorité

Chapitre 452

LOI pour abroger le chapitre trois cent cinquante-cinq des lois de dix-neuf cent sept, intitulé "Loi pour constituer en corporation la *Long Sault Development Company*, et pour autoriser ladite compagnie à construire et à entretenir des barrages, canaux, usines génératrices et de sécluses à ou près de l'île Long-Sault, en vue d'améliorer la navigation du fleuve St. Laurent et de produire de l'énergie électrique avec l'eau de ce fleuve, et construire et entretenir un pont, et fabriquer des choses utiles," prescrivant le remboursement à cette compagnie les deniers versés par elle en vertu de cette loi et ordonnant de voter une somme à cette fin.

Le peuple de l'Etat de New York, représenté par le Sénat et l'Assemblée décrète ce qui suit:

Article 1. Le chapitre trois cent cinquante-cinq des lois de dix-neuf cent sept, intitulé "Loi pour constituer en corporation la *Long Sault Development Company*, et pour autoriser ladite compagnie à construire et à entretenir des barrages, canaux, usines génératrices et écluses, à ou près de l'île Long-Sault, en vue d'améliorer la navigation du fleuve St. Laurent et de produire de l'énergie électrique avec l'eau de ce fleuve, et construire et entretenir un pont, et fabriquer des choses utiles," est par la présente abrogée, pour les raisons suivantes:

Premièrement. Que ce chapitre trois cent cinquante-cinq des lois de dix-neuf cent sept est inconstitutionnel, en ce qu'il viole l'article dix-huit de la partie trois de la Constitution de l'Etat, qui stipule que la Législature ne doit pas adopter un bill privé ou local, accordant à une corporation ou association privée, ou à un particulier un privilège, une immunité ou une franchise exclusive quelconque.

Deuxièmement. Que ladite loi est inconstitutionnelle en ce qu'elle viole l'article sept de la partie de la Constitution de l'Etat qui prescrit que les terres de l'Etat possédées ou qui seront acquises dans la suite, constituant la réserve forestière, telle que maintenant fixée par la loi, devront être à jamais gardées comme terres forestières à l'état naturel, et ne seront pas affermées, vendues ou échangées, ou prises par aucune corporation publique ou privée.

Troisièmement. Que ladite loi viole l'article seize de la partie trois de la Constitution de l'Etat, qui stipule que nul bill privé ou local, que peut adopter la Législature, ne comprendra pas plus d'un sujet, lequel sera mentionné dans son titre.

Quatrièmement. Que ladite loi est invalide car la Législature y a outrepassé ses pouvoirs en voulant prescrire la cession par l'Etat, à la *Long Sault Development Company*, du titre de possession de la terre du lit du fleuve St. Laurent. Le titre de possession de l'Etat en ces terres est un titre souverain plutôt qu'un titre de propriétaire. Il est incompatible avec ce droit, qui doit être exercé pour le bénéfice de toute la population, que le titre de possession du lit d'un cours d'eau navigable soit cédé moyennant rétribution à une corporation privée.

2. Le présent article permet au contrôleur de l'Etat et lui enjoint de faire rembourser et remettre à la *Long Sault Development Company* chaque et toutes les sommes versées par cette compagnie au trésor de l'Etat, en vertu des dispositions de l'article quatre du chapitre trois cent cinquante-cinq des lois de dix-neuf cent sept, avec intérêt sur lesdites sommes à partir du temps de leurs différents versements, après avoir obtenu les pièces justificatives s'y rapportant, ces deniers seront payés par le trésorier de l'Etat sur l'ordre du contrôleur à même les deniers votés à cette fin. Cette compagnie est continuée en existence pour qu'elle reçoive et donne les pièces justificatives voulues pour ces deniers, et en fasse la distribution ou la réclamation parmi ses membres ou autres personnes y ayant droit, et liquide ses affaires.

3. La somme de trente-six mille trois cent vingt dollars ($36,320), ou la partie de cette somme qui sera nécessaire, est par le présent prélevé sur les deniers du trésor de l'Etat non destinés à d'autres fins, en vue d'effectuer les paiements spécifiés en cette loi.

4. L'énumération en cette loi des motifs de cette abrogation ne sera pas censée mitiger ou affaiblir la force et l'effet de l'abrogation.

5. Cette loi entrera immédiatement en vigueur.

ANNEXE III (b)

LOI A L'EFFET DE POURVOIR AUX RÉCLAMATIONS

PRESENTÉE PAR LA LONG SAULT DEVELOPMENT COMPANY, CONTRE L'ETAT DE NEW YORK,—SIGNÉE PAR LE GOUVERNEMENT DE L'ETAT LE 8 MAI 1913.

LOIS DE NEW YORK—Par Autorité

Chapitre 453

LOI pour conférer juridiction au bureau des réclamations, d'entendre, d'apurer et de déterminer les réclamations alléguées, s'il en existe, qui peuvent être présentées par la *Long Sault Development Company*, contre l'Etat de New York par suite de l'abrogation, par la Législature du chapitre trois cent cinquante-cinq des lois de dix-neuf cent.

Le peuple de l'Etat de New York représenté au Sénat et à l'Assemblée décrète:

Article 1. Juridiction est par le présent conférée au bureau des réclamations d'entendre, d'apurer et de déterminer les réclamations alléguées, s'il en existe, qui peuvent être présentées par la *Long Sault Development Company* contre l'Etat de New York, par suite de l'abrogation par la Législature du chapitre trois cent cinquante-cinq des lois de dix-neuf cent sept, et l'Etat consent par le présent à recevoir un état de son passif, pourvu que pareilles réclamations alléguées, s'il en existe, soient déposées au bureau des réclamations dans les six mois qui suivront l'entrée en vigueur de cette loi. Nulle réclamation contre l'Etat ne sera reconnue sauf sur preuve légale telle que celle qu'une cour de justice ou d'équité reconnaîtrait comme une dette de la part d'un particulier ou d'une corporation.

2. Rien de ce qui est contenu en cet article ne sera censé reconnaître la validité d'aucunes telles réclamations alléguées contre l'Etat par le fait que la Législature a décrété le chapitre trois cent cinquante-cinq des lois de dix-neuf cent sept, et par suite de l'abrogation dudit statut, ni refuser à l'Etat le droit de se défendre.

3. Cette loi entrera immédiatement en vigueur.

ANNEXE IV

BILL,*

H. R. 14531, Presenté a la Chambre des Représentants des Etats-Unis, a son 61ème Congrès, Deuxième Session, 14 Décembre 1909, par M. Malby, a l'Effet d'Autoriser la Construction de Barrages, Ecluses, Canaux et autres Ouvrages Accessoires dans le Fleuve St. Laurent, a et Près de l'Ile Long-Sault, dans le Comté de St. Laurent, New York

QU'IL soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique assemblés en Congrès que la *Long Sault Development Company*, corporation organisée sous l'empire des lois de l'Etat de New York, ses successeurs et ayants cause soient et sont par le présent autorisés à construire, entretenir et mettre en service pour la production de la force hydraulique et d'autres objets un barrage ou des barrages à travers le fleuve St. Laurent, entre des endroits dudit fleuve situés sur les rives des Etats-Unis et du Canada près de l'île Long-Sault ou de l'île Barnhart ou de l'île Sheck et lesdites îles, ou une quelconque d'elles, et entre lesdites îles, dans ou à travers la partie dudit Fleuve qui est située au sud de la ligne frontière internationale entre les Etats-Unis d'Amérique et le Dominion du Canada, soit indépendamment, soit subordonnément à pareils ouvrages maintenant construits ou à être construits, dans ou à travers la partie du dit fleuve qui est située au nord ou sur la rive canadienne de ladite ligne frontière internationale, et subordonnément à ce barrage ou à ces barrages, un pont ou des ponts et les ouvrages d'approches, et une écluse ou des écluses un canal ou des canaux et d'autres constructions accessoires: *Toutefois*, ce barrage ou ces barrages, cette écluse ou ces écluses, ce canal ou ces canaux et les autres constructions s'y rattachant seront construits, entretenus et mis en service subordonnément et conformément, sous tous rapports aux dispositions de la loi portant nom "Loi pour réglementer la construction de barrages à travers les eaux navigables" adoptée le vingt et unième jour de juin dix-neuf cent six: *Mais, en outre*, ce pont ou ces ponts et les ouvrages d'approche seront construits entretenus et mis en service subordonnément et conformément, sous tous rapports, aux dispositions de la loi portant nom "Loi pour réglementer la construction des ponts sur les eaux navigables", adoptée le vingt-troisième jour de mars dix-neuf cent six, excepté que les ouvrages autorisés par la présente loi seront commencés dans un an et terminés dans

quinze ans à compter de la date de l'adoption de cette loi, ou de la date du consentement des autorités établies aux Etats-Unis d'Amérique et au Dominion du Canada pour la construction desdits ouvrages, ou de l'approbation des plans, devis, emplacements et ouvrages accessoirs s'y rapportant; et cette loi ne doit pas être interprétée comme autorisant ladite compagnie, ses successeurs et ayants cause à construire lesdits barrages, canaux, écluses et autres ouvrages avant d'avoir obtenu ce consentement et cette approbation.

ANNEXE V

MÉMOIRE

PAR C. E. LITTLEFIELD, PRÉSENTÉ DEVANT LE COMITÉ DES RIVIÈRES ET DES HAVRES DE LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DES ETATS-UNIS EN OPPOSITION AU BILL H.R. 14531 PENDANT DEVANT LE COMITÉ DES RIVIÈRES ET DES HAVRES

MÉMOIRE présenté à la demande de J. Wesley Allison, W. S. Connolly et de la *Shipping Federation of Canada.*

En outre des personnes ci-haut nommées, la *Richelieu & Ontario Navigation Company* et la Commission du Port de Montréal s'étaient fait représenter pour protester contre le bill. Les citoyens de Waddington, N.Y. ont déposé une protestation, et les mémoires qui avaient été présentés devant la Commission des Eaux Limitrophes Internationales par le Board of Trade de la cité de Toronto, la Dominion Marine Association, le Montreal Board of Trade et la Chambre de Commerce du District de Montréal, la Commission de la Conservation, Canada, le gouvernement de l'Ontario, par son procureur I. Hillard, C.R., ont été produits, et une lettre de George C. Bolt, accompagnée d'une remontrance du New York Board of Trade.

I

La question réelle que le Congrès doit adopter

La *Long Sault Development Company* chartrée par l'état de New York, le 23 mai 1907 a reçu par sa charte le droit exclusif d'utiliser à perpétuité les eaux du fleuve St. Laurent pour la production d'énergie électrique "à ou près de l'île Long-Sault". Il est projeté de produire une quantité minimum de 500,000 chevaux-vapeur. Le nombre total de chevaux-vapeur électriques produits et potentiels aux Etats-Unis en 1908 s'élevait à 1,827,000 et le nombre total produit au Niagara était de 274,040.

Le projet est appelé à produire le plus grand nombre de chevaux-vapeur qui ait jamais été compris dans une seule charte. Le capital social de la *Long Sault Development Company* est d'un million de dollars. Il est tout entier entre les mains de l'*Aluminum Company of America*

qui possède un capital payé de vingt millions et le monopole absolu sur l'aluminium aux Etats-Unis. Vu que l'*Aluminum Company* est la seule intéressée, nous nous contenterons d'en faire mention comme la partie qui est à la tête de l'entreprise.

Dans le bref produit par l'*Aluminum Company* il est allégué que si le projet est adopté il comportera le droit exclusif à l'usage de l'eau, subordonnément aux règlements des Etats-Unis. Nous sommes d'accord sur ce point. La grande proposition est donc celle-ci. L'*Aluminum Company* qui détient le monopole de la fabrication de l'aluminium aux Etats-Unis aura-t-elle la possession exclusive de l'usage de toute la force hydraulique du fleuve St. Laurent "à ou près de l'île Long-Sault, d'une puissance d'au moins 500,000 chevaux-vapeur électriques, conformément aux conditions et circonstances qui seront spécifiées ci-après?

Relativement à la raison d'être de cette action au point de vue des principes généraux, il convient de tenir compte du fait que le Bureau des corporations a prescrit des recherches, afin de savoir de quelle manière est répartie la somme totale de l'énergie électrique que possèdent les compagnies privées. Dans son rapport présenté le 14 janvier 1909, il établit que les *General Electric Interests* contrôlent, développés ou en puissance, environ 250 h.p., la Westinghouse 180,000, les autres grandes compagnies 875,000, et que le reste, 520,000, du total de 1,827,000, est réparti entre des compagnies moins puissantes.

Le Bureau dit:

> "Il est évident que l'effet de pareilles conditions présentes et futures sur le public est une question qui demande de la part de celui-ci une étude sérieuse."

Si cet énoncé est vrai, ce projet pendant demande d'être examiné avec soin.

II

Le fleuve St. Laurent forme une frontière internationale et sa navigabilité ne devrait être embarrassée d'aucune manière au profit de grands capitalistes privés.

L'article VII du traité d'Ashburton comporte que les

> "Chenaux du fleuve St. Laurent sur les deux côtés du Long-Sault et de l'île Barnhart * * * doivent être également libres pour le passage des navires, bateaux et vaisseaux des deux parties."

Un projet tel que celui-ci, qui ne construit qu'une écluse du côté américain et un barrage complet des deux chenaux, dont l'utilité réelle est mise en doute par les ingénieurs et les navigateurs expérimentés, est clairement interdit par les dispositions du traité.

Tous les inconvénients créés par la construction d'ouvrages permanents au moyen de capitaux privés dans une rivière navigable, ouvrages qui sont de nature à gêner son amélioration future, d'une manière et sous des circonstances impossibles à prévoir au temps de la concession du privilège, sont considérablement plus graves lorsqu'il s'agit d'une rivière navigable internationale que d'une autre toute comprise dans le territoire du pays qui autorise de telles constructions.

Il va sans dire qu'aucun des deux pays ne saurait le moins du monde, au moins directement, réglementer ou contrôler, soit au point de vue de la navigation ou de la production de la force motrice, les ouvrages situés sur le territoire de l'autre. Les intérêts d'un des pays peuvent être diamétralement contraires à ceux de l'autre. Il est impossible de prévoir ce qui peut résulter d'un tel état de choses—ce résultat peut, selon toute probalibité, se produire sous peu. C'est un manque absolu de prévoyance de la part de chacun des pays que d'autoriser le placement de vastes sommes en de pareilles entreprise, lorsque les circonstances sont entièrement en dehors de son contrôle,

Ce projet se propose de développer toute la force hydraulique du fleuve pris dans son ensemble, ce qui comprend la force hydraulique des deux côtés, tant sur celui des Etats-Unis que sur celui du Canada, et eu égard aux complications signalées plus haut, le contrôle sur tout le fleuve ne devrait jamais être mis entre les mains d'aucune corporation privée, et aucun des deux gouvernements de devrait s'embarrasser de ces placements de capitaux privés.

III

La navigation prime tout, et nul projet de production de force ne devrait être autorisé dont le plan, dans son ensemble, n'est pas avant tout destiné à améliorer tout le fleuve, dans l'intérêt de la navigation, et pour lequel la production de la force hydraulique n'est qu'une question secondaire.

Ce projet, envisagé au point de vue légal *est destiné exclusivement à la production de la force motrice*, et la Législature de New York ne cherche pas le moins du monde à améliorer la navigabilité du fleuve.

Messieurs Freeman et Noble, ingénieurs qui représentent l'*Aluminum Company*, hommes de hautes réputation, de caractère et de science,

ont tous deux admis que le but principal était la production de la force motrice et que l'amélioration de la navigation n'était qu'une considération de second ordre. Le congrès a déjà fait une expérience qui devrait lui servir de leçon, lorsqu'il permet au capital privé de prendre possession d'un cours d'eau navigable. La *Chandler-Dunbar Water Power Company* a créé, il y a quelques années, une chute d'eau dans la rivière du Sault Ste. Marie. Bien que cette autorisation fût considérée sage et prudente au début, et qu'elle ne dût créer plus tard, aucun embarras au gouvernement, il a été maintenant définitivement décidé que l'intérêt public réclame l'abandon par la compagnie de la grande voie de navigation. Le gouvernement s'occupe à présent de condamner les ouvrages de la compagnie, et nous savons que celle-ci demande de vastes sommes d'argent pour la dédommager des pertes qu'elle subit de ce chef, et les réclamations seront probablement beaucoup plus élevées que la somme des capitaux consacrés à cette entreprise.

Lorsqu'il s'agit d'une grande voie de navigation telle que le fleuve St. Laurent, le gouvernement ne devrait pas s'embarrasser des engagements de capitaux privés, bien qu'il se réserve le droit de réglementer et de contrôler les écluses et les barrages. Une fois que le gouvernement aura permis la construction conformément aux plans trouvés de nature à remplir les conditions voulues au temps de leur autorisation, il est facile de prévoir que les nécessités de l'avenir feront appel au droit d'y faire des changements et des modifications, et, le jour où il faudra exercer ou invoquer ce droit, les inconvénients ou les dépenses auxquels l'entreprise particulière est tenue de se soumettre seront un facteur extrêmement embarrassant lorsqu'il faudra faire des changements. Le gouvernement, tout en ayant le droit d'obliger une grande corporation à faire les changements qui sont indispensables, le fait que la corporation sera tenue de faire de grands déboursés sera pour lui un lourd fardeau. De tels droits ne devraient pas être accordés, lorsqu'il s'agit d'une entreprise de l'importance de celle qui est devant le comité.

Quoique le fleuve St. Laurent ne soit pas utilisé maintenant comme l'est le Sault Ste. Marie, il ne faut pas oublier que cet usage augmente rapidement. En 1895, la quantité totale de marchandises qui a passé par les canaux Welland et St. Laurent, transportée vers l'est et l'ouest, se rendant à ou venant de Montréal, s'est élevée à 277,244 tonnes. Ce chiffre était de 1,116,515 tonnes en 1909, c'est-à-dire quadruplé dans l'espace de quinze années, Le St. Laurent est la seule voie d'eau naturelle par laquelle le Canada peut concourir pour le transport par eau des énormes produits agricoles et miniers de l'Ouest vers l'Atlantique. Le gigantesque projet d'une voie d'eau profonde, partant des lacs et se rendant au golfe du Mexique, au coût estimatif de cinq cent millions,

trouve maintenant beaucoup de partisans. L'état de New York dépense actuellement cent millions de dollars pour le développement de son système de canaux. Plusieurs grandes rivières de l'intérieur des Etats-Unis se jettent dans l'océan Atlantique. Les nécessités commerciales de la concurrence des effets de marchandises destinés par leur nature à être transportés par eau sont reconnues ostensiblement. Le St. Laurent devrait être réservé pour les grandes exigences nationales et intercoloniales de ce genre.

On prétend que la loi des Barrages, telle que modifiée le 23 juin 1910, comporte l'élimination du capital privé d'une voie d'eau navigable. Nous demandons qu'une telle mesure soit appliquée à ce projet. La loi décrète que

> "Le Congrès peut abroger tous les droits que confère cette loi, chaque fois que l'utilité publique le demande, et si le Congrès se voit dans l'obligation de faire une pareille révocation, les Etats-Unis sont tenus de payer aux propriétaires de *tous barrages et ouvrages s'y rattachant*, construits sous l'autorité de cette loi, la *pleine compensation de leur valeur raisonnable*, à l'exclusion de la valeur de l'autorité ou de la concession accordée; une telle valeur raisonnable est fixée par accord mutuel entre le secrétaire de la Guerre et lesdits propriétaires; si l'accord ne peut se faire, une poursuite sera intentée en Cour de Circuit des Etats-Unis, en vue de condamner ces biens."

Notons en premier lieu l'énorme somme que les Etats-Unis devront payer, comme "*pleine compensation*" de "*tous barrages et ouvrages s'y rattachant*". Cette compensation embrassera non seulement les usines génératrices et les barrages, mais l'outillage et les machines qui en feront partie, et probablement sur les deux côtés de la ligne frontière internationale, y compris toutes les lignes de transmission et les sous-stations qui peuvent faire partie des "ouvrages s'y rapportant" et qui sont destinées à transmettre l'électricité à au moins deux cent et peut-être trois cents milles de distance. L'*Aluminum Company* admet que la construction des barrages et des usines génératrices seulement exigera un déboursé d'au moins quarante millions. On ne possède pas de données sur le coût des "ouvrages" qui pourraient "s'y rattacher". En supposant que tous "les ouvrages s'y rattachant" coûtent autant que les usines génératrices et les barrages, nous atteignons un déboursé de quatre-vingt millions. Si alors, en vertu de cette disposition de la loi, les Etats-Unis trouvent qu'il est nécessaire d'enlever les ouvrages, afin de satisfaire d'une manière adéquate aux exigences de la navigation, qui peuvent se présenter dans le vaste pays situé sur et au-delà des sources du St. Laurent, et sur la chaîne des grandes "mers d'eau douce" qui s'y relient, la compagnie pourra réclamer "la valeur raisonnable de ces ouvrages", sur le pied de "pleine compensation", que fixeront en fin

de compte douze hommes qui auront le droit de dire la somme que devra fournir le Trésor des Etats-Unis pour rembourser les deniers engagés par une compagnie, sur la foi d'une loi de l'Etat et de la législature Fédérale. On peut croire que la corporation privée ne souffrira aucune réduction substantielle de ses placements sous pareilles circonstances.

On attire ici l'attention sur les deux restrictions finales de l'article 4 de la loi du 23 juin 1910. La première a déjà été citée. La seconde comporte que

> "L'autorité accordée * * * se terminera à l'expiration d'une période qui n'excédera pas cinquante années, à compter de la date de l'approbation originale du projet, sous l'empire de cette loi, à moins qu'elle ne soit rescindée précédemment en la manière prévue, ou que le Congrès n'en décide autrement."

La troisième restriction se lit comme suit:

> "Mais cette limitation ne s'appliquera à aucune corporation, ou à aucun particulier, jusqu'à présent autorisée par les Etats-Unis *ou par aucun autre état* à construire un barrage dans ou à travers un cours d'eau navigable, barrage sur lequel *des dépenses d'argent ont été faites jusqu'à présent*, sur la foi de cette concession ou de ces concessions."

Cette restriction faisait partie de la modification du 23 juin 1910. Grâce à une très heureuse coïncidence, elle embrasse exactement le cas de l'*Aluminum Company*.

Par les dispositions de la deuxième restriction, l'autorité conférée à toute personne ou corporation—produisant de la force motrice, se termine à l'expiration de cinquante années. Les corporations comprises dans la troisième restriction sont exceptées de cette disposition, en ce qui concerne la termination à l'expiration de cinquante années, et peuvent, en conséquence, jouir d'une concession à perpétuité.

La Long Sault Development Company, bien qu'elle ne soit pas encore autorisée par les Etats-Unis, a été autorisée par l'état de New York, le 23 mai 1907, à construire des barrages, etc., et il est probable que la *Long Sault Development Company* a dépensé quelque argent sur la foi de la concession de l'état de New York. Elle a soutenu devant le Comité qu'elle a dépensé $1,738,373.12. Nous ne connaissons aucune autre compagnie qui jouisse de l'avantage de se trouver dans l'exception prévue par cette loi générale, c'est pourquoi, bien que d'autres compagnies qui seront autorisées à l'avenir par l'Etat ou les Etats-Unis, ne reçoivent cette autorisation que pour une durée de cinquante années, en vertu de cette exception, l'*Aluminum Company*, autrement dite la *Long Sault Development Company*, jouit d'une concession à perpétuité. Il faut aussi faire observer que la réclamation de $1,738,373.12, tout

en étant présentée au comité comme une raison qui devrait pousser le Congrès à se joindre à la Législature de New York pour conférer l'autorité nécessaires ne peut, d'aucune manière légitime, être considérée comme la raison déterminante de la concession de cette autorité, parce que, bien qu'il puisse être vrai que la compagnie ait fait cette dépense, au moins en partie, sur la foi de la loi de New York, on ne saurait ajouter aucune importance au fait qu'elle aurait dépensé cet argent sur la foi de l'action du Congrès, car celui-ci n'a pas encore agi, et l'on peut difficilement admettre que cette compagnie ait déboursé de grandes sommes sans aucune assurance positive de l'approbation du Congrès, et qu'elle se serve de ce motif pour obtenir du Congrès l'autorisation qu'elle en attend.

IV

Le projet entravera la navigation sans l'améliorer

Le but premier du projet est la production de la force motrice, la question de la navigation est secondaire. La Compagnie n'est nullement tenue d'améliorer la navigation—elle ne doit pas "gêner ou obstruer la navigation."

Il est vrai que l'*Aluminum Company* a retenu les services d'ingénieurs distingués et expérimentés, tels que Messieurs Freeman et Noble, qui sont convaincus que le projet servira à l'amélioration de la navigation. Ils ont pensé que l'on pouvait connaître aussi bien les courants et le caractère du fleuve dans des chaloupes à rames qu'à bord des grands vapeurs qui naviguent actuellement sur le fleuve. Pour nous, la chose paraît impossible. M. Noble a admis qu'à un moment donné il avait pensé à la navigation en s'occupant du barrage du Long-Sault, il fut alors d'opinion de construire un canal autour des rapides, au lieu d'améliorer ceux-ci, et il a laissé voir que la question des dépenses était un des points à considérer. Quoique ces deux hommes aient consacré quelque temps à l'étude de ce projet, ni l'un ni l'autre n'assurent avoir examiné le fleuve en son entier, ni connaître tout ce qui s'y rapporte, et ils n'ont pas étudié ce projet au point de vue de la navigation en premier lieu.

M. John Kennedy, de Montréal, représentait les Commissaires du Port de Montréal. C'est un ingénieur aussi qualifié que les autres sous les mêmes rapports. Il demeure sur le bord du St. Laurent; il a étudié ce fleuve toute sa vie, et il s'est placé surtout au point de vue de la navigation. Il n'a pas hésité à déclarer que le projet tel qu'il est présenté, serait un embarras plutôt qu'une aide à la navigation.

Deux capitaines et des pilotes, qui ont passé leur vie à naviguer sur le fleuve St. Laurent, tant à bord des bateaux marchands qu'à bord des bateaux de passagers, ont corroboré la même opinion.

L'expérience du gouvernement du Canada, en voulant améliorer la navigation aux rapides Galop, est une démonstration concluante du fait que l'opinion des plus savants ingénieurs n'a qu'une légère valeur, lorsqu'il s'agit d'améliorer le fleuve St. Laurent. Le gouvernement Canadien, s'appuyant sur l'avis de ses meilleurs ingénieurs, à dépensé $1,000,000 au cours des dernières années, pour améliorer la navigation aux rapides Galop. Lorsque les travaux furent terminés, leurs effets furent tels que nulle compagnie d'assurance ne voulut assurer les bateaux qui s'en servaient. Le gouvernement Canadien a payé $1,000,000 pour montrer qu'il ne faut pas toujours se fier à l'opinion d'ingénieurs compétents, pour améliorer ce fleuve.

La *Richelieu & Ontario Navigation Company* est une corporation chartrée au Canada et aux Etats-Unis. Son actif s'élève à plus de cinq millions. Elle entretient un service de transport de marchandises et de passagers sur le lac Ontario et sur le St. Laurent, entre Niagara, Kingston et Montréal. Elle compte environ 21 bateaux de passagers et de marchandises. Elle fait le service du fleuve St. Laurent pendant quatre mois de l'année, et ses bateaux passent par tous les rapides, parmi lesquels les principaux sont ceux du Long-Sault et de Lachine. Les rapides du Long-Sault sont, sous plusieurs rapports, les plus importants et les plus attrayants. Pendant la dernière saison, deux de ses bateaux représentaient une valeur de $400,000. Elle a fait construire un autre au coût de $200,000; il entrera en service la saison prochaine; elle dépense $35,000 par année en annonces. Elle transporte, chaque année, pendant les mois de juin, juillet, août et septembre, avec ses bateaux d'excursions, entre cinquante et soixante mille personnes (le nombre a augmenté d'environ 50 pour cent, pendant les cinq dernières années), dont quatre-vingt-cinq pour cent viennent des Etats-Unis. Ce sont les attractions de la route qui poussent ces personnes à entreprendre le voyage. Le prix du passage est de $5.00 entre Kingston et Montréal. Le projet fait disparaître absolument les rapides du Long-Sault, et, selon l'aveu de M. O'Donohue, le gérant-adjoint de la Compagnie, et l'opinion du capitaine Batten, le premier chef, qui est en charge d'un des vapeurs pendant la saison d'été, la construction de l'écluse et son usage aux rapides du Long-Sault, qui sera nécessaire, si le projet est mis à exécution, fera disparaître également les rapides de Lachine, par suite du temps qu'il faudra y passer et les difficultés insurmontables à ou près de ces derniers rapides. La disparition de ces deux rapides portera un coup mortel à la *Richelieu & Ontario Navigation Company*.

Cette prétendue amélioration de la navigation coûtera des centaines de mille dollars à la *Richelieu Navigation Company* et privera des milliers d'Américains d'un plaisir utile et agréable; mais sans doute que l'*Aluminum Company* y trouvera son profit.

Le capitaine W. G. Batten, avec trente-cinq années d'expérience' et le capitaine J. H. Logan, environ quarante, dans la navigation sur le fleuve, y compris les rapides du Long-Sault, déclarent que ce projet rendra le passage des bateaux de transport de marchandises impossible en aval des usines génératrices, à l'endroit où il est question de les construire; et tous s'accordent à dire que l'effet sera désastreux pour la *Richelieu & Ontario Navigation Company.*

Exception faite des bateaux de plaisance, les bateaux de commerce et les trains de bois qui descendent le courant passent par la partie nord-est et en aval de l'endroit proposé pour la construction des usines génératrices et de l'île Barnhart, jusqu'à l'extrémité est du Canal de Cornwall. Pour pouvoir se servir de l'écluse proposée, les bateaux de commerce devront remonter le fleuve par cet endroit; et ces deux navigateurs expérimentés disent, se basant sur leur expérience actuelle à bord des gros vapeurs, que le fleuve est et sera absolument impassable aux bateaux de commerce et aux remorqueurs, vu la rapidité et les sinuosités du courant, les remous, les tourbillons et le rétrécissement des chenaux.

Il est impossible aux ingénieurs et aux pilotes de dire avec précision quel sera le résultat de ce projet sur la navigation. On ne peut se baser que sur des conjectures. Le projet une fois autorisé et le capital engagé, si le résultat est désastreux à la navigation, le public devra en subir la conséquence, sauf remboursement à la Compagnie des déboursés qui auront été faits. C'est là un risque que le Congrès ne devrait pas endosser.

V

Les entassements des glaces causés par le barrage du fleuve en dommageront les propriétés d'amont.

En 1879, 1887 et 1905 il s'est produit des entassements de glaces dans le fleuve St. Laurent, par la simple formation d'une couche de glace d'une rive à l'autre. Les terres d'amont furent inondées sur une longueur de dix milles, pendant la dernière partie de janvier. L'eau monta, à la partie supérieure de la couche de glace, de 9 pieds et demi à 11 pieds, à différents points le long du fleuve; l'élévation de la température fut la seule chose qui sauva les propriétés d'un grand désastre. Arrêter le cours

du fleuve par la création de biefs grands ou petits, augmentera grandement la formation de pareils entassements de glace de bonne heure en décembre, au lieu de la première partie de janvier. Il est impossible de prévoir les dommages que ces glaces pourront causer aux habitants qui demeurent en amont, sur les bords du fleuve, ainsi qu'aux canaux, dont la construction à coûté des milliers de dollars au gouvernement du Canada.

L'*Aluminum Company* prétend que ceci ne créera pas de danger, vu que le chenal principal, que comporte leur projet, sera tenu libre de glace. M. Freeman, son principal ingénieur-consultant, a déclaré "vu que le chenal principal sera tenu ouvert, *sauf de rares cas imprévus*". Il est évident qu'il surviendra de ces cas imprévus et que le fleuve se trouvera fermé; et nul ne peut prévoir quand ils se produiront ni quand, par suite d'un manque de surveillance ou d'impuissance de la Compagnie, un engorgement de glace sera formé. C'est là un hasard auquel on ne devrait pas exposer les canaux canadiens ni les propriétés des riverains des deux côtés du fleuve.

L'état de New York, se rendant compte de ces grands dangers, à établi que c'est un délit

> "de briser un champ ou une grande étendue de glace",

dans le St. Laurent qui

> "forme ou peut former un pont ou passage entre une île du fleuve et la terre-ferme ou entre les îles de ce fleuve" (Code pénal, art. 1904).

et cependant il autorise la construction de barrages qui créeront presque inévitablement des ponts de glace à la surface, et il compte sur la promptitude et l'habileté de la corporation pour prévenir les dangers, et n'oblige nullement la Compagnie à prendre des moyens pour les empêcher.

VI

Le Congrès exerce en vertu de cette charte un pouvoir conjoint avec la législature de New York et assume égale responsabilité de législation, de sorte que si l'acte de la législature de New York pêche par imprudence ou conseils mal éclairés, l'acte conjoint du Congrès pêchera probablement par imprudence ou conseils mal éclairés.

L'*Aluminum Company* produit un bref dans lequel sont discutés les droits respectifs et les pouvoirs des gouvernements de l'Etat et du

Fédéral sur ces immeubles; l'argument suit de près les vues exprimées par le sénateur Nelson dans les rapports détaillés et documentés qu'il a présentés au comité du Commerce du Sénat, et celles exprimées par le représentant Stevens, président du sous-comité du comité du commerce interétat et étranger de la Chambre des Représentants sur ce sujet.

Nous ne discuterons pas ces questions, vu qu'elles ne touchent pas au sujet pendant devant le comité. Si l'état de New York avait donné à la *Long Sault Development Company* un titre clair et absolu, pour développer de la force motrice, et un titre formel à la possession des terrains, sans égard aux droits du Congrès ou à la question de la navigation, et si l'*Aluminum Company* demandait maintenant au Congrès la permission d'exercer les droits absolus ainsi obtenus de New York, dans cette eau navigable, il conviendrait peut-être alors de déterminer si cette question de savoir si, oui ou non, le seul pouvoir que le Congrès peut exercer serait celui dont il se servirait "en vue de maintenir et d'améliorer la navigation." Mais telle n'est pas la question présentée.

Après avoir défini les objets de la corporation dans l'article 1, la loi de la législature de New York, dans l'article 3, continue par autoriser la corporation à

> "ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser tous pareils barrage ou barrages, canal ou canaux," etc.

qui peuvent être nécessaires; et dans l'article 4 elle stipule que

> "Après que le Congrès des Etats-Unis aura autorisé la construction des barrages, écluses et canaux autorisés par la présente loi," etc., * * * "les commissaires du Bureau des terres devront accorder à cette corporation, sur demande, le titre et l'intérêt des habitants de l'Etat dans et sur les terres couvertes par les eaux du fleuve St. Laurent, à être couvertes ou occupées par lesdits ouvrages et écluses et usines génératrices," etc.

L'Aluminum Company soutient et nous admettons que c'est l'état de New York qui est le possesseur du titre de pareilles terres, et il est évident que la Compagnie ne peut obtenir ce titre ni ce droit de "construire lesdits ouvrages" *avant que le Congrès n'"autorise la construction des barrages, etc"* Les premières mesures législative sont, premièrement, l'autorisation par l'état de New York; et, deuxièmement, l'autorisation par le Congrès. La corporation ne peut commencer les travaux et la loi n'a aucune force *avant l'obtention conjointe des deux autorisations.* C'est la *loi de la législature de l'état de New York*, et non la nécessité de protéger la navigation, qui exige le concours du Congrès. La législature avait le droit d' imposer ce concours et elle l'exige. Rien dans la loi ne demande au Congrès d'agir pour l'intérêt de la navigation ou pour tout autre intérêt ou pour tout motif, en donnant son "autorisation" en la

manière prévue. Cette condition, ainsi imposée à la corporation par la loi, est indéterminée et sans restriction, et ne réclame pas de la part du Congrès la protection de la navigation ou l'accomplissement de tout autre objet particulier. La liberté d'action dont l'exercice rendra la loi efficace ou nulle est pleine, complète, absolue et concluante. Elle met entre les mains du Congrès toute la responsabilité de déterminer si, oui ou non, toutes les importantes considérations publiques que renferme cette extraordinaire ressource naturelle seront concédées à perpétuité à l'*Aluminum Company*. Elle fait du Congrès un facteur conjoint du projet qui, privé de son consentement, ne pourra jamais être un fait accompli. Si la loi de la législature de l'état de New York n'avait pas imposé cette condition, l'acte du Congrès ne pouvait avoir aucun effet sur la concession du titre et la donation de la propriété à la Compagnie. Le Congrès aurait pu, en pareil cas, empêcher la construction des travaux dans le fleuve, mais il n'aurait pu aller au-delà. En déclarant expressément que la loi était sans puissance, sans l'autorisation du Congrès, la législature de New York a imposé au Congrès l'obligation de décider si la loi aura ou n'aura pas la force voulue, comme contrat légal passé entre l'état de New York et la *Long Sault Development Company*. En ce faisant, cette législature a conféré au Congrès un pouvoir supérieur à celui dont il est investi par la Constitution, elle lui donne le droit de décider si ce contrat passé avec l'*Aluminum Company* doit ou ne doit pas être complété. Tel étant le fait, toute considération importante publique qui serait contraire à la sagesse et au bien-fondé, en permettant de sanctionner le projet conformément aux conditions proposées, est un point que le congrès devra examiner.

VII

La nature de la charte de la Long Sault Development Company dans ses rapports avec la navigation.

Le préambule ne la loi comporte, entre autres choses cette condition

"en vue d'améliorer la navigation du fleuve St. Laurent."

Le premier article porte, entre autres choses que les objets de de la corporation se proposent

"l'amélioration permanente de la navigation sur le fleuve St. Laurent à, en amont et en aval de ladite place."

L'article 3 de la charte définit tout au long les droits et privilèges qui ont été conférés à la corporation et stipule, entre autres choses, que

"lesdits droits sont accordés à la *condition expresse* que ladite corporation, etc." * * * (suivent les dispositions relatives à la compensation pour dommages et les dispositions ayant trait aux écluses et aux barrages, et celles qui se rapportent aux décisions du Congrès, etc.) "*et aussi à condition* qu'il ne soit pris avantage des droits accordés par la présente charte pour embarrasser ou obstruer la navigation sur le fleuve St. Laurent, mais que, au contraire, ladite navigation sera maintenue *en aussi bon, sinon meilleur état, qu'elle est à présent*, tout en ayant toujours égard au montant du débit naturel dudit fleuve qui peut influer en tout temps sur sa navigabilité."

L'article 4 stipule que, après que le Congrès des Etats-Unis aura autorisé la construction des ouvrages spécifiés, il sera fait un transfert du titre et de la possession, par les citoyens de l'Etat, des terres sur lesquelles seront construits les ouvrages; mais rien à l'article 4 ni en aucune autre partie de la loi n'oblige les Etats-Unis à exiger des conditions pour améliorer la navigation. La charte n'impose absolument aucune obligation à la Compagnie d'améliorer la navigation.

La loi des Barrages (The Dam Act) de 1906 (*U. S. Stat. at Large, Vol.* 34 *p.* 386) ne demande pas à l'ingénieur en chef d'exiger, comme condition de construction d'un barrage, l'amélioration de la navigation. Cette disposition ne figurait pas dans la loi de 1906, elle n'y paraît qu'après la modification de la loi, le 23 juin 1910, qui porte alors que

"vue qu'une partie des conditions imposées comprend l'amélioration et le développement de la navigation."

C'est pourquoi cette Compagnie, en se conformant aux termes de sa charte n'est pas mise dans l'obligation, d'améliorer en rien là navigation en tant que faisant partie de la concession des droits considérables qu'il est question de lui accorder. Il est évident que le préambule et le premier article de cette charte sont trompeurs et fallacieux, car, bien qu'ils laissent dans l'esprit du lecteur l'impression que l'un des principaux objets de la charte est l'amélioration de la navigation, la disposition spécifique qui suit autorisant l'exercice de tous les droits, pouvoirs et privilèges de la Compagnie, sans l'amélioration de la navigation leur est directement contradictoire

VIII

La compensation prévue par la charte de la Long Sault Development Company est grandement disproportionnée et ne devrait pas être approuvée par le Congrès, comme elle devra l'être, si le Congrès concourt à l'autorisation dérirée.

La compensation prévue est contenue dans l'article 4 de la charte—$10,000 sont payables après que le Congrès aura concouru à l'autorisation de la construction; $15,000 en 1910; $20,000 en 1911. Après 1911, sur la production des premiers 25,000 chevaux-vapeur, "la somme moyenne de chevaux-vapeur électriques produits" pendant ladite année, "aux taux de 75 cents par cheval-vapeur" Au-dessus ne 25,000 jusqu'à concurrence de 100,000 "aux taux de 50 cents par cheval-vapeur," et au-delà de 100,000 "aux taux de 25 cents par cheval-vapeur." On n'a pas encore adéquatement expliqué la raison de ce plan singulier de réduction progressive du prix à payer, étant donné qu'il est évident que la Compagnie réalisera un profit naturellement progressif sur l'utilisation de la force produite.

M. Davis, le président de l'*Aluminum Company*, a déclaré que sa compagnie espérait pouvoir utiliser environ 100,000 chevaux-vapeur à son usine génératrice du Sault du Sud, sur le côté américain; cette somme pouvait être produite sans toucher au chenal principal, et les 75,000 chevaux-vapeur produits et utilisés, après les premiers 25,000, coûteront beaucoup moins et rapporteront un plus grand profit à la Compagnie, tandis que les déboursés à faire à l'Etat diminueront proportionnellement, au lieu d'augmenter. La raison pour laquelle la corporation verse moins d'argent à l'Etat, à mesure qu'elle en fait plus, a tout l'air d'une singulière anomolie, pour ne rien dire davantage. Si c'est là le premier effort que fait l'état de New York, comme on l'a dit, pour conserver ses ressources naturelles, il n'est guère prudent de permettre à ce singulier plan de compensation de créer un précédent pour le prix à payer sur leur aliénation. Le Congrès est tenu d'approuver ce mode de compensation s'il donne son appui à la construction désirée.

Cet article de la loi renferme une disposition qui peut fruster l'état de New York d'une plus large part, et peut-être de la totalité de cette compensation, elle est ainsi conçue:

> "Mais si ladite corporation est tenue en tout temps de faire un paiement quelconque au Dominion du Canada ou à la province de l'Ontario, en retour de l'usage par ladite corporation de ladite eau pour produire de la force en la manière autorisée par cette loi, la dite corporation *aura droit* à un rajustement équitable du taux de compensation à payer à l'État pour la partie de ladite eau pour l'usage de laquelle ladite corporation sera tenue de faire au dit Dominion ou à ladite province."

Vient ensuite une clause qui porte que ce rajustement sera fait par des arbitres. Il faut noter que bien que les arbitres fixent la somme, la loi confère à la *Long Sault Development Company* le droit à un rajustement. Elle s'énonce ainsi, "*ladite corporation aura droit à un rajustement équitable* du taux de la compensation, etc.", ainsi donc cette

compensation sera nécessairement réduite, advenant que le Canada impose une taxe sur la production de la force hydraulique. Nulle base définie n'a été présentée au comité sur laquelle il pourrait déterminer la valeur de cette force. M. Freeman admet que le coût de production et d'installation, y compris les frais d'opération et le prix de vente de la force motrice étaient les éléments nécessaires à connaître avant de fixer la valeur du cheval-vapeur. Il avoue qu'il ne connaissait pas suffisamments ces facteurs pour se prononcer soit sur les dépenses de production et d'installation, soit sur les frais d'opération ou le prix de vente.

L'*Aluminum Company* a manqué absolument de fournir aucun des facteurs pour permettre d'arriver à une conclusion définie. Etant donné qu'il est possible de produire de la force motrice sur le fleuve St. Laurent au prix de $48 le cheval-vapeur, et que les dépenses de production par cheval-vapeur de ce projet s'élèveraient à $80 seulement par cheval-vapeur, en mettant les dépenses totales à $40,000,000 et le nombre de chevaux-vapeur à 500,000, au taux de 5 pour cent, cela donnerait $4.00 par année par cheval-vapeur, et étant donné que le cheval-vapeur électrique se vend maintenant $15 à Ottawa, qui n'est qu'à soixante milles des rapides du Long-Sault, et que la force motrice commerciale peut être transportée à 200 milles de distance avec perte de 10 pour cent seulement, il restera une différence de $11 par cheval-vapeur pour couvrir l'intérêt sur le coût de l'outillage de transmission et les dépenses d'opération. Il est évident que le projet pourra donner un énorme profit, qu'il est impossible de calculer, faute des données que l'*Aluminum Company* n'a pas produites.

M. Freeman a dit que

> "Considéré d'une manière très large, j'ai pensé que cette entreprise coûterait environ $80 par cheval-vapeur, tout compris."

Calculé sur le pied de 5 pour cent, le cheval-vapeur coûtera environ $4 par année. Il refusa de donner aucun aperçu des frais d'opération vu qu'il ne pouvait le faire "sans entrer dans le détail de tous les différents item" Il s'oppose au chiffre de 5 pour cent parce que

> "Il est impossible de calculer un projet de production de force hydraulique de ce genre dans un pareil endroit, sans y faire entrer tous les autres divers éléments et facteurs spéculatifs sous forme d'actions communes et d'actions préférées, de courtages et de pourcentages ou syndicats d'assurance."

Vint ensuite l'examen suivant:

> M. LITTLEFIELD: Direz-vous que vous ne pouvez pas donner une idée de cette entreprise sans suivre le mode habituel de capitalisation forçée et d'incertitude des actions?
>
> M. FREEMAN: Je ne sais pas si c'est une capitalisation forcée.

M. LITTLEFIELD: Il y en a qui croient que c'est une émission de capital sans autre chose que l'attente ou l'espoir d'une spéculation profitable. Ai-je raison?

M. FREEMAN: Oui.

M. LITTLEFIELD: Au lieu d'incertitude de capital, c'est l'émission de capital avec l'espoir d'une spéculation profitable?

M. FREEMAN: De l'espoir capitalisé?

Les corporations qui exploitent les espérances et les rêves des naïfs et des crédules ne sont pas rares dans le monde des affaires. Il est intéressant d'apprendre que l'*Aluminum Company* se propose de se conformer à cette louable pratique et qu'au temps voulu le public aura, selon l'usage, la permission de faire de l'agiotage. *Il ne peut y avoir d'agiotage sans "l'autorisation" du Congrès. Encouragera-t-il une telle spéculation?*

Il faut se rappeler en outre, que l'*Aluminum Company* base l'équité de sa compensation sur la production minimum de 500,000 chevaux-vapeur; mais là n'est pas la mesure des revenus qu'elle pourra retirer en dernier lieu de cette force. La loi l'oblige à payer une compensation basée "sur la somme moyenne de chevaux-vapeur électriques produite pendant une année". Personne n'ignore, dans le commerce que les compagnies engagées dans l'industrie de l'électricité peuvent vendre à leurs clients une quantité d'énergie électrique qui excède grandement celle qu'elles développent ou produisent en réalité. Sur ce point M. Rickey, l'ingénieur expérimenté de l'*Aluminum Company* a répondu comme suit:

"Q. Lorsqu'il y a un grand nombre de consommateurs, il doit y avoir une augmentation de 75 à 100 pour cent en plus du montant produit?

M. RICKEY: On calcule cette augmentation à 100 pour cent en certains endroits."

On ne peut naturellement pas prévoir s'il y aura demande pour tout le montant de force motrice qui peut être produit. La force hydraulique est concédée à perpétuité, et il n'est pas question de savoir si la demande peut être créée au cours d'une période de vingt, trente ou cinquante années. Il s'agit de savoir s'il y a possibilité de créer une demande en tout temps à l'avenir. La loi ne renferme aucune disposition ayant trait au rajustement des prix. En supposant qu'il y ait possibilité de créer une demande adéquate, grâce au nombre de consommateurs voulus pour que la vente puisse être faite sur le pied du plus haut point de production, le doublement de cette quantité permettra à la compagnie de vendre énormément plus qu'elle n'est censée produire. Par ce moyen, tout en continuant à produire 500,000 chevaux-vapeur, il lui sera possible de vendre 1,000,000 de chevaux-vapeur, et les profits

ainsi réalisés seront fabuleux. La diminution continue du combustible augmente constamment la valeur de la force hydraulique, son seul remplaçant, et fait que la situation présente de l'intérêt.

Les faits susmentionnés suffisent à démontrer que la compensation réservée par l'état de New York dans sa charte est tout à fait disproportionnée. Si l'état de New York et les Etats-Unis croient qu'il est nécessaire de conserver leurs ressources naturelles d'une manière convenable, nous demandons qu'ils ne commencent pas ce travail de conservation en aliénant à perpétuité une partie de ces ressources moyennant une compensation tout à fait disproportionnée, et en insérant dans le contrat une clause en vertu de laquelle le gouvernement du Canada, en faisant usage de ses droits, peut priver l'état de New York d'une grande partie de cette compensation. Je suis convaincu que, lorsque le gouvernement du Canada agira conformément à sa politique actuellement bien définie et en pleine connaissance des faits, il ne songera jamais à conférer des droits si étendus moyennant des conditions qui en font des donations princières et leur enlèvent toute idée d'une taxe sensée de la part des donateurs de ces droits.

"Le président Taft en son message présidentiel, à l'ouverture du Congrès, a clairement tracé la politique que devrait suivre le gouvernement Fédéral, et selon laquelle le bail ne devrait pas

> "couvrir un terme de plus de cinquante années, mais exiger un loyer équitable et contenir des dispositions à l'effet de fixer le prix de l'unité d'énergie électrique vendue au public; loyers et prix de vente devant être rajustés tous les dix ans par arbitrage ou autrement, avec réserve à l'effet d'empêcher le transfert de pareils droits pour prévenir les combinaisons monopolisatrices."

Le Congrès a adopté une semblable ligne de conduite à l'égard de la *Michigan Lake Superior Power Company*, au Sault Ste Marie, qui avait déjà dépensé environ sept millions pour créer de la force hydraulique,. La clause porte:

> "Qu'une compensation raisonnable devra être payée en retour de toutes les eaux ou de la force hydraulique que possèdent ou que posséderont plus tard les Etats-Unis en cette rivière St. Marie, utilisées soit en cette rivière, soit en tout canal latéral (*Michigan Lake Superior Power Company*) ladite compensation sera fixée par le Secrétaire de la Guerre * * * et, le Secrétaire de la Guerre peut, à volonté, exiger le rajustement des prix tous les dix ans" (Loi adoptée en mars 1909. U.S. Stat. at Large, Vol. 35-1, page 821).

Il ne vaut guère la peine de dire qu'une règle reconnue bonne par le gouvernement Fédéral devrait être acceptable aussi au gouvernement d'un Etat, et que le plan de compensation de ce projet ne ressemble

aucunement à la méthode recommandée par la Président et adoptée par le Congrès pour la conservation des forces hydrauliques fédérales. Ce plan crée non seulement un grand monopole de toutes les forces, mais au lieu d'établir des mesures "contre le transfert afin de prévenir les combinaisons monopolisatrices" il semble, par la lecture de l'article 10 qui est ainsi conçu;

> "Cette loi et tous ses termes, conditions et dispositions s'appliquent aux successeurs et ayants cause des membres de cette corporation nommée dans le premier article."

que la cession des droits soit sans restriction.

Le fait que la législature de New York fixe la compensation à cet égard ne dégage pas la responsabilité du Congrès sur ce point. En suivant cette loi depuis son origine, on voit qu'en premier la législature de New York l'avait adoptée, sans y inclure aucune demande de compensation, et qu'elle fut renvoyée par le Gouverneur pour être modifiée sous ce rapport. Nous avons appris que ce bill a passé sans plaidoyers devant les comités qui en ont fait rapport et qu'il a été adopté sans sérieuses oppositions. On rapporte qu'à la suite de plusieurs entrevues avec le Gouverneur, la compensation telle que spécifiée fut adoptée. Lors de l'exposition des motifs, il a été trouvé que le Gouverneur n'avait d'autres renseignements que ceux qui ont été présentés au Comité, lesquels étaient absolument insuffisants pour déterminer la valeur de cette force. Bien plus, lorsque M. Freeman fut questionné pour savoir si l'on avait donné connaissance au Gouverneur Hughes du demi-million de chevaux-vapeur qui serait produit, il répondit

> *"Je ne pense pas que la chose ait été exposée en son entier."*

Donc la décision donnée par le Gouverneur, au milieu des préoccupations d'une session législative, et privé des renseignements nécessaires, ne repose sur aucune base solide.

IX

Le projet a pour but d'accorder à l'Aluminum Company le monopole de 500,000 *chevaux-vapeur sans obligation de les produire.*

La charte ne renferme aucune clause qui oblige la Long Sault Development Company à produire un seul cheval-vapeur. Il est vrai que la loi porte que le titre de possession des terrains à être cédés à la corporation

> "revient à l'Etat à moins que ces terrains ne soient utilisés par la corporation pour y construire ses canaux, barrages, réservoirs,

portes, écluses, conduites, tuyaux, chaussées, jetées, coursiers, culées ou autres ouvrages s'y rapportant, ou sont nécessaires pour utiliser lesdits objets de tous terrains ainsi utilisés ou couverts, dans les quinze années qui suivront la concession de ces terrains."

Nul doute que cette disposition s'applique aux ouvrages à construire par la Compagnie. Il n'y est point fait mention de la production de force hydraulique par les ouvrages, ni de la quantité à produire. Elle porte que si les divers ouvrages décrits ne sont pas construits le titre retourne à l'état. Rien n'y est mentionné à l'effet qu'aucun cheval-vapeur ou une quantité quelconque de chevaux-vapeur doive être produite, afin que la Compagnie garde le titre de possession du terrain. Il est vrai aussi que l'article 9 comporte que

"ladite corporation est tenue de commencer la construction de son barrage dans l'espace d'une année après que le Congrès des Etats-Unis aura autorisé la construction des barrages, écluses et canaux autorisés par la présente loi et que, si la construction n'est pas commencée, les concessions, droits et privilèges accordés peuvent être confisqués."

et il est également vrai que le H. R. 14531 porte

"que la construction actuelle des ouvrages autorisés par la présente loi devra être commencée dans l'espace d'une année et terminée dans les quinze années à compter de la date de la sanction de cette loi," etc.

mais il ne s'agit ici que du commencement et du parachèvement de la construction. Il n'y est fait aucune mention de la force à produire. La seule chose que l'on puisse dire qui oblige indirectement l'*Aluminum Company* à développer de la force motrice est la clause qui a rapport à la compensation, laquelle porte que

"si en toute année après 1911, la somme payable aux taux susmentionnés est inférieure à $25,000, alors ladite corporation paiera pendant cette année la somme de $25,000 au lieu du montant qui aurait été payable aux taux susdits."

Aux termes de cette clause, la corporation est indubitablement tenue de payer au moins $25,000 par année, et pour remplir cette obligation il lui suffira de produire conformément au plan—la compensation prévue dans la loi—50,000 chevaux-vapeur à 50 cents par cheval, ce qui donne une somme équivalente à $25,000 par année. Si la compagnie construit des ouvrages qui, dans les sept ou huit années prochaines, pourront produire au moins 100,000 chevaux-vapeur, cette clause ne lui imposera pas une lourde obligation, car la vente de 100,000 chevaux-vapeur lui rapportera $50,000 au lieu de $25,000 par année. La seule clause de la loi qui l'engage seulement à développer de la force motrice ne l'oblige pas à produire plus de 50,000 chevaux-vapeur. Elle aura

néanmoins le droit de barrer la totalité de la largeur du fleuve et de posséder toute la force, et la production et l'utilisation de cette force, qu'elle monopolise, dépendront entièrement de l'orientation que demanderont ses intérêts financiers, sans aucun égard aux droits ou aux intérêts ou aux besoins du public.

La *Long Sault Development Company* est chartrée en vue d'un objet privée, l'expropriation manufacturière, et non en vue d'une utilité publique; le public n'a aucun pouvoir d'obliger la Compagnie à produire et à vendre un seul cheval-vapeur.

X

Il est admis que l'objet principal de la Long Sault Development Company est de manufacturer et que le pouvoir d'expropriation ne saurait y être attaché.

On peut alléguer que l'*Aluminum Company* a prévu cette objection en faisant l'acquisition de tous les droits des riverains, mais il n'est pas admis qu'elle ait acquis toute la partie qui sera nécessairement lésée par ce projet. Elle n'a aucun droit constitutionnel de se servir d'aucune partie des propriétés qu'elle n'a pas acquise pour les besoins de ses objets.

Il est respectueusement soumis, en terminant que, vu toutes les considérations susmentionnées, que nous croyons être les plus importantes et les plus saillantes, bien qu'elles ne soient pas toutes celles qui puissent être suggérées, le Congrès ne serait pas justifié en appuyant la législature de New York qui cherche à céder à l'*Aluminum Company* pour les fins de son monopole de la production de l'aluminum, en retour d'une compensation purement nominale le monopole de ces gigantesques ressources naturelles.

C. E. LITTLEFIELD

ANNEXE VI

MÉMOIRE

CONCERNANT LES DROITS ET LES POUVOIRS DE LA LONG SAULT DEVELOPMENT COMPANY EN VERTU DE LA LOI DE LA LÉGISLATURE DE L'ÉTAT DE NEW YORK, SOUS L'EMPIRE DE LAQUELLE ELLE A ÉTÉ CONSTITUÉE EN CORPORATION, CHAPITRE 355 DES LOIS DE 1907.*

La *Long Sault Development Company* a été constituée en une corporation sous le régime de l'article 1 chapitre 355 des Lois de 1907 de l'Etat de New York, dans le but "d'ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser dans le fleuve St. Laurent un barrage ou des barrages, un canal ou des canaux, un réservoir ou des réservoirs, une usine génératrice ou des usines génératrices, et des ouvrages s'y rattachant, à ou près de l'île Long-Sault, dans le comté de St. Laurent, et d'ériger et de construire une écluse ou des écluses, et des ouvrages s'y rattachant, à ou près du même endroit, le tout en vue de produire de la force et de l'énergie électrique et d'améliorer d'une manière permanente la navigation sur le fleuve St. Laurent à et en amont et en aval dudit endroit; et aussi de construire et d'entretenir un pont sur ou se rattachant aux dits ouvrages et de fabriquer des choses utiles au moyen de ladite force."

L'article 2 de la loi confère à la compagnie constituée en corporation les pouvoirs habituels que possèdent les corps constitués en corporations sous l'empire des lois générales.

L'article 3 de ladite loi de constitution en corporation stipule ce qui suit:

"ARTICLE 3. Ladite corporation a le droit d'ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser tous tels barrage ou barrages, canal ou canaux, réservoir ou réservoirs, portes, écluses, conduites, tuyaux, cloisons étanches, jetées, coursiers, culées et autres ouvrages s'y rattachant, qui peuvent être appropriés ou utiles à la production de la force hydraulique, et de la force et de l'énergie électrique, à tel endroit ou endroits sur la ou adjacents à la rive sud du fleuve St. Laurent, près de l'île Long-Sault ou de l'île Barnhart, et sur les dites îles ou l'une ou l'autre d'elles, et entre lesdites îles, et entre lesdites îles ou l'une ou l'autre d'elles et la rive dudit fleuve et l'île Sheek (mais non à travers la ligne frontière internationale sans le

*Ce mémoire a été présenté devant le comité des Rivières et des Havres de la Chambre des Représentants des Etats-Unis, et a été élaboré par ceux qui étaient chargés des intérêts de la Long Sault Development Company.

consentement du Dominion du Canada), que peut choisir ladite corporation, et aussi dans et sur la partie dudit fleuve et de son lit situé au sud de la ligne frontière internationale, à ou près de l'île Long-Sault ou de l'île Barnhart, soit indépendemment ou subordonnément aux ouvrages maintenant construits, ou à être construits dans la partie dudit fleuve et de son lit située sur le côté nord ou canadien de la ligne frontière internationale, et sur et adjacent à la rive nord dudit fleuve; et d'ériger, construire, entretenir, exploiter et utiliser une ou des usines génératrices, et des conducteurs, câbles, fils, isolatuers et autres accessoires se rattachant à ces ouvrages pour la production de la force et de l'énergie électrique; et aussi de prendre et d'utiliser les eaux dudit fleuve à ou en amont des endroits de localisation des ouvrages jusqu'ici autorisés, et de construire et d'entretenir sur, au-dessus et subordonnément aux dits barrage ou barrages et autres ouvrages, un ou des ponts à travers ou partiellement à travers le fleuve St. Laurent, y compris les ouvrages d'accès, pour le passage des piétons, des animaux et des véhicules, et d'exiger des péages raisonnables pour le passage sur les ouvrages; lesdits droits sont conférés sous conditions expresse que ladite corporation paiera une compensation équitable à toute personne subissant des dommages par l'exercice des droits et des privilèges jusqu'ici accordés, et ladite corporation est aussi tenue d'ériger et de construire une ou des écluses en la manière que les Etats-Unis d'Amérique peuvent l'exiger, et de fournir à ses frais de la force ou de l'énergie électrique pour l'entretien, la manœuvre et l'usage desdites écluse ou écluses, et elle est tenue sous tous autres rapports de remplir et d'exécuter toutes et chacune des conditions et dispositions de la présente loi, et aussi de toute loi du Congrès des Etats-Unis s'y rapportant, et aussi à condition que les droits conférés par la présente loi ne soient jamais exercés de manière à embarrasser ou à obstruer la navigation du fleuve, mais, au contraire, que cette navigation soit maintenue en aussi bon, sinon meilleur état qu'elle est à présent, tout en tenant compte de la quantité du débit naturel des eaux dudit fleuve qui peut influer sur la navigation du fleuve de temps à autre."

L'article 4 de la loi stipule que lorsque les Etats-Unis auront autorisé la construction des barrages, écluses et canaux autorisés par l'article 3, et après que la compagnie aura payé à l'Etat la somme de $10,000, les Commissaires du Bureau des terres "seront tenus, à la demande de la dite corporation, de délivrer à celle-ci le titre et les droits des citoyens de l'Etat sur les terrains couverts par les eaux du fleuve St. Laurent pour être couverts et occupés par lesdits ouvrages, écluses et usines génératrices * * *." Vient ensuite une clause à l'effet de confisquer le titre, advenant que les terrains ainsi aliénés ne seront pas actuellement utilisés pour les objets mentionnés. La compagnie verse à l'état une certaine somme d'argent proportionnellement à la quantité de chevaux-vapeur que produiront les ouvrages de la Compagnie.

Et il stipule en outre que:

"Les paiements ci-haut spécifiés sont basés sur l'entente que ladite compagnie, sous l'empire de cette loi, subordonnément seulement au contrôle légal du gouvernement des Etas-Unis, peut utiliser pour les objets spécifiés en cette loi, aux endroits y mentionnés, toutes les eaux du fleuve St. Laurent au sud de la ligne frontière internationale."

Il est donc manifeste que la législature de New York se proposait d'améliorer la navigation à ou près de l'île Long-Sault et à ce sujet de construire des ouvrages pour produire de l'énergie électrique par l'utilisation de l'excédent d'eau du fleuve.

Lorsque la *Long Sault Development Company* se sera conformée aux exigences de la loi fédérale et aux conditions prescrites par les statuts, elle aura droit (*a*) à cette partie dulit du fleuve St. Laurent qui sera nécessaire à la construction des ouvrages décrits dans la loi, et (*b*) elle aura droit de construire et d'entretenir ces ouvrages et de jouir, à l'exclusion de tous autres du droit de dériver et d'utiliser, en vue de mettre ses ouvrages en opération, l'excédent des eaux du fleuve St. Laurent; subordonnément, toutefois, à tel règlement soit en ce qui a trait à la nature des ouvrages ou à l'usage de l'eau du fleuve St. Laurent que le gouvernement Fédéral (et, jusqu'à un certain point, tel que dit ci-après, le gouvernement de l'Etat) peut en tout temps imposer, afin que la navigabilité du fleuve ne soit pas embarrassée.

La juridiction que le gouvernement Fédéral exerce sur les cours d'eau navigables lui est conférée seulement par la clause de la Constitution en vertu de laquelle il peut réglementer le commerce qui existe entre les différends états et les nations étrangères. Cette clause ne confère au gouvernement Fédéral aucune possession des cours d'eau ni de leur usage, mais seulement le pouvoir souverain de faire et de mettre en vigueur des règlements qu'il juge propres à la conservation ou à l'amélioration de la navigabilité des cours d'eau. Mais ce pouvoir n'accorde pas au gouvernement Fédéral la faculté, lorque les ouvrages ne sont pas construits à ses propres dépens, d'aliéner, avec ou sans compensation, le droit d'utiliser l'excédent des eaux des cours d'eau pour la production de force motrice—il peut seulement interdire un tel usage si son exercice nuit à la navigation. Les états ont le pouvoir de réglementer et de contrôler l'usage des eaux navigables pour les objets de la navigation, et de conférer des droits à l'usage de l'eau des cours d'eau pour des objets autres que la navigation, subordonnément au seul contrôle du gouvernement Fédéral susmentionné.

En appliquant ces principes au cas de la Long Sault Development Company il s'ensuit:

(1) Que le gouvernement de l'Etat a le pouvoir (*a*) de passer à la Compagnie le titre de possession des terrains couverts par l'eau pour y construire ses ouvrages, (*b*) de déterminer si ses ouvrages constitueront une obstruction à la navigation ou si la dérivation de l'eau nécessaire à ses ouvrages nuira à la navigabilité du fleuve, et (*c*) d'exiger une compensation pour l'usage de l'excédent des eaux ainsi dérivées; et

(2) Que le gouvernement Fédéral, en dehors du maintien de la libre navigation, n'a pas le pouvoir d'approuver ou de désapprouver les ouvrages projetés de la compagnie ou d'en exiger des modifications; il ne peut cependant, dans aucun des cas exiger comme condition, le paiement d'aucune compensation pour le privilège de construire et d'entretenir ces ouvrages.

Le Titre de Possession du Lit du Fleuve St. Laurent Appartient à l'Etat de New York

La loi qui se rapporte à ce sujet a été dernièrement résumée d'une manière exacte dans la cause de *Fulton Light etc. Co. vs. State of New York* (65 Misc., 263) dans laquelle la cour des Réclamations de l'état de New York a fait ressortir que d'après les décisions des cours de l'Etat, il existe dans l'Etat quatre classes de cours d'eau et de pièces d'eau, dont une comprend des rivières du genre de la rivière Hudson. L'Etat est possesseur du lit de cette rivière et d'une servitude publique en ses eaux, dans la partie ou la marée se fait sentir, et où les droits du propriétaire riverain ne s'étendent que jusqu'au point où se rend l'eau à marée haute. La cour a fait remarquer "qu'il faut compter aussi parmi ces cours d'eau et ces pièces d'eau, que n'influence pas la marée, ceux qui forment la ligne de séparation entre cet Etat et les autres et le Canada, tels que le Niagara, le St. Laurent et le Lac Champlain."

Sous le régime du droit coutumier, la Couronne est propriétaire du terrain couvert par les eaux qui sont influencées par le flux et le reflux, tandis que les propriétaires riverains ont la possession du lit de toutes les eaux que n'atteint pas la marée. Mais en Angleterre où cette opinion avait cours, on faisait peu de différence entre les eaux navigables et les eaux influencées par la marée. Cette doctrine appliquée rigoureusement en ce pays-ci, conférerait aux propriétaires riverains la possession du lit des eaux de nos grandes rivières et de nos lacs. Une telle opinion n'a pas été partagée à l'origine par les cours d'un certain nombre d'états qui ne la jugèrent pas applicable aux conditions de ce pays; et depuis longtemps on a décidé que le droit coutumier ne s'appliquait pas aux grandes rivières de cet Etat. Les droits au lit de l'eau de la rivière Niagara furent décidés dans la cause de la *Niagara County Irrigation Co. vs. College Heights Co.* (111 App. Div. 770) et aussi

dans celle de la *Buffalo Pipe Line vs. N.Y. & Lake Erie R.R. Co.*, 10 Abb., New Cas., 107, et dans la première cause la cour ne fit mention que d'une classe de rivières et elle y comprit "celles où se fait sentir la marée, ainsi que les rivières de première grandeur, telles que le Niagara, le St. Laurent, la Mohawk, la Genesee et l'Allegheny. Les propriétaires riverains n'ont pas droit au lit de ces rivières, et conséquemment n'y possèdent aucun privilège exclusif; mais l'Etat en a la possession pour l'usage commun et la jouissance de tout le public." Dans la *Matter of State Reservation* (37 Hun. 537) il fut soutenu, dans la question des eaux qui forment la ligne frontière internationale entre les Etats-Unis et le Canada, telle que définie au traité de Gand, que le droit de propriété de l'état s'étend jusqu'au milieu de la rivière Niagara. Dans la cause de *Canal Appraisers vs. Tibbits* (17 Wend., 570) la cour a décidé relativement à la rivière Niagara (p. 619):

> "Il est évident que les lois du gouvernement en ce qui a trait à presque toutes lesri vières de l'État se basent sur l'idée que l'Etat ne s'en est pas départi, ou bien que le droit coutumier ne s'y applique pas. Dans la rivière Niagara, à Black Rock, l'Etat a construit un barrage, non pas seulement pour alimenter d'eau le canal, mais il a même cédé à bail les privilèges d'eau qui appartiennent aux propriétaires du sol, si le droit coutumier est applicable à cette importante rivière."

L'État a établi des lois pénales qui frappent les droits de pêche dans les rivières St. Laurent et Niagara, lesquelles seraient incompatibles avec la possession du lit de cette rivière par le propriétaire riverain (People vs. Gillette, 11 N.Y. Supp., 461); et l'Etat a pris l'habitude de faire des cessions de terrains couverts par les eaux du fleuve St. Laurent, comme le montre la cause de la *Thousand Island Steamboat Company vs. Viger*, 179 N.Y., 206.

Même au Canada on n'accepte pas la clause du droit coutumier qui déclare que les propriétaires riverains ont droit de possession sur le lit d'une rivière non influencée par les eaux de marée; on a décidé que le fleuve St. Laurent en amont du point qui subit l'influence de la marée, est un cours d'eau navigable, dont le lit est possession de la Couronne (*Dixon vs. Snetsinger*, 23 *Com. Pleas. Upper Canada*, 235).

Les décisions des cours des Etats-Unis sont plus ou moins contradictoires sous ce rapport. Il faut attribuer en grande partie cette divergence au fait que les cours ont été influencées par les opinions soutenues dans les Etats où ce sujet s'est présenté. Néanmoins, lorsque la Cour Suprême a agi librement, elle a confirmé le jugement ci-haut mentionné rendu par l'état de New-York (*Barney vs. Keobuk*, 94 N.S., 324; *Illinois Central R.R. Co., vs. Illinois*, 146 U.S., 387; *Shively vs. Bowlby*, 152 U.S., 1; *Scranton vs. Wheeler*, 57 Fed. Rep. 803; *Packer vs. Bird*,

137 U. S. 661). Dans la cause de *Barney vs. Keobuk* la cour a décidé (p. 338) qu'il n'y avait "aucune raison plausible pour adhérer à l'ancienne règle, en ce qui se rapporte au droit de propriété des lits et des bords de ces eaux (navigables). Ce droit de possession appartient aux Etats de par leur souveraineté inhérente, et les Etats-Unis, ont sagement agi en refusant d'étendre (s'ils pouvaient étendre) leur arpentage et concession au-delà des limites de l'eau haute. Les causes dans lesquelles cette cour a semblé embrasser des vues contraires dépendaient, comme doivent dépendre la plupart des causes, des lois locales des Etats-Unis où étaient situées les terres."

En droit coutumier le lit d'un cours d'eau navigable qui n'appartient pas à l'Etat revient au propriétaire riverain. La *Long Sault Development Company* est propriétaire, à l'endroit désigné pour la construction des ouvrages projetés, de tout le terrain situé le long de la rive et, même si la règle du droit coutumier était applicable, elle aurait droit au lit des eaux de ce fleuve.

Les Etats-Unis ne sauraient aucunément avoir droit de propriété sur le lit du fleuve. Les Etats-Unis ont essayé, par lettres patentes, dans la cause de *Pollard's Lessee vs. Hagan*, 3 Warvard, 212, d'aliéner le lit de la rivière Alabama, mais la Cour Suprême a jugé que ces lettres patentes étaient de nul effet, car les Etats-Unis en acquérant l'Alabama par un traité conclu avec l'Espagne, n'avaient jamais acquis le droit de posséder le titre au lit des eaux navigables, et la Constitution des Etats-Unis ne leur en avait conféré aucun non plus. Les causes de *Martin vs. Waddel*, 16 Peters, 367, et de *Good Tittle vs. Kibbe*, 9 Howard, 471 avaient le même but. Dans la cause de *Scranton vs. Wheeler*, *supra*, le juge Lurton, alors juge en chef de la cour de circuit des appels du sixième circuit, déclare (p. 810) que "la doctrine qui soutient que le titre de possession des terres submergées entre les bords des rivières navigables, appartient aux Etats respectifs dans lesquels se trouvent ces rivières et non pas aux Etats-Unis, a été adoptée au début et n'a jamais été mise en doute depuis lors." Dans la cause de *Rumsey vs. New York & New England R. R. Co.*, 63, Hun. 200, la cour s'est rapportée à la décision de la Cour Suprême dans *Gibbons vs. Ogden* (9 Wheaton 1), et a énoncé:

> "Ainsi l'Etat a cédé et conféré au Congrès le pouvoir de réglementer le commerce et la navigation dans les eaux de la rivière Hudson, mais rien de plus. Il ne lui a pas cédé la possession ou les droits de propriété, et, bien que les pouvoirs qu'il a légués soient plémiers, quant aux objets spécifiés et y compris, la concession ne renferme toutefois ni expressément ni implicitement aucune cession de territoire ou de possession." La cour ajouta: "Le pouvoir conféré au Congrès embrasse seulement l'usage de l'eau, et n'infirme en rien le droit de l'Etat propriétaire du sol * * *. Il est donc

manifeste que le Congrès n'avait aucun droit à la possession du sol couvert par les eaux de la rivière Hudson, et qu'il ne peut les appliquer à aucun usage * * *."

L'Etat peut faire à un particulier une concession absolue de la terre qui forme le lit d'une rivière navigable. Il a décidé dans la cause de *Langdon vs. Mayor*, 93 N. Y., 129, que l'Etat a le pouvoir d'accorder des droits privés dans ses limites. Dans la cause de *People vs. New York & Staten Island Ferry Co.*, 68 N. Y., 71 il a décidé que "la législature peut, comme représentant le peuple, aliéner le sol ou accorder un droit exclusif sur les eaux inflencées par les marées, ou autoriser un usage incompatible avec le droit du public, subordonnément au contrôle souverain du Congrès * * *." Dans la cause de *Hoboken vs. Penn. R. R. Co.*, 124 U. S., 656, le juge Matthews, en exprimant l'opinion de la Cour, déclara (691) que l'Etat avait le pouvoir de céder à des particuliers les terres couvertes par les eaux navigables, et que

"en vertu de ces concessions, les concessionnaires possèdent ces terres aux mêmes conditions de possession que toutes les autres terres sont propriétés des particuliers qui en ont la possession absolue, et tout droit antérieur de possession ou de souveraineté que l'état de New Jersey y avait, est transféré ou éteint, sauf les droits souverains que l'Etat peut légalement exercé sur tous les autres biens privés."

Il découle des autorités ci-haut mentionnées que les terres couvertes par les eaux du fleuve St. Laurent appartiennent à l'état de New York et que la *Long Sault Development Company* devient par cette concession la propriétaire des terres couvertes par l'eau nécessaires à ses ouvrages.

L'Etat de New York a le pouvoir de céder à la Long Sault Development Company le droit de construire ses ouvrages et d'utiliser l'excédent des eaux du fleuve St. Laurent pour produire de la force motrice.

La nature des droits de l'Etat en ce qui concerne les eaux d'un cours d'eau navigable est *sui generis* et n'a pas de pendant en aucune autre sorte de possession. La possession ou le contrôle des eaux est toujours qualifiée, par le fait que l'Etat est le dépositaire des droits du peuple quant à l'usage de l'eau courante, et il ne peut les céder, si, en ce faisant, il lèse injustement le droit du public d'utiliser le cours d'eau pour les fins de la navigation.

La Cour d'Appel dans la cause de *Sweet vs. City of Syracuse*, 129 N. Y., 316, a émis l'opinion que la possession absolue de l'eau courante ne saurait exister vu que pareille eau ne possède aucun des attributs communément attachés à un bien physique, et qu'elle n'est sujette ni à une autorité ni à un contrôle exclusif. La Cour (p. 335) cita un passage de *Blackstone* portant que "l'eau est une chose mobile, errante, et elle

doit par loi de nature rester commune; de sorte que je ne puis en avoir qu'une possession temporaire, transitoire et usufruitière" La cour soutint que le corps du cours d'eau ne peut jamais être le sujet d'une possession ou propriété exclusive, mais "le droit de l'utiliser au fur et à mesure qu'elle s'écoule, peut devenir un droit de propriété." Donc, bien qu'il n'existe rien de tel que la possession actuelle de "l'ensemble des gouttes d'eau que renferme la masse de l'eau courante", les droits de l'Etat en ce qui concerne le contrôle de sa possession usufruitière ou de sa potentialité pour une variété de fins utiles, non incompatibles à son principal objet, sa navigabilité, sont pléniers et absolus. L'Etat peut, entre autres choses faire des concessions de droits à l'usage de l'excédent d'eau qui n'est pas nécessaire au public pour les objets de la navigation. Des exemples de concessions de pareils droits par les Etats serviront à montrer l'étendue de l'usage de ce pouvoir.

Dans la cause de *Huse vs. Glover*, 15 *Fed.*, 292, *aff. in* 119 *U. S.*, 543, il fut soutenu que les écluses et les barrages construits par l'Etat, au lieu d'aider à la navigation lui ont nui. La cour soutint que l'Etat peut déterminer ce qui est de nature à promouvoir les intérêts de la navigation, et que sa décision est sans appel, aussi longtemps que le Congrès ne s'y oppose pas, et que le droit d'exiger une taxe sur l'usage des écluses contruites par l'Etat est basé sur le même principe que celui des corporations municipales, propriétaires de quais sur les eaux navigables, qui les mettent en service moyennant péage.

Dans la cause de la *Monongahela Navigation Co. vs. United States*, 148 U. S., 312, il a été soutenu qu'un état peut autoriser une compagnie privée à construire un barrage ou d'autres ouvrages subordonnément à l'amélioration de la navigation, et qu'il peut en outre autoriser une compagnie à exiger des péages, et que si dans la suite, le gouvernement des Etats-Unis juge à propos de condamner les biens d'une telle compagnie, il est tenu de payer comme partie des dommages la valeur que lui rapportait le privilège d'exiger des péages. La Cour déclara (p. 345) que "le Congrès en signifiant son intention de prendre possession des ouvrages n'abolit pas le privilège accordé par l'Etat."

Dans la cause de *Sands vs. Manistee River Improvement Co.*. 123 *U. S.*, 288, il était question de péages imposés par l'autorité de la législature du Michigan, et la cour soutint que "les règlements de péages ou d'octrois en pareils cas sont de simples matières d'administration, sur lesquelles l'Etat avait pleine autorité."

Et, finalement, le pouvoir que possède l'Etat d'accorder aux particuliers le droit exclusif d'utiliser l'excédent des eaux d'une rivière navigable est expressément reconnu par la Cour Suprême dans la cause

de *Green Bay & Mississippi Canal Co. vs. Patten Paper Co.*, 172 U. *S.*, 58, et dans celle de *Kaukauna Water Power Co. vs. Green Bay & Mississippi Canal Co.*, 142 *U. S.* 254. Lors de l'admission du Wisconsin comme Etat dans l'Union, le Congrès lui accorda la jouissance des terres, dont le revenu devait être employé à améliorer certains cours d'eau de l'Etat, et une compagnie fut formée sous l'autorité législative du nouvel Etat, laquelle, avec ces revenus, construisit dans la rivière Fox, qui est un cours d'eau navigable, des barrages et d'autres ouvrages. Plus tard le gouvernement des Etats-Unis fit l'acquisition, mais le droit de faire usage de l'excédent, rendu disponible par la construction du barrage, et non requis pour l'objet de la navigation, resta acquis à la Compagnie. Les Etats-Unis prirent exclusivement possession et contrôle de la rivière et y dépensèrent des sommes d'argent considérables en améliorations, mais la *Canal Company* resta propriétaire de la force hydraulique.

Dans la cause de *Kaukanna*, il s'agit d'un différend survenu entre la compagnie et un propriétaire riverain; celui-ci soutenait qu'il avait le droit d'utiliser une partie de l'excédent d'eau en amont du barrage construit en vue de la production de force motrice et autres fins, mais on alléguait qu'il ne pouvait se plaindre, parce que le projet avait été entrepris par l'Etat et que celui-ci avait le droit de tirer partie de l'excédent d'eau à son propre avantage bien que le propriétaire riverain eût été autorisé à se servir d'une partie de l'eau qui passait le long de sa propriété, si le barrage n'avait pas été construit. La cour fut d'opinion qu'un État ne pouvait probablement pas s'emparer des biens des particuliers pour le seul objet de créer une chute hydraulique, et de la louer pour des fins manufacturières et elle soutint ensuite (p. 273):

> "Mais si la construction d'un barrage public, en vue d'une fin publique reconnue, produit nécessairement un excédent d'eau qui peut être à bon droit utilisé pour des fins manufacturières, nulle bonne raison ne s'oppose à ce que l'Etat retienne pour lui-même le pouvoir de contrôler et d'utiliser cette eau, incidemment au droit qu'il a de faire une telle amélioration. * * * *Comme il n'y a pas nécessité de laisser perdre l'excédent, rien ne s'oppose à ce que l'Etat ait la permission d'en louer une partie à des particuliers et de recouvrer ainsi une partie des dépenses d'amélioration.* * * *
>
> "Il y avait tout lieu de croire qu'une force hydraulique ainsi créée dût appartenir au public plutôt qu'aux propriétaires riverains. En réalité, il semble que l'habitude ait prévalu, non seulement dans l'état de New York, mais aussi dans l'Ohio, le Wisconsin et d'autres Etats, en autorisant la construction de barrages pour fins de navigations et autres améliorations publiques, de réserver l'excédent d'eau créée par ce moyen, pour être loué à des particuliers

sous l'autorité de l'état; et lorsque l'excédent n'était qu'un simple incident à l'objet de former une quantité d'eau suffisante pour l'amélioration publique une telle législation a été, croit-on, uniformément suivie (p. 274 * * *. Le barrage est construit pour un objet public, et la loi stipule que si, par suite de sa construction, quelque force hydraulique était incidemment créée, elle devrait appartenir à l'Etat et pourrait être vendue ou louée, afin que les revenus de la vente ou du loyer soient consacrés à défrayer les dépenses d'amélioration (p. 281) * * *. Si une telle force hydraulique était incidemment créée par la construction d'un barrage, il est évident qu'elle devrait appartenir au public et être utilisée pour son profit et non pour l'avantage d'un propriétaire riverain (p. 282).

La cause de *People vs. Tibbetts* (19 N. Y., 523) était une poursuite intentée par l'Etat pour recouvrer le loyer d'un bail de la moitié de l'excédent des eaux de la rivière Détroit aux barrage de Troy. Le demandeur alléguait qu'il avait droit, en sa qualité de propriétaire riverain, à l'usage de l'eau, et que le bail était sans valeur. En supportant le bail, la cour déclara par Strong, J. (p. 528):

"Le propriétaire riverain peut assurément se servir de l'eau, qui coule le long de ses terres ou qui y touche, pour son propre avantage, aussi longtemps qu'il ne porte par préjudice à la navigation, en l'absence de toute contre-réclamation par l'Etat comme propriétaire absolu. Mais l'état peut, comme propriétaire des eaux, céder à des particuliers ces eaux ou tout intérêt en ces eaux. Si un tel pouvoir est soumis à quelques restrictions, elles sont imposées par la Constitution des Etats-Unis. * * * *Nul doute que l'Etat est le propriétaire absolu des rivières navigables qui sont dans ses limites, et que, comme tel propriétaire, il peut en disposer à l'exclusion des propriétaires riverains.* En ce cas l'Etat exerce son pouvoir de cession en passant contrat de bail, et conséquemment un tel bail est valide."

Vu ces autorités, il est indiscutable que si la cession du droit à l'usage de l'excédent des eaux du fleuve St. Laurent, faite à la *Lang-Sault Development Company*, est incidentelle à l'objet principal, l'amélioration de la navigation du fleuve, l'Etat a le pouvoir de le faire.

Le gouvernement Fédéral n'a pas le droit sous l'empire de la Constitution comme condition de l'approbation des plans, de réclamer une part dans les bénéfices de la force hydraulique produite par l'amélioration proposée, et la Constitution est la seule base sur laquelle il puisse s'appuyer pour affirmer un tel droit.

Le gouvernement National exerce de deux manières son autorité sur les constructions placées dans les eaux navigables. Il peut (1) de

sa propre initiative, et aux dépens des citoyens, entreprendre des ouvrages destinés à améliorer les eaux navigables, ou (2) donner ou refuser son approbation à pareils ouvrages lorsqu'ils sont entrepris par des particuliers ou par quelqu'un des Etats. Dans le premier cas, le, gouvernement peut, probablement, se réserver la propriété absolue et le droit de disposer de la possession usufruitière de l'excédent des eaux; car, en ce cas la dépense d'argent a, incidemment à l'amélioration principale, donné du prix à ce qui n'avait pas de valeur antérieurement; et il semble que le gouvernement serait justifiable de réduire les dépenses d'amélioration en prélevant quelque argent sur la force hydraulique produite par ce moyen. Dans la cause de *Green Bay & M. Canal Co. vs. Patten Paper Co.*, mentionnée plus haut, la situation était différente, et à ce sujet la cour déclara (p. 81)

> "toute la législation de l'Etat et du Fédéral, dans la présente cause se proposait, de consacrer les forces hydrauliques incidemment crées par les barrages et les canaux de prélever des fonds pour aider à la construction, à l'achèvement et à l'entretien des ouvrages publics."

Mais la situation est rendue très différente, lorsque les ouvrages sont entrepris par des particuliers. Le gouvernement n'exerce alors qu'un pouvoir de surveillance. Il approuve ou désapprouve. Il ne fait aucun déboursé et il ne peut s'appuyer sur aucune raison équitable pour réclamer le bénéfice incidentel qui résulte de la création de la force hydraulique. En pareil cas il n'y a pas de raison de diminuer aucunement les droits de propriété et de contrôle que l'Etat y exerce incidemment.

Le gouvernement Fédéral, tel que dit plus haut, n'a acquis, en vertu des dispositions constitutionnelles, aucun droit de propriété sur les eaux navigables. Ce droit a toujours appartenu à l'Etat. Dans la cause de *Rumsey vs. New York & New England R. R. Co.*, déjà citée, la cour a décidé que les citoyens de l'Etat n'étaient pas seulement propriétaires du sol couvert par l'eau mais

> qu'"ils ont acquis la possession de la rivière, et que par l'intermédiaire de la législature ils peuvent exercer tout le pouvoir que le roi exerçait avant la révolution américaine (*Lansing v. Smith Supra.*)
>
> "Que les citoyens ont joui de ce pouvoir jusqu'au 26ème jour de juillet 1778. Ils adoptèrent et ratifièrent alors la constitution des Etats-Unis, qui contenait la disposition suivante: Le Congrès a le pouvoir * * * de réglementer le commerce qui se fait avec les autres nations et entre les différents états, et avec les tribus Sauvages" (Const. des E. U. art, 1, par. 8, alinéa 3).
>
> "Le pouvoir de réglementer le commerce s'étendait à la réglementation de la navigation (Gibbons *v.* Ogden, 9 Wheat., 189).

Donc l'état céda et accorda au Congrès le pouvoir de réglementer le commerce et la navigation sur les eaux de la rivière Hudson, mais il ne céda rien de plus. Il ne conféra pas de droits de possession, et bien que le pouvoir accordé soit plénier, quant aux objets spécifiés et impliqués, la concession ne renferme cependant pas d'aliénation de terre ou d'immeubles, ni expressément ni implicitement." (p. 207).

Si le département de la Guerre exigeait, pour avoir accordé la permission de construire un barrage, le paiement d'une partie du profit que rapporte la force hydraulique incidemment créée, il s'emparerait de la possession de l'excédent d'eau sans avoir déboursé aucun argent pour le produire et ce serait outrepasser ses pouvoirs, car l'objet de la disposition de la Constitution n'était pas d'enlever à l'Etat le pouvoir de réglementer l'usage des cours d'eau navigables "mais de créer simplement un remède additionnel et cumulatif pour empêcher ces constructions, bien que légalement autorisées (v.g. par les états), de nuire au commerce." *Lake Shore & M. Ry. vs. Ohio*, 165 *U. S.*, 365.

Cette question fut présentée au département de la Justice en 1909 sur demande d'un permis de construire un barrage dans la rivière Wisconsin, et le procureur général fut appelé à donner une décision sur le droit du gouvernement d'exiger, comme condition d'accorder le permis, un paiement sous forme de compensation au gouvernement en retour du privilège de la construction du barrage. En parlant de la loi du Congrès datée du 21 juin 1906, intitulée "Loi pour réglementer la construction des barrages à travers les rivières navigables," le procureur général déclara (Opinions du procureur général, vol. 27, page 467):

> "Je suis persuadé que le Congrès n'a pas voulu par cette loi autoriser ces fonctionnaires à exiger, comme condition du permis, le paiement d'une somme ou de sommes d'argent sous forme de compensation en retour du privilège accordé, bien qu'il puisse, sans nul doute, réclamer de tels paiements ou les dépenses qui sont nécessaires ou voulues pour assurer la navigabilité du cours d'eau. La liberté d'action du chef des ingénieurs ou du secrétaire de la Guerre n'est pas limitée par les pouvoirs accordés. * * * Ils peuvent obliger le permissionnaire à supporter la totalité des frais de construction, d'entretien et d'opération. * * * Mais, je suis d'avis qu'ils ne sont pas autorisés à exiger de paiement sous forme de compensation en ce qui concerne la concession ou le privilège que comporte un tel permis."

C'est la seule opinion que le département de la Justice soutient sur le sujet. Il est généralement connu que le président Roosevelt voit la question sous un autre point de vue et qu'il a maintes fois exprimé une opinion contraire. Lorsqu'il a renvoyé, sans les avoir sanctionnés les

bills relatifs à la construction de barrages sur la rivière Rainy et la rivières James, dans le Missouri, il a prétendu que le gouvernement Fédéral pouvait réclamer, par le fait d'avoir permis de construire les barrages, le paiement de certaines sommes qui seraient appliquées à l'amélioration de la navigation, et, en ce faisant, il se basait sur la théorie que le peuple est le possesseur de l'eau des rivières navigables, et que le gouvernement des Etats-Unis représentait le peuple, et qu'il avait le pouvoir d'accorder la permission de faire usage de ces eaux.

La théorie qui soutient que le gouvernement national, en sa qualité de représentant du peuple, a droit de propriété sur l'eau courante est erronnée, envisagée au point de vue de la loi. Il est vrai que le peuple jouit d'un tel droit de possession, comme cela a été mentionné plus haut, mais ce sont les États et non les Etats-Unis qui en sont les dépositaires pour leur propre profit. Ce droit de possession ne peut appartenir simultanément au gouvernement National et aux Etats. Le président Roosevelt en adoptant la théorie que les Etats-Unis ont droit sur l'eau courante, ne la base sur aucune décision d'aucune cour de ce pays.

Ce serait aller à l'encontre de la pratique qui a prévalu pendant plusieurs années au département de la Guerre que d'exiger compensation pour avoir accordé la permission de construire des barrages dans les rivières navigables, afin de soutenir un système général de navigation. En 1905, le Congrès a proposé un bill à l'effet de réglementer l'usage des rivières navigables pour fins industrielles, au moyen de la force hydraulique créée de ce chef. Ce bill donnait au Secrétaire de la Guerre le pouvoir d'autoriser des particuliers à construire des barrages, à produire et à utiliser la force hydraulique aux endroits des rivières navigables, où le gouvernement n'avait pas exigé de telles constructions. Le général Mackenzie, chef des ingénieurs, prépara un rapport pour le Secrétaire de la Guerre (M. Taft) dans lequel il dit:

> "Le Gouvernement Fédéral n'est pas investi du titre de possession de l'eau courante des rivières navigables, ni de la terre qui forme leur lit ou leurs rives, et partant, le Congrès ne peut conférer aucune autorité absolue à personne pour utiliser ou occuper une telle eau et terre pour fins manufacturières ou industrielles. L'établissement, la réglementation et le contrôle des entreprises manufacturières et industrielles, ainsi que les autres sujets destinés au bien-être, à la commodité et à la prospérité du peuple, sont du domaine de l'Etat, et la Cour Suprême des Etats-Unis admet que l'autorité d'un état sur les eaux navigables qui se trouvent dans les limites de son territoire, ainsi que sur leurs rives et leurs lits, est plénière, et subordonnée seulement à l'action du Congrès dans l'exercice des pouvoirs que lui confère la Constitution pour réglementer le commerce entre les différents États."

Le Secrétaire de la Guerre adopta le rapport du général Mackenzie et déclara qu'il était documenté, exact et instructif." Subséquemment, en 1907, une audience eut lieu devant M. Taft, alors Secrétaire de la Guerre, au sujet de la force hydraulique des rivières Des Plaines et Illinois. Il fut trouvé que la rivière des Plaines n'est peut-être pas une rivière navigable, mais le secrétaire de la Guerre, en prenant une décision sur la demande déclara:

> "En supposant que c'eût été un cours d'eau navigable, et que la demande eût été faite en bonne et due forme à ce département, pour savoir si ce projet nuirait à la navigation, étant donné que le département eût décidé que c'eût été un embarras pour la navigation, alors le département n'a pas le pouvoir de refuser une expression d'opinion et la concession d'un tel permis, en autant que cela regarde les Etats-Unis, en vue d'aider l'Etat à contrôler la force hydraulique. Si l'Etat possède quelque droit sur la force hydraulique qu'il peut exercer au détriment des droits réclamés par les propriétaires riverains, alors il doit l'exercer par l'entremise de sa propre législation et par ses propres officiers. En supposant que ce soit un cours d'eau navigable, tout ce que les Etats-Unis peuvent faire c'est tout simplement de protéger la navigation du cours d'eau. Quant à la force hydraulique, ils n'ont droit que sur celle qu'ils créent eux-mêmes en construisant des ouvrages sur les cours d'eaux qui leur appartiennent; en pareil cas, ils peuvent, naturellement, disposer de la force hydraulique à leur gré.
>
> "Mais quant à la force hydraulique d'un cours d'eau navigable, qui peut être utilisée sans nuire à la navigation, elle est gouvernée par les lois de l'Etat. Elle est contrôlée par le propriétaire riverain et par le droit coutumier qui gouverne ces droits. Donc, je ne vois pas que sur pareil sujet le département ait aucune fonction à remplir ou qu'il puisse remplir."

Lorsque la dernière modification de la loi relative à la construction de barrages à travers les eaux navigables était sous considération au Congrès, un sous-comité du comité interétat et du commerce étranger étudia le sujet tout entier, et à la date du 25 février 1909, il fit un rapport détaillé dont nous avons tiré les extraits précédents dans lesquels sont comprises les opinions du Secrétaire de la Guerre. La divergence des opinions sur le pouvoir du gouvernement Fédéral en ce qui touche aux eaux navigables a été exprimée au complet en ce rapport et le sous-comité a fait rapport d'un bill en considération sous les deux formes contradictoires. Dans une de ces formes le bill représentait les vues du président Roosevelt et autorisait le département de la Guerre à exiger, comme conditions d'accorder un permis de construction d'un barrage, les octrois qui seraient équitables et légaux, payables au Trésor et destinés à l'amélioration de la navigation. Dans l'autre forme du bill les octrois à prélever étaient payables aux Etats-Unis pour rembourser les dépenses encourues pour rétablir "la navigabilité du cours d'eau"

telle qu'elle était lorsque le privilège fut accordé. Le Congrès adopta la deuxième forme. Il est évident que d'après cette action et d'après les dispositions générales de la loi, telle que finalement adoptée le Congrès rejeta la théorie portant que les Etats-Unis avaient quelque pouvoir d'imposer une charge sur l'usage de la force hydraulique incidemment créée par un barrage, à l'exception de celle qui peut être nécessaire à la conservation ou à l'amélioration de la navigation des eaux mentionnées.

Il appert donc que, bien que le président Roosevelt ait essayé d'inaugurer une politique gouvernementale basée sur la théorie indiquée et son veto mentionné plus haut, le département de la Justice et celui de la Guerre ont soutenu une opinion contraire, et le Congrès a aussi refusé d'affirmer le pouvoir plus étendu.

Sous l'empire de la loi de la législature de l'état de New York, la Long Sault Development Company, comme compensation en retour de la concession des privilèges corporatifs et autres, a consenti à payer à l'Etat une certaine partie des profits dérivés de la force hydraulique qui doit être produite. Il est évident que par cette loi l'Etat a affirmé son droit de disposer de la force hydraulique, tout en la subordonnant expressément au pouvoir du gouvernement Fédéral pour réglementer la manière par laquelle la navigation devra être protégée. En agissant ainsi, il est probable que l'Etat a sauvegardé les intérêts du peuple des Etats-Unis dans la force hydraulique qu'il s'agit de créer. Si le gouvernement Fédéral, eu égard à son pouvoir constitutionnel qui lui est réservé, se contente de sauvegarder les intérêts du peuple des Etats-Unis en conservant ou en améliorant la navigabilité du fleuve St. Laurent, tous les intérêts du public auront été protégés, et le droit de l'Etat établi par une suite ininterrompue de jugements pour jouir de la possession usufruitière des eaux situées sur son territoire seront respectés. Etant donné que nos eaux navigables, grâce aux progrès modernes, ont augmenté de valeur, rien ne saurait justifier la théorie qui y baserait une loi ou une politique du gouvernement, laquelle ignorerait les droits de l'état, reconnus depuis si longtemps et d'une manière si générale.

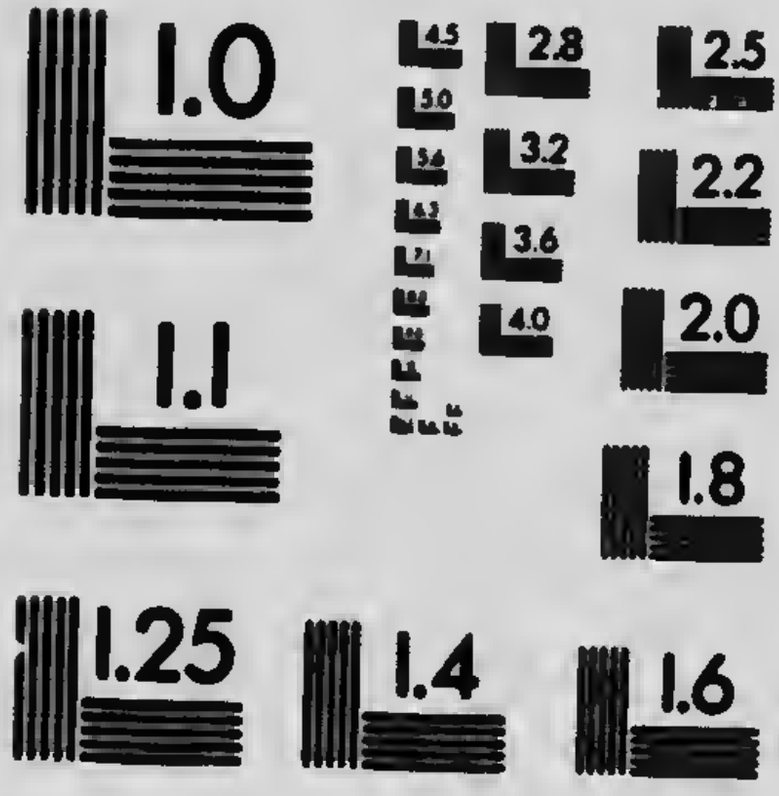
Conclusions

On peut donc tirer les conclusions suivantes:

1. L'état de New York est le possesseur du lit des eaux du fleuve St. Laurent, et il a le pouvoir de céder et il a consenti à céder son titre de possession à la *Long Sault Development Company.*

MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)



2. L'Etat a le pouvoir, et il a convenu, par la loi de constitution en corporation, de céder à la *Development Company* le droit exclusif d'utiliser l'excédent des eaux du fleuve pour ses objets comme corporation.

3. Les Etats-Unis en vertu d'une loi du Congrès ou de l'exécutif, ont le pouvoir d'accorder ou de refuser la permission de construire un barrage et des dépendances, mais ce pouvoir ne peut être exercé que pour maintenir ou améliorer la navigation.

4. Le gouvernement des Etats-Unis n'a pas le pouvoir d'exiger, comme condition de la permission qu'il accorde pour construire un barrage, que la compagnie paye aucune compensation pour l'usage de l'excédent des eaux ou pour la jouissance de tout autre privilège; ils peuvent cependant déterminer la quantité d'eau du fleuve que nécessitent les objets de la navigation et celle qui peut être prise pour d'autres fins.

5. Lorsque la *Development Company* aura obtenu le titre nécessaire au terrain couvert par l'eau, et qu'elle aura construit ses ouvrages, en conformité des plans approuvés par le gouvernement de l'Etat et de la Nation, elle sera revêtue du droit exclusif de se servir de l'excédent des eaux du fleuve, et ne dépendra que du règlement des Etats-Unis (et peut-être de celui de l'Etat) en ce qui concernera la quantité d'eau qui pourra être dérivée de temps à autre.

ANNEXE VII

A consulter les rapports de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, en particulier les Troisième, Quatrième, Cinquième et Sixième Rapports de la Section des Etats-Unis.

NOTA: Le Bill H. R. 25707 du 59ème Congrès Deuxième Session, qui fut présenté à la Chambre des Représentants au nom du projet du Long-Sault, se trouve à la page 74 *et suivantes* du troisième rapport, et à la page 76 *et suivantes* est le chapitre 355 des Lois de l'Etat de New York de 1907, qui la Loi constituant en corporation la *Long Sault Development Company*.

AUSSI

Le Sixième Rapport Annuel, page 10 *et suivantes* renferme une discussion sur le bill H.R. 14531, y compris un rapport par la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes adressé au président du Comité des Rivières et des Havres, daté du 11 mars 1910.

ANNEXE VIII

OUVRAGES PROJETÉS

De la St. Lawrence Power Company et de la Long Sault Development Company dans le Fleuve St. Laurent, Près de l'Ile Barnhart*

PRELIMINAIRES

La *St. Lawrence Power Co., Limited*, est propriétaire de l'usine de force motrice située au bas de l'île Sheek, près de Mille Roches, Ontario. Elle prend son eau dans le canal de Cornwall, sur le côté nord de l'île Sheek, et fournit de l'énergie électrique et de l'éclairage au canal de Cornwall et à Cornwall, Moulinette, Mille Roches et Wales.

La chute du fleuve St. Laurent adjacente à l'usine génératrice de la *St. Lawrence Power Co., Limited* pourrait, théoriquement, fournir une bonne somme de force. Les propriétaires actuels de cette compagnie en acquirent la possession; ils pensaient pouvoir exploiter cette force théorique, à peu de frais, et par là augmenter de beaucoup la puissance de l'usine génératrice en existence. Un examen de la situation a démontré que, sans la coopération des propriétaires riverains sur le côté américain opposé, la *St. Lawrenre Power Co. Limited* ne peut obtenir qu'une faible force hydraulique.

La puissance de l'usine actuelle est d'environ 3,000 chevaux-vapeur à courants continus, et 2,300 chevaux-vapeur à courants intermittents, qui ne peuvent être produits que pendant une partie de l'année. L'énergie à courants continus pourrait être portée à 6,000 chevaux-vapeur, mais ce serait la somme maximum qui, au point de vue commerciale pourrait être produite au Canada, sans le concours des intérêts américains. Il n'y a pas d'autre endroit approprié, adjacent au Long-Sault, que la *St. Lawrence Power Company* pourrait utiliser pour produire indépendamment de la force additionnelle.

La *Long Sault Development Co.*, une corporation de l'Etat de New York, est autorisée par sa charte à construire des barrages, usines géné-

*Ceci est un exposé *ex parte* par J. W. Rickey, ingénieur en chef de la *Long Sault Development Company*, corporation qui a demandé la permission de barrer le Long-Sault.

ratrices, écluses et ouvrages s'y rapportant dans le fleuve St. Laurent, pourvu qu'ils soient sur territoire américain, et elle peut, en conséquence, utiliser la chute du fleuve St. Laurent susmentionnée.

Grâce à leur coopération, en vue d'exploiter la force hydraulique du Long-Sault, ces compagnies pourront fournir, sur le territoire adjacent, une grande somme de force, et la coopération est le seul moyen pour capter la totalité de la puissance disponible du fleuve.

Un tel développement est conforme aux principes fondamentaux de la conservation des ressources naturelles.

Ci-après un exposé général du plan:

Carte Indiquant l'Emplacement des Ouvrages Projetés

La carte*, qui accompagne cette description, montre les îles Long-Sault, Sheek et Barnhart, le canal de Cornwall, et le tracé de la ligne frontière internationale, par rapport au chenal principal du fleuve St. Laurent. Ce chenal principal est dans les eaux internationales, sur le côté nord de l'île Long-Sault; mais, à une faible distance en aval des rapides, qui se trouvent en grande partie entre les îles Long-Sault et Sheek, il passe au sud de l'île Barnhart et entièrement en territoire américain. Environ 95 pour cent du volume de l'eau du fleuve St. Laurent passent par le chenal principal, au sud de l'île Barnhart; les autres 5 pour cent s'écoulent par la rivière Little et par le canal de Cornwall. La rivière Little forme le chenal international entre les îles Barnhart et Sheek. L'emplacement des barrages projetées, des usines génératrices, des canaux et des nouvelles écluses est aussi indiqué.

Barrages et Ouvrages de Commande

On a projeté la construction d'un barrage qui, pour commodité, est appelé "Barrage Supérieur" entre l'extrémité ouest de l'île Barnhart et l'extrémité est de l'île Long-Sault; à chaque extrémité de ce barrage le plus rapproché des bords, seront installées de grandes vannes, qui toutes ensemble pourront donner passage à environ 100,000 pieds cubes par seconde, ou 40 pour cent du débit moyen du fleuve. La construction d'un autre barrage, appelé "Barrage Inférieur", est projetée entre l'extrémité est de l'île Barnhart et la rive canadienne; il traversera la ligne frontière internationale. Ces barrages seront en béton plein et du type de gravitation.

---

*Une carte dessinée d'après les cartes de l'Amirauté et celle des Ingénieurs des E.U. accompagne ce rapport. Les indications à l'encre rouge sont des renseignements spéciaux concernant les entassements de glace et les ouvrages projetés de la *Long Sault Development Company*.

En outre des vannes du barrage supérieur, il est proposé de construire à chacune des usines génératrices un certain nombre de vannes pour la régulation de l'eau des biefs d'amont des barrages. Ces vannes auront de 35 à 50 pieds de largeur avec environ 15 pieds d'eau sur les buses; elles seront construites de façon à être manœuvrées pendant toute l'année.

Usines Génératrices et Ecluse

La *St. Lawrence Power Co., Limited* se propose de construire une grande usine génératrice au nord-est du barrage inférieur, entre le barrage et la rive canadienne, près de l'écluse 20. Cette usine sera entièrement construite en territoire canadien, et suffisamment grande pour utiliser toute l'eau qui sera rendue disponible à cet endroit par la construction des barrages.

La Long-Sault Development Co., se propose de construire une puissante usine génératrice et une écluse sur le chenal du Sault du Sud, entre le pied de l'île Long-Sault et le chenal principal. En passant par cette écluse, lorsqu'ils remontent et descendent le fleuve, les bateaux qui se servent maintenant du canal de Cornwall gagneront environ 4½ heures de temps.

Il est question de construire une et peut-être deux usines génératrices à l'extrémité est de l'île Barnhart, et de creuser un coursier d'amont relié au bief d'amont du barrage inférieur pour amener de l'eau à ces usines.

Constructions Diverses

La largeur du chenal Little sera portée à environ 1,000, afin d'en faire un canal droit, large et profond pour amener l'eau aux usines génératrices près du barrage inférieur.

Des fossés seront creusés sur le côté sud du canal de Cornwall, entre les écluses 20 et 21, selon les besoins.

Tous les changements faits aux écluses 20 et 21 rendus nécessaires par la construction des barrages projetés seront affectués sans frais pour le gouvernement.

Approbation et Inspection du Gouvernement

Les plans seront soumis à l'approbation des ingénieurs des gouvernements du Canada et des Etats-Unis; et si on le désire, ils auront le droit d'inspecter la construction des ouvrages dans leurs pays respectifs.

Etat du Canal de Cornwall

Le canal de Cornwall a une longueur de 11½ milles; il est encaissé entre deux chaussées de terre sur plus de 5 milles; entre l'écluse 20 et 21 la profondeur de l'eau, retenue par ces chaussées, excède 35 pieds, sur une disance de 2½ milles. Lorsque les barrages proposés auront été construits, et que l'eau du fleuve, en amont, aura été élevé au niveau projeté, la pression exercée par l'eau actuellement sans contre-pression, sera pratiquement éliminée, et tout danger de rupture en cet endroit sera éliminé. Les choses resteront au même état en aval du barrage 20. La construction des ouvrages projetés réduira d'au moins 50 pour cent le danger de rupture sur toute la longueur du canal; le gouvernement Canadien, ne pourrait arriver à un tel résultat sans dépenser des centaines de mille dollars.

Une rupture de la chaussée du canal, près de l'écluse 18, survenue le 23 juin 1908, paralysa toute navigation dans le canal de Cornwall pendant 17 jours. Si l'écluse du Sault du Sud avait été construite en ce temps-là, cette rupture n'aurait nullement retardé la navigation, car les bateaux auraient passé par l'écluse du Sault du Sud, pendant le temps des réparations.

La Beauté Naturelle du Fleuve sera Conservée

La beauté naturelle du fleuve en amont de l'écluse 21 ne sera pas altérée. En aval des barrages, elle ne sera pas non plus grandement changée. Le seul changement notable sera le remplacement des rapides actuels par de longs déversoirs; l'eau se précipitera du sommet de ces barrages en deux nappesin interrompues d'une longueur totale d'un mille et demi, et d'une hauteur de quarante pieds, soit environ le quart de la hauteur des chutes du Niagara; un tel spectacle égalera en grandeur celui des rapides du Long-Sault, et sera unique au monde.*

Les rapides du Long-Sault attirent les curieux pendant la saison d'été qui ne se prolonge guère au-delà de quatre mois, et les passagers ne peuvent les contempler que quelques minutes, car le bateau qui les descend y passe rapidement. Si les ouvrages proposés sont construits, on pourra jouir toute l'année du spectacle des environs des barrages.

*Lorsque les usines de la Long-Sault Company fonctionneront à leur pleine capacité, l'eau passera presque toute par les turbines, il n'en restera guère pour se déverser du sommet des barrages.—Ed.

Effet des Ouvrages Proposés sur les Compagnies de Transport et le Public

Une seule ligne de bateaux de passagers descend les rapides du Long-Sault; ces bateaux font une descente chaque jour pendant la saison d'été des touristes, de juin à fin de septembre. Ni les radeaux, ni les transports à vapeur ne peuvent passer par le chenal principal sur le côté nord de l'extrémité est de l'île Long-Sault, et aucun bateau ne peut remonter ce chenal. Lors d'une audience publique à Montréal, le 6 novembre 1907, on s'est opposé à la construction des barrages proposés, sous prétexte que la disparition des rapides réduira de beaucoup le nombre des passagers.

La construction des barrages projetés fournira aux touristes l'occasion de passer par la plus haute écluse en maçonnerie qui existe au monde, et de voir les plus longs barrages déversoirs qui aient été jamais construits, du sommet desquels l'eau d'une profondeur de plusieurs pieds se précipitera d'une hauteur de quarante pieds. De pareilles attractions jetteront dans l'ombre un voyage à travers les rapides du Long-Sault, qui, dit-on, généralement, sont moins pittoresques et moins émotionnants que les rapides du Coteau, ceux des Cèdres, de Split Rock, des Cascades et de Lachine, que, l'on passe les uns après les autres, entre ce point et Montréal.

Les steamers transportant des passagers ne seront retardés que d'une vingtaine de minutes, pendant leur passage par l'écluse du Sault du Sud, en comparaison du temps qu'il faut pour sauter le Long-Sault. En se rendant vers l'ouest, les bateaux gagneront au moins deux heures sur le temps nécessaire pour remonter le fleuve en passant pas le canal de Cornwall. Donc, sur un voyage d'aller et retour, ils gagneront 1½ de temps si les ouvrages proposés sont construits.

Les steamers de transport pourront gagner au moins 4½ de temps par tournée en passant par l'écluse de Sault du Sud.

La force motrice des ouvrages proposés sera utilisée surtout par les ateliers et les manufactures qui seront établis dans un rayon de transmission possible des usines génératrices. Les matières premières seront apportées à ces établissements de diverses sources, et les produits manufacturiers expédiés aux marchés du monde. La construction des ouvrages proposés grossira donc énormément le trafic des chemins de fer et des compagnies de transport par eau.

De nouvelles industries et manufactures, qui dépendront de la force motrice produite par les eaux du Long-Sault, donneront de l'emploi à des milliers de personnes; et, d'une manière ou de l'autre, tous les cen-

tres qui utiliseront la force produite par ces ouvrages projetés, et le public en général, en bénéficieront grandement.

Arpentages de Contour le Long du Fleuve

Les ingénieurs des deux compagnies ont terminé des arpentages exacts de tout le fleuve, à partir de l'extrémité est de l'île Barnhart jusqu'à Waddington, formant une longueur d'environ 23 milles. Ces arpentages indiquent tous les contours, à 2½ pieds d'intervalle, ainsi que les lignes de propriété sur les îles et les rives principales, jusqu'à un point en amont de l'île Croil; entre ce dernier point et Waddington les lignes de contour et de propriété ont été arpentées jusqu'au repère 215 au-dessus du niveau de la mer. C'est à l'aide de ces cartes que l'on pourra régler toutes les questions qui se présentent lorsque le fleuve sera élevé jusqu'au niveau proposé.

La *St. Lawrence Power Co., Limited*, a fait l'acquisition de beaucoup des terres et des droits de plusieurs riverains, qui auraient subi des dommages par les changements proposés, et des négociations sont engagées pour l'achat de ce qui reste.

Sur le côté américain, la *Long Sault Development Company* a pris possession de presque toute l'île Barnhart et de la moitié est de l'île Long-Sault; elle a aussi acheté les droits des riverains sur l'extrémité ouest de l'île, et environ 2,000 acres de terre sur la rive principale, à partir d'un point vis-à-vis de l'extrémité est de l'île Barnhart et se dirigeant vers le haut du fleuve jusqu'au canal de Massena, sur une longueur d'environ 8 milles. Les deux compagnies achètent du terrain sur leurs bords respectifs du fleuve, jusqu'au repère 215 au-dessus du niveau de la mer, qui sera suffisamment élevé au-dessus du niveau future du fleuve; elles acquièrent aussi les droits des riverains le long des cours d'eau qui se jettent dans le fleuve St. Laurent, où les riverains pourraient être exposés à quelques dommages.

Amélioration de l'Etat des Glaces à Cornwall

La plus grande partie du frasil de la section du fleuve, en amont de Cornwall, se forme dans les courants qui précèdent les rapides et dans les rapides eux-mêmes. La construction des barrages proposés réduira la rapidité de ces courants d'amont. Les rapides disparaîtront complètement, et il y aura une grande diminution de frasil.

Dans l'état actuel des choses, il se forme d'énormes masses du frasil en amont des rapides, et dans les rapides eux-mêmes; ils sont emportés par les eaux jusqu'à la tête du lac St. François où ils s'entassent

sous la couche de glace qui recouvre le lac. Chaque hiver ces barrages suspendus causent des inondations par le refoulement des eaux qui s'élèvent de 15 à 30 pieds au-dessus du niveau normal de l'été, et mettent la ville de Cornwall en danger. En l'année 1887, les eaux ainsi refoulées remontèrent jusqu'à la cinquième rue et inondèrent environ les deux tiers de la ville.

Les barrages projetés ne feront pas disparaître entièrement le danger d'inondation de la ville de Cornwall, mais ils amoindriront de beaucoup celui causé par l'amoncellement des glaces, question vitale pour les citoyens de Cornwall.

Amélioration de la Situation Créée par les Glaces en Amont des Barrages

Au cours des années passées, entre autres en 1887 et 1905, de grands amoncellements de glace se sont formés à des points dangereux dans le chenal du fleuve, vis-à-vis de Farran Point, ainsi que sur le côté sud de l'île Croil. Les eaux retenues par ces amoncellements remontèrent jusqu'à Morrisburg.

Des investigations attentives des cotes d'eaux hautes, au cours des pires inondations enregistrées, celle de Morrisburg en 1887, entre Cornwall et Morrisburg, ont prouvé péremptoirement ce qui suit:

Le chenal principal du fleuve, à partir de l'extrémité inférieure de l'île Croil jusqu'à l'extrémité supérieure de l'île Barnhart, n'a jamais été obstrué par les glaces, mais lorsque les eaux d'en aval des rapides ont été refoulées jusqu'à un niveau presque aussi élevé que celui qui sera produit en amont des barrages proposés. En aval du Long-Sault et en amont de l'île Croil, les glaces obstruent souvent le chenal tout entier, d'une rive à l'autre.

Les inondations à Morrisburg sont principalement causées par les amoncellements de glace dans les environs de pointe Weaver.

Le tableau qui suit indique le surélèvement des eaux, en février 1887, au-dessus du niveau normal d'été, le débit du fleuve étant d'environ 250,000 pieds cubes par seconde dans les deux cas.

Endroit du chenal Principal	Surface normale au-dessus de la mer	Niveau, inondation de 1887	Elévation de l'eau Refoulée
Vis-à-vis de l'écluse 18	156·4	185·4	29·0 pds.
Vis-à-vis de l'extrémité est de l'île Barnhart	159·2	190·2	31·0 "
Vis-à-vis du centre de l'île Barnhart	164·7	194·2	29·5 "
Vis-à-vis de l'ouest de lile Barnhart	172·9	194·2	21·3 "
A l'endroit proposé pour le barrage supérieurs	182·0	200·0	[illegible] "
Vis-à-vis de l'entrée du canal de Cornwall	200·1	204·1	4·0 "
Un mille en a[illegible]l de l'extrémité ouest de l'île Long-Sau	203·0	204·4	1·4 "
Vis-à-vis de l'ouest de l'île Long-Sault	204·8	206·2	1·4 "
Vis-à-vis de l'extrémité ouest de l'île Croil	206·1	209·7	3·6 "
Un mille à l'est de la pointe Weaver	208·0	214·3	6·3 "
Vis-à-vis de la pointe Weaver	208·3	224·7	16·4 "
Vis-à-vis de Morrisburg	213·5	225·5	12·0 "

Les amoncellements de glace, en amont de l'île Long-Sault sont généralement formés artificiellement par les habitants, et peuvent être empêchés. Il est possible de briser ceux qui se forment naturellement.

La construction du barrage projeté améliorera l'état des glaces d'amont, et amoindrira le danger d'inondation à Morrisburg.

RESUMÉ

I. Avantages Généraux pour le Public

(*a*) Les usines génératrices projetées fourniront à bon marché une source d'électricité abondante et sûre à tous les centres habités, situés dans un rayon de transmission.

(*b*) La force motrice à prix minime occasionnera la création de nouvelles industries, et sera avantageuse aussi à celles déjà établies.

(*c*) La construction des barrages et des usines projetés entraînera une dépense de plusieurs millions de dollars, qui seront distribués entre les compagnies de transport, les manufacturiers, les marchands et les ouvriers. C'est impossible de calculer la somme qui sera dépensée directement ou indirectement par l'utilisation de cette force, mais le montant requis pour la construction d'ateliers, l'installation des lignes de transmission, etc. etc., exigera encore plusieurs autres millions de dollars.

(*d*) La force motrice produite sera presque totalement utilisée à la fabrication d'articles utiles qui devront être expédiés par eau ou par voies ferrées; les compagnies de transport en retireront donc continuellement des revenus à l'avenir.

II. Amélioration de la Navigation

(*a*) La navigation sera beaucoup améliorée. Les rapides actuels qui sont impassables seront éliminés et remplacés par un cours d'eau large et sûr. La vitesse du courant des chenaux de Farran Point et de Big Sny sera de beaucoup ralentie.

(*b*) L'écluse du Sault du Sud doublera les moyens que fournit maintenant le canal de Cronwall à la navigation en amont du Long-Sault, et reculera le temps de l'agrandissement du canal de Cornwall, travaux qui entraîneront une grande dépense d'argent pour le gouvernement du Canada.

(*c*) La duplication des moyens de navigation, en amont du Long-Sault, protégera les compagnies de transport contre tout délai causé par incident ou autrement dans le canal de Cornwall ou dans l'écluse du Sault au Sud.

(*d*) La construction de ces ouvrages permettra aux bateaux passant par le Long-Sault de faire une tournée en 4½ de moins de temps qu'à présent,

(*e*) L'écluse du Sault du Sud fonctionnera sept jours par semaine, pendant la saison de la navigation, et, comme le canal de Cornwall, sera exempt de péage.

III. Amélioration de l'Etat des Glaces

(*a*) L'état des glaces en amont des barrages sera beaucoup amélioré, et ainsi sera amoindri le danger des amoncellements et des inondations de la ville de Cornwall.

(*b*) Le fleuve en amont des barrages sera libéré des amoncellements de glace, de sorte que la répétition des inondations de 1887 et de 1905 n'aura pas lieu.

IV. Etat du Canal de Cornwall

(*a*) Les ouvrages proposés seront construits sous condition que l'intégrité et l'utilité du canal de Cornwall seront conservées.

Vue sur le Bas du Sault du Sud, près de la Prise d'Eau du Canal, Montrant le Chenal Obstrué par les Glaces

(*b*) Les ouvrages proposés sont disposés de manière à ne nuire en rien au trafic du canal de Cornwall. Il restera tel qu'il est, et sera ouvert au service pendant la construction des ouvrages et pour toujours dans la suite.

(*c*) Lorsque le niveau de l'eau en amont des barrages aura été élevé au point voulu, tout danger de rupture dans les chaussées du canal entre les écluses 20 et 21 sera totalement et pour toujours enlevé.

ANNEXE IX (a)

BILL No. 115*

TEL QUE ORIGINALEMENT PRÉSENTÉ A LA CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA, POUR CONSTITUER EN CORPORATION LA ST. LAWRENCE POWER TRANSMISSION COMPANY, LIMITED, 2ÈME SESSION, 11ÈME PARLEMENT. 9-10 EDOUARD VII.; 1909-10*

Loi constituant en Corporation la St. Lawrence Power Transmission Company, Limited

CONSIDÉRANT qu'il a été présenté une pétition demandant que soient établies les dispositions législatives ci-dessous énoncées, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

1. Francis H. McGuigan, de la cité de Toronto, province de l'Ontario, entrepreneur; James W. Rickey, de la ville de Massena, état de New-York, ingénieur hydraulicien; William Chalmers McLaren, manufacturier, et Robert Bowie, manufacturier, tous deux de la ville de Brockville; Isaac Philip Wiser, de la ville de Prescott, manufacturier; Peter Ernest Campbell, marchand, et Archibald Denny, banquier, tous deux de la ville de Cornwall, tous endroits dans la province de l'Ontario, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie, sont constitués en une corporation portant nom la St. Lawrence Power Transmission Company, limited, laquelle est en la présente loi désignée par l'expression "la Compagnie."

2. Les ouvrages autorisés par la présente loi sont déclarés être à l'avantage du Canada en général".

3. Les hommes nommés à l'article premier de la présente loi sont constitués directeurs provisoires de la Compagnie.

4. Le capital social de la Compagnie est de deux cent cinquante mille dollars et divisé en actions de cent dollars chacune.

---

*Après que le bill avait été radicalement modifié, à la suite de protestations formulées par la Commission de la Conservation, et la Marine Canadienne et autres intérêts, il a été adopté en la forme qui figure à l'annexe IX (b), page 125.

5. Le siège de la Compagnie est en la ville de Cornwall, province de l'Ontario, ou à tel autre endroit que détermine, lorsqu'il y a lieu, la Compagnie par règlement.

6. La Compagnie peut acheter, louer, ou autrement acquérir des terrains et des chutes hydrauliques et peut construire, entretenir, mettre en service, utiliser et administrer des usines, machines et outillage pour la production, l'emmagasinage, la transmission et la distribution de la force ou énergie pneumatique, électrique, hydraulique et autre, et peut acquérir par bail, achat ou autrement de l'électricité et autre courant ou force ou énergie électrique, pneumatique, hydraulique ou autre, et emmagasiner, utiliser, approvisionner, fournir, distribuer, vendre, louer ces forces ou énergie, faire des contrats à cet effet et en disposer, de même que de l'électricité, d'un courant, de la force ou énergie produits par la Compagnie pour toutes ou quelques-unes des fins d'éclairage, de chauffage ou de force motrice ou tout autre objet pour lequel l'électricité ou autre force ou énergie ou courant électrique ou autre peuvent être employés.

7. La Compagnie peut construire, entretenir et exploiter des lignes de fils métalliques, des câbles, des poteaux, tunnels, tranchées, conduites et autres ouvrages de la manière et dans la mesure voulues pour les objets de la Compagnie, et conduire, emmagasiner, acheter, vendre et fournir, par contrat et autrement, de l'électricité et autre force motrice, et, au moyen de ces lignes de fils métalliques, câbles, poteaux, tunnels, tranchées, conduites, moteurs ou autres conducteurs ou appareils, conduire, transmettre, fournir cette électricité ou autre force ou énergie à toute autre compagnie ou personne, ou recevoir cette électricité, force ou énergie, de toute autre compagnie ou personne, en tout lieu, par, sur, le long ou à travers tout chemin public, pont, viaduc, chemin de fer ou cours d'eau, ou sur ou sous toutes eaux.

8. La Compagnie peut acquérir et utiliser la force hydraulique ou la vapeur pour la compression de l'air ou la production de l'électricité, et faire des contrats à cet effet, la vendre, l'aliéner et la distribuer soit comme force hydraulique ou autre force, soit en la convertissant en électricité ou autre force pour toutes fins auxquelles l'électricité ou autre force peuvent s'appliquer.

9. La Compagnie peut également, pour pouvoir fournir et garantir une force constante pour les fins à être servies par la Compagnie, importer de l'électricité ou autre force des Etats-Unis, et elle peut exporter de l'électricité ou autre force aux Etats-Unis.

10. La Compagnie peut construire ou acquérir par bail, achat ou autrement, et mettre en service pour les besoins de ses ouvrages, ses

lignes ou opérations et pour ses objets, des lignes de télégraphe ou de téléphone ou autres ouvrages et moyens de communication.

11. La Compagnie peut, au moyen de primes, de prêts, de garanties ou autrement, venir en aide à toute industrie ou entreprise employant ou convenant d'employer la force fournie par la Compagnie ou fournissant ou convenant de fournir de la force à la Compagnie, et elle peut acquérir des actions de toute corporation exerçant ou ayant le pouvoir d'exercer pareille industrie ou entreprise, ainsi que les obligations, débentures ou autres valeurs ou obligations de toute pareille corporation, et elle peut agir en qualité d'agent ou d'administrateur pour ces industrie, entreprise ou corporation.

12. La Compagnie peut vendre, louer ou autrement aliéner son actif ou ses biens immobiliers.

13. La Compagnie peut faire, accomplir et exécuter tout traité avec toute compagnie de force autorisée à exécuter, accomplir ou exercer quelques-uns des pouvoirs conférés à la Compagnie pour l'achat par cette dernière et la vente et le transfert à cette dernière, de la totalité ou de partie des droits, pouvoirs, concessions, actifs, biens, opérations et entreprise de cette autre compagnie, et pour la prise et le paiement, par la Compagnie, de la totalité ou d'une partie des contrats, engagements et obligations de cette autre compagnie.

14, La Compagnie peut, dans les comtés de Leeds, Grenville, Dundas, Stormont et Glengarry, dans la province de l'Ontario, et dans les comtés de Soulanges, Vaudreuil, Jacques-Cartier, et dans la cité de Montréal, dans la province de Québec, pénétrer sur tout terrain de particuliers et arpenter, choisir, prendre et acquérir telles parties de ces terrains qui sont nécessaires à quelques-uns des ouvrages ou à quelqu'une des entreprises de la Compagnie, ou pour ses lignes, fils, câbles, poteaux, tunnels, tranchées ou conduites et peut pénétrer sur tous terrains, de chaque côté de ces lignes ou conduites, et y abattre ou en enlever des arbres ou branches d'arbres, ou toutes autres obstructions qu'il sera nécessaire d'abattre et d'enlever pour la sûreté de ces lignes ou conduites, et en cas de désaccord entre la Compagnie et le propriétaire ou l'occupant des terrains que la Compagnie peut prendre ou sur lesquels elle peut pénétrer pour quelques-uns des objets ci-dessus, ou à l'égard de tous dommages qui y sont faits par la construction des dits ouvrages, entreprises, lignes, câbles, poteaux, tunnels, tranchées ou conduites sur ces terrains, ou par l'enlèvement d'obstacles de ces terrains, les dispositions de la *Loi des chemins de fer* qui peuvent s'appliquer, s'y appliqueront.

15. La Compagnie peut prendre des niveaux et faire des arpen-

tages des terrains et des biens sur, à travers ou sous lesquels les ouvrages de la Compagnie doivent être construits, passés ou exploités ainsi qu'une carte ou plan de ces terrains ou biens et du cours ou de la direction des dits ouvrages et des terres et biens qu'elle a intention de prendre, ou sur ou sous lesquels ils doivent passer, autant qu'elle s'en est assurée jusqu'alors, et aussi le livre de renvoi pour ces ouvrages et les déposer ainsi que l'exige la *Loi des chemins de fer* relativement aux plans et arpentages par sections ou parties moindres que la totalité des dits ouvrages ou de telles parties de ces ouvrages que la Compagnie juge à propos, et des pareils dépôts comme susdit de la carte ou du plan et du livre de renvoi de toutes et de chaque pareilles sections ou parties des dits ouvrages tous les articles de la *Loi des chemins de fer* qui peuvent s'y appliquer s'appliqueront à ces sections ou parties desdits ouvrages d'une manière aussi entière et effective que si lesdits arpentages et niveaux des terrains et biens sur, à travers ou sous lesquels la totalité desdits ouvrages sont ou avaient été construits ou passés eussent été faits ou pris, ainsi qu'à la carte ou au plan de la totalité desdits ouvrages, d'une manière aussi entière que si le livre de renvoi pour la totalité desdits ouvrages avait été pris, fait, examiné, certifié et déposé conformément aux dits articles de la *Loi des chemins de fer.*

16. Les directeurs peuvent en tout temps émettre des obligations de la Compagnie dans le but de se procurer des fonds pour l'exécution de ladite entreprise; lesquelles obligations constituent une charge sur les ouvrages, les concessions, l'outillage et l'entreprise de la Compagnie, et sont payables aux époques et lieux, et sont vendues au prix que déterminent les directeurs, et la Compagnie peut hypothéquer ou engager toutes ces obligations pour les avances de fonds qui seront faites sur ces dernières.

17. La Compagnie peut poursuivre ses opérations dans tout le Canada.

18. L'article 151 et les articles 172 à 220, tous deux compris, de la *Loi des chemins de fer*, en tant qu'ils sont applicables et qu'ils ne sont pas inconciliables avec la présente loi, s'appliquent à la Compagnie et à son entreprise, subordonnément à ce qui suit:

(*a*) Chaque fois que dans la *Loi des chemins de fer* se présente le mot "compagnie", il comprend et signifie la Compagnie par la présente loi constituée en corporation;

(*b*) chaque fois que dans la *Loi des chemins de fer* se présentent les mots "chemin de fer", ils signifient, en tant qu'ils s'appliquent aux dispositions de la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interpré-

tation différente, les terrains, ouvrages, conduites, câbles et autres ouvrages dont la présente loi autorise la construction ou l'acquisition;

(*c*) chaque fois que dans la *Loi des chemins de fer* le mot "terrain" se présente, il comprend tout terrain, bien, privilège ou servitude active dont la Compagnie a besoin, en totalité ou en partie, pour la construction ou l'exploitation des ouvrages autorisés par la présente loi, sans qu'il soit nécessaire d'en acquérir le titre de pleine propriété.

19. Les articles 127, 136, 137, 141 de la Partie II de la *Loi des compagnies* ne s'appliquent pas à la Compagnie.

ANNEXE IX (b)

LOI CONSTITUANT EN CORPORATION

LA ST. LAWRENCE POWER TRANSMISSION COMPANY, TELLE QUE FINALEMENT ADOPTÉE PAR LA CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA 9-10 EDOUARD VII, CHAP. 166. SANCTIONNÉE LE 4 MAI 1910

Loi constituant en corporation la St. Lawrenre Power Transmission Company, Limited

CONSIDÉRANT qu'il a été présenté une pétition demandant que soient établies les dispositions législatives ci-dessous énoncées, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. Francis H. McGuigan, de la cité de Toronto, province de l'Ontario, entrepreneur; James W. Rickey, de la ville de Massena, état de New York, ingénieur hydraulicien; William Chalmers MacLaren, manufacturier, et Robert Bowie, manufacturier, tous deux de la ville de Brockville; Isaac Philip Wiser, de la ville de Prescott, manufacturier; Peter Ernest Campbell, marchand, et Archibald Denny, banquier, tous deux de la ville de Cornwall, tous endroits dans la province de l'Ontario, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie, sont constitués en une corporation portant le nom la St. Lawrence Power Transmission Company, limited, laquelle est en la présente loi désignée par l'expression "la Compagnie".

2. Les hommes nommés à l'article premier de la présente loi sont constitués directeurs provisoires de la Compagnie.

3. Le capital social de la Compagnie est de deux cent cinquante mille dollars et divisé en actions de cent dollars chacune.

4. Le siège de la Compagnie est en la ville de Cornwall, province de l'Ontario, ou à tel autre endroit en Canada que déterm' e, lorsqu'il y a lieu, la Compagnie par règlement.

5. La Compagnie peut—

(*a*) construire, entretenir, tenir en service, utiliser et administrer des conduites, tunnels, lignes de transmission, constructions, bâtiments.

machines, outillages, appareils, instruments et accessoires, et ériger et maintenir des poteaux et des tours, et poser et entretenir des tuyaux, câbles, fils ou autres conducteurs et les relier à des lignes similaires dans les autres provinces et à des lignes similaires dans les Etats-Unis en vue de l'importation au Canada seulement.

(*b*) acquérir par achat ou bail de l'électricité et du courant, de la force ou énergie électrique, pneumatique ou autre, et peut fournir, distribuer, vendre, louer, faire des contrats à cet effet et en disposer pour l'éclairage, le chauffage ou la force motrice, ou autres objets pour lesquels l'électricité ou autre force ou énergie ou courant électrique peuvent être employés;

(*c*) acquérir les terres, servitudes ou privilèges qui sont nécessaires aux objets de son entreprise.

2. Dans le cas de contestation ou de différend quant aux prix à exiger pour la force motrice ou l'énergie électrique ou autre pour quelqu'un des objets mentionnés en la présente loi, ou quant au mode de distribution de cette force ou énergie, ou quant au temps dans lequel elle sera fournie ou quant à la quantité à fournir, ou quant aux conditions auxquelles elle sera fournie pour l'usage, cette contestation ou ce différend sera réglé par la Commission des chemins de fer pour le Canada sur demande de tout consommateur ou de la personne qui demande de la force motrice ou de l'énergie électrique ou autre transmise ou produite par la Compagnie ou sur demande de la Compagnie. Ladite Commission des chemins de fer pour le Canada, sur demande de toute personne ou municipalité, ou sur demande du gouvernement du Canada, ou du gouvernement de la province de l'Ontario, ou du gouvernement de la province de Québec, détermine en tout temps, pour des périodes d'au plus cinq années chacune, le prix moyennant lequel la Compagnie peut acheter de l'électricité et du courant, de la force ou énergie électrique, pneumatique ou autres, et détermine en tout temps, pour des périodes d'au plus cinq années chacune, les prix auxquels la Compagnie de force du Saint-Laurent, constituée en corporation par le chapitre 111 des statuts de 1901, peut vendre ou louer à la Compagnie cette électricité, et ces courants, force ou énergie électrique, pneumatique ou autres.

3. L'article 247 de la *Loi des chemins de fer* s'applique aux ouvrages et à l'entreprise de la Compagnie.

6. La Compagnie peut construire ou acquérir par bail, achat ou autrement, et mettre en service pour les besoins de ses ouvrages, lignes ou opérations et pour ses objets, des lignes de télégraphe ou de téléphone ou autres ouvrages et moyens de communication.

7. Sauf en tant qu'il est expressément prévu au contraire dans la présente loi, la *Loi d'inspection de l'électricité*, 1907, s'applique à la Compagnie et à son entreprise.

8. Les directeurs peuvent en tout temps émettre des obligations de la Compagnie dans le but de se procurer des fonds pour l'exécution de ladite entreprise; lesquelles obligations constituent une charge sur les ouvrages, les concessions, l'outillage et l'entreprise de la Compagnie, et sont payables aux époques et lieux, et sont vendues au prix que déterminent les directeurs, et la Compagnie peut hypothéquer ou engager toutes ces obligations pour les avances de fonds qui seront faites sur ces dernières.

9. Les pouvoirs conférés à la Compagnie par la présente loi ne doivent pas être exercés tant que la Compagnie n'aura pas préalablement soumis les plans de ces ouvrages au Gouverneur en conseil et n'y aura pas reçu son assentiment.

10. La *Loi des chemins de fer*, en tant qu'elle est applicable et qu'elle n'est pas inconciliable avec la présente loi, s'applique à la Compagnie et à son entreprise.

(2.) Chaque fois que dans la *Loi des chemins de fer* se présente le mot "compagnie", il comprend et signifie la Compagnie par la présente loi constituée en corporation.

(3.) Chaque fois que dans la *Loi des chemins de fer* se présentent les mots "chemins de fer", ils signifient, en tant qu'ils s'appliquent à la présente loi ou à la Compagnie et à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, les ouvrages dont la présente loi autorise la construction.

(4.) Les pouvoirs d'expropriation par la présente loi conférés à la Compagnie ne peuvent s'exercer que dans les comtés de Frontenac, Leeds, Grenville, Dundas, Stormont, et Glengarry et dans la cité de Kingston, dans la province de l'Ontario, et dans les comtés de Soulanges, Vaudreuil et Jacques-Cartier et dans la cité de Montréal, dans la province de Québec.

(5.) Dans le cas où la Compagnie exercerait les droits d'expropriation conférés par la présente loi, dans le but d'acquérir des terrains pour l'emplacement de sa voie, ces terrains devront être acquis en franc-alleu.

11. Rien dans la présente loi ne sera interprété de manière à autoriser la Compagnie à exporter de l'électricité ou de la force électrique ou autres aux Etats-Unis.

12. Le Gouverneur en conseil ne doit pas donner son approbation à la construction d'autres canaux, cours d'eau, coursiers, barrages,

digues en ailes, conduites ou autres ouvrages dans le fleuve Saint-Laurent par la Compagnie de force du Saint-Laurent, sous le régime des dispositions du chapitre 111 des statuts de 1901, ni agréer ou approuver aucunes conditions concernant la diversion des eaux ou forces motrices du Canada, les prix et taux à payer, le louage de tous barrages et outillage pour le développement d'énergie, la réserve des forces motrices pour usage en Canada, la sauvegarde des canaux canadiens, des terrains adjacents et de la navigation, l'assentiment du gouvernement britannique sous l'empire du traité d'Ashburton ou autre traité, à moins et jusqu'à ce que les plans, devis et tous les termes et conditions aient été d'abord soumis au Parlement et approuvés par lui.

13. Rien dans la présente loi ne peut être considéré comme devant constituer une approbation de la part du Parlement du développement de toute force motrice à l'avenir soit par la construction d'un barrage dans ou à travers le fleuve Saint-Laurent, sous le régime du chapitre 111 des statuts de 1901 intitulé: "Acte constituant en corporation la Compagnie de force du Saint-Laurent", soit autrement. La Compagnie, par la présente loi constituée, n'est pas davantage autorisée à distribuer de la force motrice produite par la Compagnie de force du Saint-Laurent, autre que celle qui est produite par et en correspondance avec les ouvrages déjà construits par ladite compagnie de force du Saint-Laurent.

14. La Compagnie doit commencer la construction de ses ouvrages dans un an et les achever dans les trois ans à compter de la date de la proclamation du Gouverneur en conseil mettant la présente loi en vigueur, et si lesdits ouvrages ne sont pas ainsi commencés et achevés les pouvoirs conférés par la présente loi prendront fin pour ce qui des dits ouvrages restera alors inachevé.

15. Les articles 136, 137 et 141 de la Partie II de la *Loi des compagnies* ne s'appliquent pas à la Compagnie.

16. La présente loi entrera en vigueur à une date désignée par proclamation du Gouverneur en conseil.

ANNEXE X

LOI CONSTITUANT EN CORPORATION

La St. Lawrence Power Company, 1 Edouard VII. Chap. III. Sanctionnée par la Chambre des Communes du Canada, le 23 Mai 1901

Loi constituant en corporation la Compagnie de force du Saint-Laurent

CONSIDÉRANT qu'il a été présenté une requête demandant qu'il soit statué ainsi qu'il est ci-dessous énoncé, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. Michael Patrick Davis, Duncan Byron McTavish, D'Arcy Scott, Robert J. Devlin et William Hepburn Curle, tous de la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton et la province d'Ontario, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie, sont constitués en corporation sous le nom de "Compagnie de force du Saint-Laurent,"—(*St. Lawrence Power Company,*)—ci-après appelée "la compagnie."

2. Les personnes dénommées au premier article du présent acte sont constituées les premiers directeurs ou directeurs provisoires de la compagnie, et une majorité d'entre elles formera quorum; et elles pourront immédiatement ouvrir des livres d'actions et se procurer des souscriptions d'actions dans l'entreprise, recevoir des versements sur les actions souscrites, et administrer les affaires de la compagnie.

3. Le capital social de la compagnie sera d'un million cinq cent mille piastres, divisé en actions de cent piastres chacune; et les directeurs pourront en tout temps faire des appels de versements, selon qu'ils le jugeront nécessaires, mais nul appel ne dépassera dix pour cent des actions souscrites.

4. Les directeurs pourront, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, après que tout le capital social aura été souscrit et qu'il en aura été versé cinquante pour cent en argent, accroître le capital social de temps à autre jusqu'à concurrence de cinq millions de piastres au plus; mais le capital ne sera pas ainsi accru avant qu'une résolution du conseil

de direction, autorisant cette augmentation, n'ait d'abord été soumise aux actionnaires et approuvée par eux à une assemblée générale spéciale régulièrement convoquée à cet effet, à laquelle assemblée des actionnaires représentant au moins les deux tiers du capital social seront présents ou représentés par fondés de pouvoirs.

5. Le bureau central de la compagnie sera établi en la cité d'Ottawa, dans la province d'Ontario, ou en tout autre endroit en Canada que les directeurs fixeront au besoin par règlement.

6. Lorsque vingt-cinq pour cent du capital social auront été souscrits, et que dix pour cent de ce montant auront été versés dans quelque banque constituée en Canada, les directeurs provisoires convoqueront une assemblée des actionnaires de la compagnie en quelque lieu désigné de la cité d'Ottawa,—à laquelle assemblée les actionnaires présents ou représentés par fondés de pouvoirs, qui auront versé pas moins de dix pour cent du montant des actions qu'ils auront souscrites, éliront un conseil de direction composé de cinq directeurs.

(2.) Avis de cette assemblée sera suffisamment donné en l'expédiant par la poste, franc de port, à la dernière addresse postale connue de chaque actionnaire, au moins dix jours avant la date de l'assemblée.

7. L'assemblée générale annuelle des actionnaires aura lieu le troisième lundi de septembre de chaque année, ou à telle autre date, chaque année, que les directeurs fixeront au besoin par règlement.

(2.) A cette assemblée, les souscripteurs au fond social présents ou représentés par fondés de pouvoirs, qui auront opéré tous les versements échus sur leurs actions, éliront cinq personnes comme directeurs de la compagnie, et l'un ou plusieurs de ces directeurs pourront être salariés, et une majorité d'entre eux constituera quorum.

(3.) Les actionnaires ayant droit de vote pourront seuls agir comme fondés de pouvoirs aux assemblées de la compagnie.

(4.) Chaque directeur devra porter au moins dix actions du capital social de la compagnie.

8. La compagnie pourra.

(*a*) produire, utiliser, fournir et en disposer, de l'électricité, de l'eau et du gaz, et de la force hydraulique ou autre, au moyen de fils métalliques, câbles, conduites, machines ou autres appareils; et construire, entretenir et faire fonctionner des usines pour leur production, vente et distribution; et pour les fins susdites, elle pourra construire, acquérir, utiliser, entretenir et exploiter des canaux, cours d'eau, coursiers et pouvoirs hydrauliques dans le fleuve Saint-Laurent ou y contigus, sur son

côté nord, à tous endroits à l'est entre la crique à Hoopie, dans le comté de Stormont et la province d'Ontario, et l'extrémité orientale du canal de Soulanges, et construire des barrages, digues en ailes, écluses, conduites et bâtiments s'y rattachant; néanmoins, les travaux ainsi autorisés ne seront pas commencés avant que le plans n'en aient été soumis au Gouverneur en conseil et approuvés par lui;

(*b*) acquérir des droits de brevets, brevets d'invention, procédés, droits d'achats et autres droits et privilèges, et en disposer;

(*c*) fabriquer, acquérir et faire le négoce du bois à pâte, de la pâte de bois ou de leurs dérivés;

(*d*) fabriquer et vendre du carbure de calcium et tous les produits dérivant de sa fabrication, du gaz acétylène et autres gaz et produits dérivés du carbure de calcium;

(*e*) ouvrer et vendre tous minéraux et leurs dérivés; construire des hauts fourneaux, fours et cornues pour la réduction de ces minéraux;

(*f*) construire des tramways, quais, docks ou bassins, bureaux et tous autres bâtiments nécessaires, et acheter, noliser, construire et réparer des navires pour les besoins de la compagnie;

(*g*) construire, acquérir et faire marcher à l'électricité, la vapeur ou autre force motrice, des navires pour le transport des passagers et marchandises, ou pour remorquer des barges ou autres navires sur le fleuve Saint-Laurent et les lacs, canaux et rivières qui s'y relient.

9. La compagnie pourra, dans le but d'exécuter et entretenir ses travaux, et du consentement du conseil municipal ou autre autorité ayant contrôle sur les grands chemins, places ou autres lieux publics, y entrer, et avec le même consentement, chaque fois qu'elle le jugera à propos, elle pourra en creuser et ouvrir toute partie, sauf, néanmoins, les dispositions suivantes, savoir:—

(*a*) la compagnie ne nuira pas à la circulation publique, ni n'obstruera en aucune manière l'entrée d'aucune porte, barrière ou porte cochère, ou le libre accès à aucun bâtiment;

(*b*) la compagnie ne permettra pas qu'il soit posé de fils à moins de vingt-deux pieds au-dessus de ces chemins ou lieux publics;

(*c*) tous les poteaux seront aussi droits et aussi perpendiculaires que possible, et seront peinturés, dans les cités et villes, si quelque règlement du conseil l'exige;

(*d*) la compagnie n'aura droit à aucune indemnité parce que ses poteaux seraient abattus ou ses fils coupés par ordre de l'officier en charge

de la brigade des pompiers dans un cas d'incendie, si, de l'avis de cet officier, il est nécessaire qu'ils soient abattus ou coupés;

(*e*) la compagnie n'abattra ni ne mutilera aucun arbre planté pour l'ombrage, ni aucun arbre fruitier ou d'ornement, sans l'approbation de la corporation de la municipalité où il sera situé, et alors seulement quand la chose est réellement nécessaire;

(f) l'ouverture de toute rue, place et autre lieu public, pour l'érection des poteaux ou pour faire passer les fils sous terre, se fera sous la direction et surintendance de la personne que le conseil municipal désignera, et de la manière que ledit conseil prescrira; le conseil pourra aussi désigner les endroits où devront être plantés les poteaux; et cette rue, place ou autre lieu public devra être remis, autant que possible et sans retards inutiles, dans son premier état, par la compagnie et à ses frais;

(*g*) si l'on découvrait un moyen efficace pour faire passer les fils de télégraphe ou de téléphone sous terre, nul acte du parlement astreignant la compagnie à adopter ce moyen, et abrogeant le droit donné à la compagnie par le présent article de poser ses fils sur poteaux, ne sera censé être une violation des privilèges conférés par le présent acte, et la compagnie n'aura pas droit à des dommages-intérêts pour ce fait;

(*h*) tout ouvrier travaillant à l'érection ou la réparation des lignes ou instruments de la compagnie portera, sur un endroit bien apparent de ses vêtements, un insigne sur lequel seront visiblement inscrits le nom de la compagnie et un numéro au moyen duquel on puisse facilement le retrouver;

(*i*) rien de contenu au présent article ne sera censé autoriser la compagnie à entrer sur aucune propriété privée dans le but de construire, entretenir ou réparer quelqu'un de ses ouvrages, sans le consentement préalable du propriétaire ou occupant de la propriété;

(*j*) si, pour l'enlèvement de bâtiments ou les besoins de la circulation publique, il devient nécessaire que lesdits fils ou poteaux soient temporairement enlevés, en les abattant ou autrement, la compagnie devra, à ses propres frais et dépens, après avis raisonnable donné par écrit par toute personne qui voudra les faire enlever, enlever ces fils et poteaux; et en cas de négligence de la part de la compagnie à le faire, cette personne pourra les enlever aux frais de la compagnie. Cet avis pourra être donné au bureau de la compagnie ou à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité où seront les fils ou poteaux que l'on voudra faire enlever, ou, dans les municipalités où la compagnie n'aura pas d'agent ou d'officier, cet avis pourra être donné soit au bureau

central, soit à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité voisine ou la plus rapprochée de celle dans laquelle seront les fils ou poteaux;

(*k*) la compagnie sera responsable de tous dommages qu'elle causera aux arbres d'ornement, d'ombrage ou fruitiers, et d'ailleurs de tous dommages inutiles qu'elle causera en exécutant ou entretenant quelqu'un de ses dits ouvrages.

10. Les directeurs, s'ils y sont autorisés par une résolution des actionnaires adoptée à une assemblée générale spéciale convoquée dans ce but, ou à toute assemblée annuelle à laquelle seront présents ou représentés par fondés de pouvoirs des actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital social émis de la compagnie, pourront en tout temps, à leur discrétion, emprunter des fonds pour les besoins de la compagnie, et en garantir le remboursement de la manière et aux conditions qu'ils jugeront à propos; et à cette fin, ils pourront mortgager, engager, hypothéquer ou grever les biens et propriétés de la compagnie; pourvu que le montant total ainsi emprunté ne dépasse en aucun temps soixante-quinze pour cent du capital réellement versé de la compagnie; mais cette restriction de s'appliquera pas aux effets de commerce escomptés par la compagnie.

11. La compagnie pourra acquérir et exploiter les usines et travaux de toute compagnie dont les pouvoirs sont entièrement ou partiellement identiques à ceux de la compagnie, et pourra acquérir le capital social, les obligations, droits, immunités, pouvoirs, privilèges ou propriétés de cette compagnie, et pourra conclure une convention pour une fusion avec elle, aux termes et conditions qui seront arrêtés et convenus, et sauf les restrictions que les directeurs jugeront à propos; pourvu que cette convention ait été préalablement approuvée par les deux tiers des voix données à une assemblée générale spéciale des actionnaires régulièrement convoquée dans le but de la prendre en considération,—à laquelle assemblée seront présents ou représentés par fondés de pouvoirs des actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital social,—et que cette convention ait aussi été sanctionnée par le Gouverneur en conseil.

(2) Cette sanction ne sera signifiée qu'après avis de la demande à cet effet aura été publié de la manière et pendant le temps prescrits par l'article 239 de l'*Acte des chemins de fer*, et aussi pendant un même espace de temps dans un journal dans chacun des comtés où se trouveront les travaux de la compagnie, et dans lequel il sera publié un journal.

(3) Un double de la convention mentionnée au premier paragraphe du présent article sera déposé, dans les trente jours qui suivront sa

signature, au bureau du Secrétaire d'Etat du Canada, et avis de ce dépôt sera donné par la compagnie dans la *Gazette du Canada;* et la production de la *Gazette du Canada* contenant cet avis fera foi *primâ facie* que les prescriptions du présent article ont été remplies.

12. Les directeurs élus par les actionnaires pourront émettre, comme actions libérées, des actions de la compagnie, qu'elles aient été souscrites ou non, et les répartir et remettre en paiement des propriétés, de l'outillage et des matériaux de toutes sortes acquis par la compagnie; et cette émission et répartition d'actions liera la compagnie, et ces actions seront exemptes de demandes de versements.

13. Les pouvoirs conférés par le présent acte seront périmés, nuls et de nul effet, à moins que des usines de la compagnie capables de produire au moins mille chevaux-vapeur ne soient terminées dans les trois ans de la sanction du présent acte, nonobstant ce que contient tout autre acte du parlement.

14. Les terrains réellement requis pour la construction et l'entretien des canaux, cours d'eau, coursiers et réservoirs de force nécessaires pour l'utilisation et le fonctionnement des pouvoirs hydrauliques appartenant à la compagnie, pourront être expropriés et acquis par elle; et à cette fin, lorsqu'un plan de ces terrains aura été approuvé par le Gouverneur en conseil, toutes les dispositions de l'*Acte des chemins de fer* qui s'appliquent à cette expropriation et acquisition, s'appliquero autant que possible, comme si elles étaient contenues au présent acte; et toutes les dispositions de l'*Acte des chemins de fer* qui sont applicables s'appliqueront également à la constatation et au paiement de l'indemnité pour les terrains, ou des dommages faits aux terrains expropriés ou acquis, ou résultant de l'exécution ou de l'entretien des travaux de la compagnie, ou de l'exercice de quelqu'un de ses pouvoirs en vertu du présent article.

(2) Le présent article ne s'appliquera qu'aux terrains situés dans le lit du fleuve Saint-Laurent ou contigus à ce fleuve, entre l'embouchure de la crique à Hoople et l'extrémité est de l'île de Sheek, et aux terrains éloignés de pas plus de deux milles du canal de Soulanges et situés entre l'extrémité orientale du canal de Soulanges et un point éloigné de pas plus de cinq milles, dans une direction ouest, de cette extrémité.

15. L'*Acte des clauses des compagnies*, lorsqu'il ne sera pas inconciliable avec les dispositions du présent acte, s'appliquera à la Compagnie.

ANNEXE XI (a)

RAPPORTS

PRÉSENTÉS A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL, PAR MESSIEURS ANDERSON, BUTLER ET LAFLEUR, INGÉNIEURS EN CHEF RESPECTIVEMENT DES MINISTÈRES DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES DES CHEMINS DE FER ET CANAUX ET DES TRAVAUX PUBLICS. CE SONT LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION MINISTÉRIELLE NOMMÉE POUR FAIRE RAPPORT SUR LE PROJET DE BARRER LES RAPIDES DU LONG-SAULT

PREMIER RAPPORT DES INGENIEURS DU GOUVERNEMENT

OTTAWA, le 15 décembre 1908

Monsieur,

Nous avons l'honneur de présenter le rapport suivant sur la demande de la *St. Lawrence Power Company, Limited*, à Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, pour permission de construire certains barrages dans le fleuve St. Laurent:

Premièrement: Un calcul global montre qu'il sera possible de produire approximativement 800,000 chevaux-vapeur effectifs au moyen des barrages projetés. La création d'une telle quantité énorme de force motrice rendra d'immenses services à la région où elle sera générée; en effet, l'expérience nous enseigne que dans le voisinage d'une telle quantité de force s'établissent de grandes industries et naissent des villages et des villes. Toutefois, des objections, importantes de leur nature, ont été présentées contre le projet. En premier lieu, on croit que les plans, tels que déposés, nuiraient au canal actuel de Cornwall, résultat que l'on ne saurait tolérer. Le canal de Cornwall doit rester intact, nul changement ne peut être accepté. Donc, il faudra modifier les plans présentés de manière à conserver à cette importante voie de navigation toute son intégrité. Il est vrai que la Compagnie se propose de construire une écluse séparée en amont de l'écluse 20, pour donner accès au nouveau plan proposé; mais une telle écluse fera passer les bateaux en ligne parallèle avec un barrage déversoir, par où se précipitera nécessairement la grande masse de l'eau du fleuve; les courants qui se formeront dans le voisinage seront tels que la navigation sera exposée à de graves dangers. D'un autre côté, advenant un accident à quelqu'un de ces barrages, tout le système de navigation sera paralysé pendant longtemps.

Deuxièmement: Les plans comportent une seule écluse sur le côté américain, dans le chenal du sud, qui remplacerait le canal de Cornwall. Le chenal, à partir de cette écluse jusqu'au pied de l'île de Cornwall, donne naissance à un courant si rapide, et il est tellement sinueux que cette route ne serait pas exempte de danger; c'est pourquoi nous ne croyons pas que cette écluse serait avantageusement placée. Il ne nous appartient pas en ce moment d'indiquer un endroit plus convenable pour y construire une écluse qui amoindrirait les difficultés de la navigation.

Troisièmement: Le barrage supérieur inclus dans les plans proposés, partant de l'île Long-Sault et se rendant à l'extrémité supérieure de l'île Barnhart, est pour ainsi dire parallèle au fil de l'eau, et il est destiné à servir de déversoir; il serait muni à chaque extrémité de dix vannes de décharge Stoney. Ce barrage sera nécessairement appelé à régler le niveau d'amont. Le barrage inférieur, à l'extrémité est, qui a la forme de la lettre "A", et qui relie la terre-ferme du côté de l'Ontario à l'extrémité inférieure de l'île Barnhart, ne servira guère, selon nous, à régler le niveau.

On a tiré tout le parti possible des chenaux naturels, en vue de produire de la force motrice aussi économiquement que possible; pour y parvenir, on a presque totalement fermé le chenal canadien, et l'on a attiré la plus grande partie du débit dans le chenal américain, situé au sud de l'île Barnhart; les eaux du nord de l'île Barnhart étant dérigées dans une sorte d'étang.

La décharge du barrage supérieur par les vannes Stoney sera si considérable, qu'elle formera des courants croisés d'une telle violence qu'ils seront dangereux pour les bateaux qui s'engageront dans le chenal du sud de l'île Sheek, parrallèle à ce barrage.

Quatrièmement: Il est très difficile d'exprimer aucune opinion sur l'effet de la glace et du frasil qui se forment dans la partie supérieure du fleuve. Nul doute qu'il y a formation de frasil dans les rapides Galop et Plat, et que des masses de neige glacée, sous forme de galettes plus ou moins volumineuses, sont continuellement entraînées par le courant. On maintient habituellement libre de glace le chenal du voisinage de Brockville, pour le passage du bateau traversier. Mais, les ouvrages proposés une fois construits, il se formera un vaste champ de glace à son sommet, et il sera difficile de dire à quel endroit iront s'amonceler les galettes de glace, le frasil et la glace d'arrêt, s'ils ne remplissent pas l'espace d'en amont du barrage. On lit, dans le rapport de la *Montreal Flood Commission* de 1889, que le 8 avril on constata l'existence d'une couche de glace de surface de deux à trois pieds d'épaisseur

et de dix à vingt-quatre pieds d'amoncellement de frasil; que, entre les rapides de Lachine et Varennes, en mars 1887, soit une distance de vingt milles, il y avait 99,216,000 verges cubes de glace de surface, 252,601,000 verges cubes de frasil et 467,212,000 verges cubes d'eau, ou un total de 819,029,000 verges cubes. Ces chiffres nous donnent une idée des proportions relatives.

Les conditions qui concourent à la formation du frasil sont plus favorables dans la partie que l'on vient de décrire que dans celle que nous avons à l'étude. Néanmoins, il y avait, aux endroits nommés, de grands avantages pour la formation du frasil et de fragments de glace, de sorte que les effets qui se produiront dans la partie supérieure du fleuve ne peuvent guère être prédits; mais nul doute qu'ils seront en quelque sorte les mêmes que ceux relevés par la Commission, et qu'ils causeront de grands dommages au pied des rapides Plat et Galop.

Cinquièmement: La *Richelieu and Ontario Navigation Company* effectue un service quotidien de steamers entre Kingston et Montréal, transporte un bon nombre de touristes, et son trafic progresse, nous dit-on. Ce qui agrémente maintenant le voyage de retour à Montréal, c'est le sault des rapides; la construction du barrage proposé annulera ce sport. D'un autre côté, il n'est pas propable qu'un de ces bateaux pourrait faire le trajet de Kingston à Montréal en un jour, s'il devait passer par le canal de Cornwall ou l'écluse projetée sur le côté américain. La Compagnie s'est fortement opposée à ce projet.

Sixièmement: La destruction du barrage projeté par des forces naturelles, ou par la malice d'un dynamitard quelconque, ou par un tremblement de terre, produira des consquences désastreuses. Le volume d'eau retenu par le barrage, une fois mis en liberté, formera une vague d'une telle force qu'elle détruira certainement la plus grande partie de la ville de Cornwall, ainsi que le canal; en tous cas, la partie située en aval du barrage et le lac St. François seront évidemment inondés, ainsi qu'une partie des terrains du bord du fleuve protégés par le fossé de Hungry Bay; le canal de Soulanges sera lui-même mis en péril, y compris les villages qui bordent le fleuve entre les lacs St. François et St. Louis. Il est douteux qu'un tel volume d'eau puisse trouver place dans les lacs St. Louis et St. François. En se basant sur une expérience du passé, bien que de faible proportion, on peut conclure que la partie basse de Montréal sera inondée et le canal de Lachine détruit.

Septièmement: Un examen des plans montre que sur le côté canadien il ne sera produit qu'une faible quantité de force motrice; nous calculons que plus de quatre-vingts pour cent (80%) seront générées aux Etats-Unis. Ceci est certainement une répartition bien injuste de cette

force. Quoiqu'il en soit, si ses plans sont acceptés, il faudra y apporter des modifications, afin d'obtenir une division plus équitable de cette force.

Huitièmement: Une question qui semble avoir une importance vitale, consisterait à faire un examen de tous les plans des barrages, écluses, etc., par des ingénieurs responsables au Canada et aux Etast-Unis, et dont les conclusions devraient concorder, quitte à rajuster les points de détail par les ingénieurs des deux pays.

Nous ne saurions dire si une telle proposition est réalisable, mais il est évident que les intérêts du Canada se rattachant à ce projet sont tels, que l'on ne devrait permettre la construction d'aucune partie des ouvrages, sans un examen minitieux par les ingénieurs représentant ce pays. Nul doute que les Etats-Unis prendront les mêmes précautions pour protéger leurs intérêts, bien que ceux-ci ne soient qu'une bagatelle en comparaison des nôtres, étant donné que les Etas-Unis possèdent si peu de territoire le long du St. Laurent, en aval des ouvrages projetés.

Neuvièmement: Nulle corporation privée ne devrait avoir la charge du réglage des niveaux de l'eau, dans un fleuve aussi important que le St. Laurent.

Nous sommes, Monsieur,
Vos obéissants serviteurs

(Signé par) WM. P. ANDERSON
Ingénieur en chef, Ministère de la Marine et des Pêcheries

(Signé par) M. J. BUTLER
Ingénieur en chef, Ministère des Chemins de Fer et Canaux

(Signé par) EUGÈNE D. LAFLEUR
Ingénieur en chef, Ministère des Travaux Publics

ANNEXE XI (b)

SECOND RAPPORT DES INGENIEURS DU GOUVERNEMENT

Ottawa, le 12 janvier 1910

Monsieur.

Nous avons l'honneur de faire le rapport suivant sur la requête de la *St. Lawrence Power Company Limited*, adressée à Son Excellence, le Gouverneur en Conseil, pour permission de construire des barrages dans le fleuve St. Laurent:

Le 15 décembre 1908, nous avons présenté un rapport sur les faits contenus dans la demande de la Compagnie, à cette date. Les objections exprimées contre le plan original ont été aplanies dans une large mesure. L'intégrité du canal de Cornwall a été conservée. On ne nous a pas soumis les plans détaillés du genre de barrages projetés; de tels plans devront être examinés, avant que la compagnie reçoive permission de commencer la construction des ouvrages. D'après un calcul approximatif, il sera possible de produire environ 600,000 h.p. aux endroits choisis pour les barrages. La création d'une si énorme quantité de force sera d'une importance majeure pour la région mentionnée. Nous savons par expérience que dans le voisinage d'une telle production de force s'établissent des industries et se fondent des villages et des villes. Nous sommes persuadés que le projet mérite la plus sérieuse étude de la part du Gouvernement.

Sur les plans figure la construction d'une écluse dans le chenal américain, et les objections exprimées contre la première proposition s'appliquent également à celle-ci, c'est-à-dire que chenal voisin de l'écluse, en son état actuel, est tortueux, qu'un courant impétueux le traverse, et d'après nous, on ne devrait pas accepter ce canal tel qu'il est. Toutefois, nous sommes d'avis qu'une seule écluse, d'environ mille pieds de longeur, entre des coins encaissés, d'une largeur de quatre-vingt-cinq pieds et d'une hauteur d'eau de vingt pieds au busc, devrait être construite sur le côté canadien, afin de doubler le canal de Cornwall. Nous croyons que si ce canal est construit d'une manière satisfaisante, il aura pour effet d'éliminer la plupart des objections que la *Richelieu & Ontario Navigation Company* peut soulever contre la descente des rapides par ses bateaux. Il faut aussi un passage pour les billes de sciage, ainsi que les piles et estacades flottantes voulues pour la protection de

l'industrie du bois et le libre usage du fleuve à cette fin. Il sera nécessaire d'ajuster l'emplacement et la position de l'usine génératrice et du barrage sur le côté canadien, lorsque les plans seront étudiés en détail. Nous nous sommes assurés que les plans, tels que modifiés, font disparaître les objections que nous avons faites en ce qui regarde le danger de construire un si grand barrage dans un fleuve tel que le St. Laurent.

Il est inutile d'attacher une trop grande importance à la question de la glace de surface et du frasil, car nous y avons beaucoup insisté en notre premier rapport, vu que la Compagnie consent à prendre les moyens voulus pour empêcher la formation de ces glaces en amont du barrage.

Les plans ne font mention que d'un faible pourcentage de production de force sur le côté canadien, et les conditions géographiques sont telles qu'il sera difficile d'augmenter la puissance de l'usine génératrice, sur le côté canadien, jusqu'à la somme de cinquante pour cent, montant qui, d'après nous, devrait revenir au Canada. Toutefois, cette difficulté pourrait s'aplanir, si la Compagnie consentait à mettre à la disposition du Canada cinquante pour cent de la totalité de la force produite. Nul doute que, si le projet se réalise, il y aura possibilité de faire une répartition plus équitable des usines génératrices.

Nous désirons réitérer la nécessité d'une entente parfaite entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, en ce qui regarde la surveillance et la direction des plans, des devis et du détail des ouvrages en question. Nous recommandons de placer sous la direction d'un employé de chaque gouvernement la surveillance conjointe du niveau de l'eau du fleuve et du réglage du débit.

On nous a questionné pour savoir quel effet pourrait avoir la construction des barrages proposés sur le niveau de l'eau dans le port de Montréal. Nous répondons en disant qu'il sera parfaitement nul.

Il est entendu que le présent rapport ne prétend pas toucher aux emplacements choisis pour les différents barrages, usines génératrices, ou autres ouvrages se rattachant au projet. Tous ces sujets seront réglés plus tard, si le gouvernement adopte le projet.

Nous sommes, Monsieur, vos obéissants serviteurs,

(Signé par) M. J. BUTLER
Ingénieur en chef, Ministère des Chemins de Fer et Canaux

(Signé par) EUGÈNE D. LAFLEUR
Ingénieur en chef, Ministère des Travaux Publics

(Signé par) WM. P. ANDERSON
Ingénieur en chef, Ministère de la Marine et des Pêcheries

ANNEXE XII

CERTIFICAT D'INCORPORATION

DE LA ST. LAWRENCE RIVER POWER COMPANY

NOUS, les soussignés, citoyens des Etats-Unis, au moins pour les deux tiers, et dont un habite l'état de New York, désirant être constitués en une corporation sous l'empire des lois de l'état de New York connues sous le nom de *Stock Corporation Law* (Loi des corporations à Capital-Actions), et posséder les biens et les concessions d'une corporation domestique à capital-actions vendus tel que dit ci-après, faisons, reconnaissons et enregistrons par le présent ce certificat à cette fin et certifions, comme l'exige l'article 3 de ladite loi, comme suit:

I. Que les biens et les immunités de la *St. Lawrence Power Company of Massena*, New York, une corporation domestique organisée sous le régime et en vertu du chapitre 484 des lois de 1896 de l'État, portant nom "An Act to incorporate the St. Lawrence Power Company of Massena, St. Lawrence County, New York" et complété par le chapitre 542 des lois de 1898 de l'état de New York, portant nom "An Act supplementary to an Act entitled An Act to incorporate the St. Lawrence Power Company of Massena, St. Lawrence County, New York", ont été vendus le 3ème jour de juillet 1902, sous le régime et en vertu d'un jugement ou décret de la cour de circuit des Etats-Unis pour le district nord de New York, rendu dans une cause pendante en ladite cour entre la *Commercial Trust Company of New York* et la *Morristown Trust Company* demanderesses, et la *St. Lawrence Power Company of Massena, New York, The Standard Trust Company of New York* et la *United States Mortgage and Trust Company*, défenderesses, et daté, inscrit et déposé à l'office du greffier de ladite cour de circuit des Etats-Unis dans la cité d'Utica, état de New York, le 13ème jour de mai 1902. Que Mark T. Cox, un des soussignés a acheté lesdits biens et immunités à cette vente et en la manière prescrite par la loi, et s'étant associé les soussignés, Thomas A. Gillespie, Henry P. Davison, William J. Wilson et Samuel E. Potter, les soussignés le ou vers le dix-huitième jour de juillet 1902, ont fait et déposé au cabinet du Secrétaire d'Etat un acte comportant un certificat de constitution en corporation, tel que prévu à l'article 3 de ladite *Stock Corporation Law*, certificat dont il est fait mention par les présentes, tel qu'il est maintenant déposé au cabinet du Secrétaire d'Etat. Qu'en conséquence, le ou vers le 19ème jour d'août 1902, une

ordonnance ou décret a été émise en ladite cause mentionnée ci-haut et enregistrée et déposée à l'office dudit greffier de la cour de circuit des Etats-Unis de la circonscription nord de New York, pour invalider la vente desdits biens et immunités et pour invalider ledit jugement ou décret daté du 13ème jour de mai 1902, ordonnance ou décret exécuté le ou vers le 19ème jour d'août 1902, et d'après la teneur duquel il ne semble pas que ledit Mark T. Cox ait acquis le droit aux dits biens et immunités en la manière prescrite par la loi. Que ce titre n'ayant pas été ainsi acquis, ledit document ci-haut mentionné portant nom certificat d'incorporation, a été rejeté et annulé par la loi, qu'en conséquence le 6ème jour de novembre 1902, lesdits biens et immunités furent de nouveau vendus sous le régime et en vertu d'un jugement ou décret rendu en ladite cause ci-haut mentionnée et inscrit au greffe de ladite cour, le 18ème jour de septembre 1902.

II. Que ce qui suit est une description succincte des biens ainsi vendus:

Mille sept cent quatre-vingt-dix-neuf et 70-100 (1799.70) acres de terre, plus ou moins, situées sur la rive sud du fleuve St. Laurent, dans la ville de Massena, comté de St. Laurent, New York, et se continuant à et à travers la rivière Grasse dans lesdits ville et comté, et plus particulièrement décrites dans ledit décret mentionné ci-avant, y compris le canal construit dans ou sur ladite terre ou partie de cette terre, à partir d'un point sur le fleuve St. Laurent, à ou près du cours d'eau Dodge jusqu'à un endroit sur la rivière Grasse à ou près de ladite ville de Massena, ainsi que toutes les portes d'amont, barrages, coursiers conduites, usines génératrices, machines et accessoires de toute nature et description, et de plus tous les emplacements desdits canal et ouvrages, et toutes les terres acquises par ladite *St. Lawrence Power Company of Massena*, New York pour être utilisés en rapport avec ledit canal ou ouvrages s'y rattachant ou y adjacents, et tous les machines, immeubles, dragues et outils, instruments et les effets mobiliers de toute nature acquis pour servir à l'exploitation du canal et ouvrages de ladite *St. Lawrence Power Company of Massena*, New York, ainsi que tous et chaque maison de rapport, héritages et accessoires appartenant à ces biens, ou leur appartenant de toute façon, et les réservoirs, arrérages péages, rentes, loyers et profits de ces biens, et aussi tous les immeubles, droits, titres, intérêts, propriétés, réclamations et créances de toute nature tant en loi qu'en équité, de ladite *St. Lawrence Power Company of Massena*, New York de, dans et découlant de ces biens et de toute et chaque partie, y compris les dépendances, ainsi que tous les droits privilèges et immunités corporatifs publics et municipaux, de ladite *St. Lawrence Power Company of Massena*, New York qui leur appartien-

nent et tous les contrats et baux faits par ladite St. Lawrence Power Company of Massena, New York, pour la force motrice que doit fournir la St. Lawrence Power Company of Massena, New York.

III. Qu'à cette vente tenue le 6ème jour de Novembre 1902, le soussigné Mark T. Cox est devenu l'acquéreur des biens et des immunités ve rdus, a acquis le titre à ces biens et à ces immunités en la manière prescrite par la loi, et qu'il s'est associé les personnes suivantes: Thomas A. Gillespie, Henry P. Davison, William J. Wilson et Samuel E. Potter.

IV. Que le nom de la nouvelle corporation proposée pour être formée par la déposition de ce certificat sera *The St. Lawrence River Power Company*, et la place où sera situé son siège principal est Massena, comté de St. Laurent, New York.

V. Que la somme maximum de son capital social est de sept millions de dollars ($7,000,000), et que le nombre des actions est de soixante-dix mille (70,000), valeur au pair de cent dollars ($100) chacune, dont trois millions cinq cents mille dollars ($3,500,000), soit trente-cinq mille (35,000) actions sont des actions ordinaires, et trois millions cinq cent mille dollars ($3,500,000), ou trente-cinq mille (35,000) actions sont des actions privilégiées. Que les droits appartenant à chaque classe de ce capital sont tels que énoncés au présent certificat, savoir: Les actions privilégiées prévues au présent certificat auront droit de recevoir en chaque année du surplus des profits nets de la corporation un dividende non cumulatif au taux de six pour cent, en la manière et lorsque le conseil des directeurs de la compagnie l'aura déclaré, avant qu'aucun dividende ne soit réservé et payé aux porteurs d'actions ordinaires. Après que les actions privilégiées auront reçu un dividende de six pour cent, au cours d'une année quelconque en la manière énoncée plus haut, les actions ordinaires auront droit à un dividende la même année, en la manière et lorsque déclaré par ledit conseil des directeurs, jusqu'à concurrence de six pour cent, avant que tout autre dividende ne soit déclaré et payé en cette année sur les actions privilégiées. Tous les deniers destinés aux dividendes qui, en aucune année, excéderont des dividendes de six pour cent, sur chaque classe du capital social tel que prévu ci-haut, seront répartis en parts égales entre les porteurs d'actions privilégiées et les porteurs d'actions ordinaires. Advenant la liquidation ou la dissolution de la corporation, les porteurs d'actions privilégiées auront droit d'être remboursés au complet de la valeur au pair de leurs actions, avant qu'aucun remboursement ne soit fait aux porteurs d'actions ordinaires. Dans la suite, les porteurs d'actions ordinaires, auront droit d'être remboursés au complet de la valeur au pair de leurs actions avant qu'aucun autre remboursement ne soit fait sur les actions privilégiées. Le reste de l'actif et des fonds sera divisé à parts égales entre les actionnaires des deux classes de ce capital social.

VI. Que le nombre des directeurs qui administreront les affaires de la nouvelle corporation sera de cinq et les noms et les adresses des directeurs pendant la première année sont les suivants:

Thomas A. Gillespie.....Massena, New York.
Mark T. Cox.....East Orange, New Jersey.
Henry P. Davison.....Englewood, New Jersey.
William J. Wilson.....40 Wall St. New Nork, N.Y.
Samuel E. Potter.....40 Wall St., New York, N.Y.

En Foi de Quoi, nous, les soussignés, ledit acquéreur et ses associés, avons fait ce certificat en double écriture et y avons souscrit nos noms ce 23ème jour de décembre 1902.

THOMAS A. GILLESPIE
MARK T. COX
HENRY P. DAVISON
WILLIAM J. WILSON
SAMUEL E. POTTER

Etat de New York, } sc:
Comté de New York, }

Le 23ème jour de décembre de l'année dix-neuf cent deux, se sont présentés devant moi Thomas A. Gillespie, Mark T. Cox, William J. Wilson, Samuel E. Potter et Henry P. Davison, que je connais être les personnes décrites dans le susdit certificat d'incorporation, qu'ils ont exécuté et ont reconnu individuellement l'avoir exécuté pour les usages et les objets y exprimés.

Déposé et Enregistré le 24 décembre 1902

(Sceau) THOMAS L. TEN EYCK,
Notaire Public, No. 76,
Comté de New York

J. B. H. MONGIN
Sous-Secrétaire d'Etat

*A une assemblée des directeurs de la Compagnie, tenue en la ville de New York le 19 juin 1903, le nombre des directeurs de la Compagnie fut porté de cinq à sept.

ANNEXE XIII (a)

CERTIFICAT D'INCORPORATION

DE LA ST. LAWRENCE TRANSMISSION COMPANY

NOUS, les soussignés, tous d'âge majeur, et pour les deux tiers au moins citoyens des Etats-Unis, et un de nous habitant l'état de New York, désireux de former une corporation pour les objets ci-après spécifiés, en conformité des dispositions de l'article VI de la loi intitulée *Transportation Corporations Law* de l'état de New York, certifions par la présente:

PREMIÈREMENT. Le nom de la corporation sera *St. Lawrence Transmission Company.*

DEUXIÈMEMENT. Elle aura pour objets de produire, manufacturer, acheter, vendre, transmettre, utiliser, fournir et faire le commerce de l'électricité pour produire éclairage, chauffage et force motrice; d'appliquer l'électricité à l'éclairage ou de l'utiliser pour chauffage et force motrice dans les comtés, cités, villes et villages de l'état de New York, et dans les rues, avenues, parcs et places publics de ces comtés, cités, villes et villages; et dans les édifices publics et les privés; de fabriquer, acheter, vendre, louer, acquérir, aliéner toutes machines, instruments, appareils et autres équipements pour ce commerce, et de poser, ériger et construire des fils ou autres conducteurs appropriés, y compris les constructions, poteaux, tuyaux et autres accessoires et outillages nécessaires pour conduire, transmettre et distribuer de l'électricité, et d'acquérir louer, posséder et vendre des immeubles, emplacements de chemins, commodités, et tous autres intérêts en bien fonds.

Aussi d'acheter, acquérir, tenir et céder des actions, obligations et autres certificats de dettes de toute corporation quelconque, domestique ou étrangère; et d'émettre en échange ses actions, bons et autres obligations, ou de se porter garant pour les bons ou les obligations de toute autre corporation domestique.

TROISIÈMEMENT. Le montant de son capital social sera de vingt-cinq mille dollars ($25,000).

QUATRIÈMEMENT. Le terme de son existence sera de cinquante années.

CINQUIÈMEMENT. Le nombre des parts du capital sera 250, de cent dollars ($100) chacune, au pair.

SIXIÈMEMENT. Le directeurs seront au nombre de trois.

SEPTIÈMEMENT. Les noms et lieu de résidence des directeurs pour la première année sont les suivants:

Thomas A. Gillespie, West Orange, New Jersey.
Mark T. Cox, East Orange, New Jersey.
William J. Wilson, 121 West 136th St. New York City.

HUITIÈMEMENT. Les noms des villes, villages, cités et comtés dans lesquels la corporation fera affaires sont: les villes de Massena, Louisville, Norfolk, Waddington, Lisbon, Brasher, Stockholm, Madrid, Potsdam, Canton, Oswegatchie, DeKalb, Depuyster, Hermon, Morristown, Macomb, Gouverneur, Edwards, Fowler, Hammond, Rossie, Fine, Clifton et Pitcairn, les villages de Massena, Waddington, Madrid, Norwood, Potsdam, Canton, Rensselaer Falls, Heuvelton, Richville, Hermon, Morristown, Gouverneur, Edwards et Talcville, et la cité de Ogdensburg, tous dans le comté de St. Laurent, et les villes de Antwerp, Theresa, Alexandria, Philadelphia, Leroy, Parmelia and Watertown, et les villages d'Antwerp, Theresa, Redwood, Alexandria Bay et Philadelphia, et la ville de Watertown, toutes dans le comté de Jefferson.

EN FOI DE QUOI, nous avons fait, signé, reconnu et fait enregistrer ce certificat en double expédition ce 16ème jour de novembre 1904.

THOMAS A. GILLESPIE
MARK T. COX
W. J. WILSON

ETAT DE NEW YORK } sc:
COMTÉ DE NEW YORK }

En ce 16ème jour de novembre 1904, sont venus devant moi A. Gillespie, Mark T. Cox et William J. Wilson, que je reconnais être les personnes décrites dans le certificat ci-haut et qui l'ont fait et signé, et tous ont reconnu devant moi l'avoir fait, signé et rempli pour les usages et objets y spécifiés.

ARTHUR W. CLEMENT
Notaire Public, Comté de Kings

Déposé et Enregistré le 21 novembre 1904

J. B. H. MONGIN
Sous-Secrétaire d'Etat

ANNEXE XIII (b)

CERTIFICAT

DONNANT LE CONSENTEMENT DES ACTIONNAIRES POUR AUGMENTER LE NOMBRE DES DIRECTEURS DE LA ST. LAWRENCE TRANSMISSION COMPANY

NOUS les soussignés, tous actionnaires de la *St. Lawrence Transmission Company*, corporation à capital social, constituée et existant en vertu des Lois de l'état de New York, consentons par le présent que le nombre des directeurs de ladite corporation soit porté de trois à sept, ce consentement par écrit est donné conformément aux dispositions de la partie II article 21 de la *Stock Corporation Law*

Daté, le 26 février 1907

	No. des parts possédées
The St. Lawrence River Power Co., par R. E. Withers, trésorier..	247
R. B. Mellon.....	1
Charles M. Hall.....	1
Arthur V. Davis.....	1
	250

ETAT DE PENNSYLVANIE } sc:
COMTÉ DE WESTMORELAND }

G. R. Gibbons, dûment assermenté, déclare et dit: Qu'il est le Secrétaire de la *St. Lawrence Transmission Company*, la corporation mentionnée dans le document annexé; qu'il est le dépositaire du livre de capital où sont inscrits les noms des actionnaires de la dite corporation; que la *St. Lawrence River Power Co.*, Charles M. Hall, R. E. Withers, fils, trésorier, R. B. Mellon, Arthur V. Davis, les personnes qui ont signé le document annexé, sont tous les actionnaires de ladite corporation, et qu'ils sont les détenteurs de tout le capital social émis et impayé de la dite corporation.

Assermenté devant moi ce } G. R. GIBBONS
26ème jour de février 1907 }

(Sceau) E. D. CREE,
Notaire Public

ANNEXE XIV

CERTIFICAT D'INCORPORATION

DE LA MASSENA ELECTRIC LIGHT AND POWER COMPANY

NOUS, les soussignés, tous d'âge majeur et tous citoyens des Etats-Unis et résidants de l'état de New York, désirant devenir une corporation pour les objets ci-après spécifiés, en conformité des dispositions de la loi dite la *Transportation Corporation Law*, partie VI, certifions par le présent:

PREMIÈREMENT. Le nom de la corporation sera "*The Massena Electric Light and Power Company.*"

DEUXIÈMEMENT. Elle a pour objets de produire et d'utiliser de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage et la force motrice, l'éclairage des rues, des avenues, des parcs et lieux publics, des édifices publics et des privés des cités, villages et villes de cet état, y compris le village et la ville de Massena dans le comté de St. Laurent et dans l'état de New York et du pays environnant. La corporation aura aussi le pouvoir d'acheter, acquérir, tenir et vendre des actions, obligations et autres certificats de dettes de toute corporation, domestique ou étrangère, et d'émettre en échange ses actions, bons ou autres obligations.

TROISIÈMEMENT. Le montant de son capital social est de dix mille dollars ($10,000)

QUATRIÈMEMENT. Le terme de son existence est de cinquante (50) années.

CINQUIÈMEMENT. Le nombre des parts qui forment le capital social est de cent (100).

SIXIÈMEMENT. Le nombre des directeurs est de cinq (5).

SEPTIÈMEMENT. Les noms et lieux de résidence des directeurs pour la première année sont les suivants;

Noms	Lieux de résidence.
Thomas H. Gillespie	256 F. Avenue, Borough of Manhattan, New York, N. Y.
Robert A. Johnston	35 West 25th Street Borough of Manhattan, New York, N. Y.
Robert Soan	Massena, New York.
Edward M. Sthothers	Port Richmond, Borough of Richmond New York, N.Y.
Henry W. Merwin	50 Willow Street, Borough of Brooklyn, New York, N.Y.

HUITIÈMEMENT. Le nom de la ville et du comté, dans lesquels la corporation fera affaires, est la ville de Massena dans le comté de St. Laurent.

EN FOI DE QUOI, nous avons fait, signé et reconnu ce certificat en double expédition, ce 26ème jour de janvier 1889.

THOS. H. GILLESPIE
ROBERT A. JOHNSTON
ROBERT SWAN

ETAT DE NEW YORK } sc:
COMTÉ DE NEW YORK }

Ce 30ème jour de janvier, de l'an mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf, sont venus devant moi Thomas H. Gillespie, Robert A. Johnston et Robert Swan, que je reconnais être les personnes décrites dans le certificat ci-dessus et qui l'ont fait et signé, et tous ont reconnu devant moi l'avoir fait, signé et rempli pour les usages et objets y spécifiés.

HOWARD HASBROUCK
Notaire Public
Comté de N.Y.

ANNEXE XV

CERTIFICAT D'INCORPORATION

DE LA NEW YORK AND ONTARIO POWER COMPANY

NOUS, les soussignés, tous d'âge majeur et tous citoyens des Etats-Unis, et résidants de l'état de New York, désireux de former une corporation pour les objets ci-après spécifiés, en conformité des dispositions de l'article (6) six, de la loi dite *The Transportation Corporation Law*, de l'état de New York, certifions par le présent:

PREMIÈREMENT. Le nom de la corporation sera "*New York and Ontario Power Company*".

DEUXIÈMEMENT. La Compagnie a pour objet de produire, utiliser et transporter de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage et la force motrice, et l'éclairage des rues, avenues, parcs et lieux publics et des édifices publics et des privés des cités, villages et villes de cet état. Les noms des cités, villages, villes et comtés dans lesquels la corporation fera affaires sont les suivants;

Les villages de Malone, Tupper Lake et Saranac, dans le comté de Franklin, état de New York; la ville de Plattsburg, dans le comté de Clinton; Madrid, Canton, Gouverneur et Postdam, dans le comté de St. Laurent, état de New York; la ville d'Ogdensburg, dans le comté de St. Laurent, état de New York; la ville de Watertown, dans le comté de Jefferson, état de New York; les villages de Adams et Carthage, dans le comté de Jefferson, état de New York; le village de Booneville, dans le comté d'Oneida, état de New York; la ville de Syracuse, dans le comté d'Onondaga, état de New York; la ville de Oswego, dans le comté d'Oswego, état de New York.

TROISIÈMEMENT. Le montant de son capital social sera de deux millions ($2,000,000) de dollars.

QUATRIÈMEMENT. Le terme de l'existence sera de cinquante (50) ans.

CINQUIÈMEMENT. Le nombre des parts formant le capital sera de vingt mille, de $(100) chacune au pair.

NOTA.—A l'assemblée des actionnaires de la compagnie, tenue à New York, en janvier 1908, le nombre des directeurs fut porté de trois à neuf. Dans la demande pour augmenter le nombre des directeurs. les actionnaires furent déclarés être: D. J. Crichton fils, possesseur d'une part; William F. Burt, possesseur d'une part; G. H. Meldrum, possesseur de dix-huit parts; J. Wesley Allison, possesseur de 1,480 parts.

SIXIÈMEMENT. Le nombre des directeurs sera de trois.

SEPTIÈMEMENT. Les noms et lieux de résidence des directeurs pour la première année sont les suivants:

David J. Crichton, Jr., 17 Elizabeth St. Ogdensburg, N.Y.
John W. Liston, 29 Fayette St. Ogdensburg, N.Y.
William F. Burk, 32 King St. Ogdensburg, N.Y.

HUITIÈMEMENT. Le siège administratif principal de la corporation sera placé au village de Waddington, comté de St. Laurent, état de New York.

EN FOI DE QUOI, nous avons fait, signé et reconnu ce certificat en double expédition ce 11ème jour d'avril 1906.

DAVID J. CRICHTON, FILS
JOHN W. LISTON
WILLIAM F. BURT

ETAT DE NEW YORK } sc:
COMTÉ DE NEW YORK }

Ce 11ème jour d'avril 1906, sont venus devant moi David J. Crichton, John W. Liston et William F. Burt, que je reconnais, tous être les personnes décrites dans le certificat ci-dessus et qui l'ont fait et signé et tous ont reconnu devant moi l'avoir fait, signé et rempli pour les usages et objets y spécifiés.

DANIEL M. SPRATT
Notaire Public

Déposé et Enregistré le 18 avril 1906

O'BRIEN
Secrétaire d'Etat

ANNEXE XVI

BILL H.R. 22207

Présenté a la Chambre des Représentants des Etats-Unis, 62ème Congrès, Deuxième Session, le 21 Mars 1912, par M. Humphreys de Mississippi. un Bill pour Réglementer la Production de l'Energie Hydro-Electrique dans les Cours d'Eau Navigables des Etats-Unis

QU'IL soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique, réunis en Congrès, qu'à l'avenir, lorsqu'une permission sera accordée par le Congrès pour la production d'énergie hydro-électrique par des particuliers avec l'excédent d'eau de toute écluse ou barrage construit sur l'autorisation du Congrès, dans toute eau navigable des Etats-Unis, le permis à cet effet, à moins que le Congrès n'ait décrété autrement dans l'acte de cession, sera accordé selon les termes et subordonnément aux dispositions de la présente loi.

Art. 2. Que nulle personne, raison sociale ou corporation, leurs successeurs ou ayants cause, qui pourraient, à l'avenir, être autorisés par les Etats-Unis à produire de l'énergie hydro-électrique, avec le surplus d'eau de toute écluse et barrage construits en conformité de l'autorisation du Congrès dans toute eau navigable des Etats-Unis, n'aura la permission de construire, d'entretenir de posséder ou d'exploiter à l'aide d'un tel barrage aucune usine génératrice d'électricité ou autres constructions ayant trait à la production de l'énergie hydro-électrique pour fins industrielles ou autres, à moins et avant que cettte personne, raison sociale, ou corporation n'ait reçu un permis à cet effet du Secrétaire de la Guerre et n'ait passé contrat avec le Secrétaire de la Guerre en vue de mettre à exécution les stipulations et les actes ci-après énumérés, et n'ait fourni le cautionnement exigé par la présente loi.

Art. 3. Que, avant qu'aucun permis ne soit délivré à aucune personne, raison sociale ou corporation pour produire de l'énergie hydro-électrique avec le surplus d'eau de toute écluse ou barrage construit en vertu de l'autorisation du Congrès dans toute eau navigable des Etats-Unis, le Secrétaire de la Guerre passera contrat avec cette personne raison sociale, ou corporation, et exigera un cautionnement fourni par des cautions sûres et en nombre suffisant qu'il approuvera, et qui seront responsables du fidèle accomplissement des stipulations dudit

contrat, et advenant un manque d'accomplissement d'une des conditions du dit contrat, le montant complet du cautionnement sera de ce chef confisqué au profit des Etats-Unis, et à cette fin seront prescrites les procédures voulues sous la direction du Procureur Général sur demande du Secrétaire de la Guerre.

ART. 4. Que le contrat exigé par la présente loi stipulera:

(*a*) Que le concessionnaire versera aux Etats-Unis un loyer annuel d'au moins un dollar par cheval-vapeur produit par l'eau ainsi mise en usage.

(*b*) Que le prix convenu pour le loyer annuel continuera en vigueur pendant une période de dix années, à compter de la date mentionnée dans le permis, laquelle date ne sera pas ultérieure à celle à laquelle le concessionnaire, en vertu des termes de son permis, devra commencer la production de l'énergie hydro-électrique. Que le loyer annuel sera rajusté chaque dix ans pour la période des dix années qui suivent, et si, par suite d'une raison quelconque le Secrétaire de la Guerre et le Concessionnaire ne peuvent se mettre d'accord sur le nouveau prix applicable à ces dix années, alors, et en ce cas, le prix, pendant ces dix années à venir, sera le double de celui payé pendant la période précédente de dix années: *Toutefois*, un tel prix de loyer ne devra pas être irraisonnable ou confiscatoire: *Mais si* les cours jugent que le prix fixé par la loi est irraisonnable, la cour qui aura donné une telle décision fixera un prix raisonnable, et le prix ainsi déterminé sera le loyer annuel pendant cette période de dix années. Qu'à la fin de chaque période de dix années, et avant que le loyer annuel à payer par le concessionnaire ne soit fixé, le Secrétaire de la Guerre prendra connaissance de la quantité d'énergie hydro-électrique qui peut être produite économiquement, et le loyer annuel qui suivra sera basé sur le montant d'énergie hydro-électrique ainsi connue comme pouvant être produite économiquement.

(*c*) Que le Secrétaire de la Guerre pourra consulter librement tous les livres du concessionnaire et toutes les données nécessaires pour connaître et calculer la quantité d'énergie produite ou pouvant être produite par le concessionnaire avec l'excédent d'eau de cette écluse ou barrage, et les taux et les prix auxquels cette énergie est vendue par le concessionnaire.

(*d*) Que le concessionnaire, si c'est une corporation, devra faire insérer en sa charte (et si c'est une personne ou une raison sociale autre qu'une corporation elle devra accepter par contrat) une disposition l'obligeant à se conformer à tout règlement raisonnable des prix et du service, que pourra prescrire l'Etat dans lequel l'énergie est produite et vendue, ou toute agence déléguée par l'Etat, que cette agence soit une commission de l'Etat, une municipalité ou un autre corps administratif local.

(*e*) Que chaque fois que l'énergie hydro-électrique produite avec l'excédent de l'eau de toute écluse ou barrage construit en vertu de l'autorisation du Congrès, entre dans le commerce interétat, le concessionnaire devra consentir à se conformer à tout règlement raisonnable des prix et du service que peut prescrire le Secrétaire de la Guerre.

(*f*) Que nulle personne raison sociale ou corporation, ou tout sociétaire ou actionnaire de toute raison sociale ou corporation, qui aura obtenu un permis des Etats-Unis pour produire de l'énergie électrique avec l'excédent d'eau de toute écluse ou barrage dans toute eau navigable des Etats-Unis, ne devra posséder de parts dans aucune autre corporation qui est engagée ou qui est autorisée à s'engager à produire et à vendre de l'énergie hydro-électrique, ou n'aura ou ne possédera aucun intérêt ou droit d'aucune autre manière pour produire de l'énergie hydro-électrique, afin de la louer ou de la vendre en tout autre endroit.

(*g*) Que nulle personne, raison sociale, ou corporation ayant contrat avec les Etats-Unis, sous l'empire des dispositions de la présente loi ne passera aucun contrat ou fera aucune entente de quelque nature que ce soit avec aucune autre personne, raison sociale ou corporation, qui est engagée à produire, vendre, transmettre ou délivrer de l'énergie hydro-électrique, quant au prix à réclamer pour l'énergie ainsi produite, vendue transmise, ou délivrée, ou quant aux termes ou conditions de cette production, vente, transmission ou livraison, ou quant à la somme d'énergie à être développée, vendue, transmise, ou délivrée, ou quant au nombre d'heures d'opération de son usine génératrice, ou quant aux gages à être payés aux ouvriers.

(*h*) Que nulle personne, raison sociale, ou corporation, qui aura obtenu un permis pour produire de l'énergie hydro-électrique sous l'empire des dispositions de la présente loi, ne vendra ou délivrera aucune énergie ainsi produite à aucune compagnie de transmission, ou ne vendra ou délivrera pas plus de vingt-cinq pour cent de l'énergie développée à toute personne, raison sociale ou corporation, sans avoir obtenu d'abord le consentement par écrit du Secrétaire de la Guerre.

(*i*) Que le concessionnaire fournira et délivrera gratuitement aux Etats-Unis, toute la force motrice nécessaire à l'éclairage et à la manœuvre des écluses et barrages, et à l'éclairage des terrains et édifices du gouvernement situés près de ces écluses et barrages.

(*j*) Que le concessionnaire pourra pénétrer sur les terrains du gouvernement et en sortir pour l'exploitation de ses installations et ouvrages et aura le droit de faire usage des terrains du Gouvernement à l'endroit de ou près desdits ouvrages pour y construire des usines génératrices et leurs accessoires, subordonnément à l'approbation et aux règlements faits par le Secrétaire de la Guerre.

(*k*) Que dans l'exercice de la permission accordée ci-dessus, le concessionnaire se conformera à tels règlements que le Secrétaire de la Guerre peut exiger pour la protection de la navigation et des biens et autres intérêts des Etats-Unis.

(*l*) Que les Etats-Unis ne seront pas responsables à l'égard du concessionnaire, advenant un manque de force hydraulique quelqu'en soit la cause, et l'ouvrage et les améliorations prévus seront exécutés sous la direction et avec l'approbation du chef des ingénieurs et du Secrétaire de la Guerre, les constructions prévues étant toujours subordonnées aux dispositions et obligations de la présente loi, et à telles stipulations raisonnnables que peut exiger le Congrès ou le Secrétaire de la Guerre pour la protection de la navigation, les biens et autres intérêts des Etats-Unis.

(*m*) Que le concessionnaire ne fera rien, en se servant de l'eau du barrage ou autrement, qui gênera, obstruera ou retardera la manœuvre des écluses ou la navigation convenable et complète du cours d'eau en tout temps, ni qui enbarrassera l'usage ou le contrôle de ces écluses et de la navigation par les Etats-Unis, ou l'entretien du plan d'eau au-dessus du barrage au niveau minimum de la pièce d'eau, tel qu'établi, et le Secrétaire de la Guerre prescrira les règlements qui gouverneront l'usage d'une telle usine génératrice et l'exploitation de l'outillage et de la force motrice de cette usine et de cet outillage en tant que cette force motrice est applicable à la manoeuvre des écluses.

(*n*) Que toutes les réparations, renouvellements, et autres dépenses nécessaires pour les ouvrages que le concessionnaire aura la permission de construire, exclusivement pour l'usage de la production de force motrice, seront faits par le concessionnaire, afin que leur état ne nuise en aucun temps aux intérêts de la navigation; et chaque fois que, dans l'opinion du Secrétaire de la Guerre, l'état de ces ouvrages met en danger les intérêts de la navigation, il donnera avis au concessionnaire à l'effet de réparer ces ouvrages, et si le concessionnaire n'obéit pas immédiatement à la demande du Secrétaire de la Guerre pour affectuer ces réparations, le Secrétaire de la Guerre peut pénétrer sur ces ouvrages et faire faire les réparations, et les frais encourus de ce chef constitueront une dette contre le concessionnaire, ses successeurs ou ayants cause, et un nantissement sur tous ses biens.

(*o*) Qu'à l'expiration du terme pour lequel le permis est accordé tous les bâtiments, outillage, et autres biens du concessionnaire construits ou utilisés pour la production de l'énergie hydro-électrique sous l'empire des dispositions de la présente loi, et tous autres biens et droits qui s'y rattachent, seront, aux choix du Secrétaire de la Guerre, passés

aux Etats-Unis par le concessionnaire, moyennant paiement par les Etats-Unis d'une valeur raisonnable de ces ouvrages et de ces biens et accessoires.

(*p*) Que le Secrétaire de la Guerre, toutes les fois qu'il sera autorisé par le Congrès pour ce faire, peut, en tout temps avant l'expiration du terme pour lequel le permis aura été émis, acheter les bâtiments, lignes, outillage et autres biens du concessionnaire, à tels barrages, construits ou utilisés en vertu de ce permis pour la production ou la transmission de l'énergie hydro-électrique, sur paiement au concessionnaire de la valeur courante raisonnable de ces bâtiments, lignes et outillage: *Mais* la valeur de la concession ou du permis accordé sous l'empire de la présente loi ne sera pas mise en ligne de compte et considérée comme un effet de prix lors de la fixation de l'évolution raisonnable de ces bâtiments lignes, outillage ou autres biens.

Art. 5. Qu'avant l'émission d'aucun permis sous l'empire de la présente loi, le Secrétaire de la Guerre demandera publiquement des soumissions à tous ceux qui peuvent désirer recevoir un permis de la part des Etats-Unis pour produire de l'énergie hydro-électrique sous l'empire de la présente loi, et émettra son permis à la personne, raison sociale ou corporation qui aura fourni la plus haute soumission et passera contrat avec elle: *Toutefois*, le Secrétaire de la Guerre publiera en son prochain rapport annuel les noms de tous les soumissionnaires et les termes de toutes les soumissions qu'il aura reçues, et exposera les raisons qui l'ont déterminé à préférer la soumission qui aura été acceptée.

Art. 6. Que le Secrétaire de la Guerre n'accordera aucun permis d'une durée de plus de cinquante ans.

Art. 7. Que le droit de changer, modifier ou abroger la présente loi est par le présent expressément réservé, et les Etats-Unis n'encourront aucune responsabilité pour avoir changé, modifié ou abroger la présente loi à l'égard du propriétaire ou des propriétaires ou d'aucune autre personne intéressée en tous barrages ou constructions qui auront été érigés conformément à ses dispositions.

ANNEXE XVII (a)

BILL, S. 6795*

PRÉSENTÉ AU SÉNAT DES ETATS-UNIS, 67ÈME CONGRÈS, DEUXIÈME SESSION, 13 MAI 1912, PAR M. BURTON; BILL POUR GOUVERNER LA PRODUCTION DE LA FORCE HYDRAULIQUE ET L'USAGE DE TERRES PUBLIQUES S'Y RAPPORTANT ET POUR D'AUTRES OBJETS

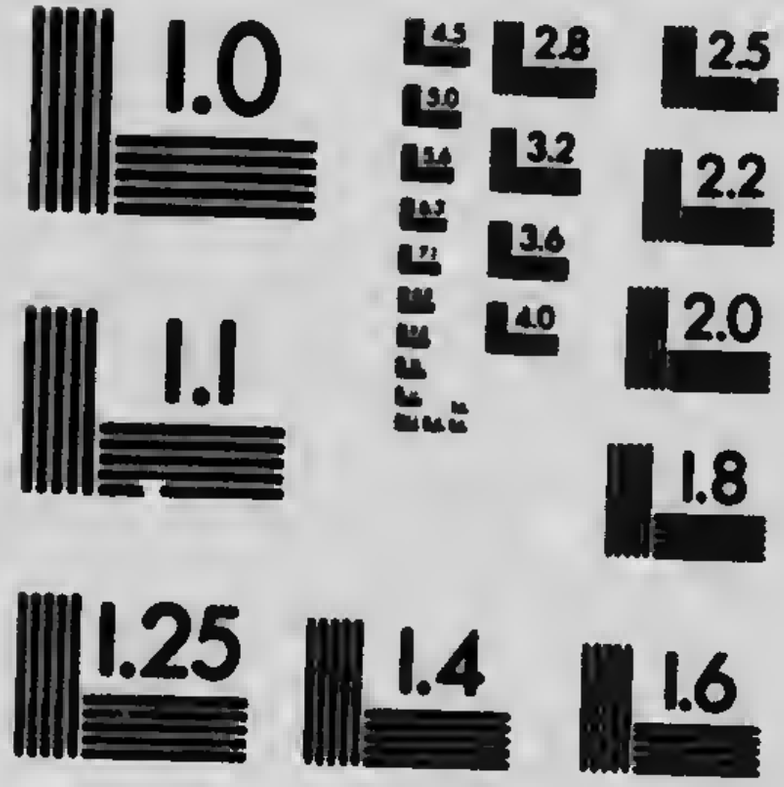
QU'IL soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis réunis en Congrès, que le procureur Général, le Secrétaire de l'Intérieur, et le Secrétaire de l'Agriculture soient tenus, pour les objets prescrits dans les présentes, de formuler et de publier conjointement des règles et des règlements uniformes pour l'usage des terres publiques. Le chef du département de l'exécutif ayant la juridiction et la direction des terres à être occupées et utilisées en conformité des dispositions de la présente loi et en conformité des règles et règlements à être formulés en vertu des dispositions de cet article, est par ces présentes autorisé à céder sur bail toute partie des terres publiques des Etats-Unis réservées ou non réservées, y compris les forêts nationales, les parcs nationaux, les bornes nationales, les réserves indiennes, militaires et autres, pendant une période qui n'excédera pas cinquante années, en vue d'y construire des barrages, canaux, fossés, lignes de tuyaux, coursiers, tunnels, conduites, réservoirs, usines génératrices, lignes de transmission et autres ouvrages nécessaires ou appropriés au développement, à la production, transmission et utilisation de l'énergie hydro-électrique, lequel bail sera irrévocable, mais qui deviendra nul et sans effet advenant l'inobservation d'aucun de ses termes. Chaque pareil bail sera émis, tel que prescrit par le présent, par le chef du département de l'exécutif ayant le contrôle des terres publiques à être utilisées et après qu'il aura trouvé qu'un tel bail proposé est en harmonie avec l'intérêt public, et que la location de ce terrain, s'il est situé dans les limites d'une forêt, parc, borne ou réserve publique est conforme aux objets pour lesquels ces forêt, parc, borne ou réserve ont été créés.

ART. 2. Que les règles et règlements faits sous l'empire de la présente loi et chaque bail fait en conformité de cette loi, prescriront l'exploitation prompte et continue de la force hydraulique; un prix de loyer raisonnable et des termes de paiement de ce loyer; la mise en

*Le texte de la modification apportée à cette loi est donné à l'annexe XVII (b) page 161.

MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)



APPLIED IMAGE Inc
1653 East Main Street
Rochester, New York 14609 USA
(716) 482 - 0300 - Phone
(716) 288 - 5989 - Fax

2. L'Etat a le pouvoir, et il a convenu, par la loi de constitution en corporation, de céder à la *Development Company* le droit exclusif d'utiliser l'excédent des eaux du fleuve pour ses objets comme corporation.

3. Les Etats-Unis en vertu d'une loi du Congrès ou de l'exécutif, ont le pouvoir d'accorder ou de refuser la permission de construire un barrage et des dépendances, mais ce pouvoir ne peut être exercé que pour maintenir ou améliorer la navigation.

4. Le gouvernement des Etats-Unis n'a pas le pouvoir d'exiger, comme condition de la permission qu'il accorde pour construire un barrage, que la compagnie paye aucune compensation pour l'usage de l'excédent des eaux ou pour la jouissance de tout autre privilège; ils peuvent cependant déterminer la quantité d'eau du fleuve que nécessitent les objets de la navigation et celle qui peut être prise pour d'autres fins.

5. Lorsque la *Development Company* aura obtenu le titre nécessaire au terrain couvert par l'eau, et qu'elle aura construit ses ouvrages, en conformité des plans approuvés par le gouvernement de l'Etat et de la Nation, elle sera revêtue du droit exclusif de se servir de l'excédent des eaux du fleuve, et ne dépendra que du règlement des Etats-Unis (et peut-être de celui de l'Etat) en ce qui concernera la quantité d'eau qui pourra être dérivée de temps à autre.

ANNEXE VII

A consulter les rapports de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, en particulier les Troisième, Quatrième, Cinquième et Sixième Rapports de la Section des Etats-Unis.

NOTA: Le Bill H. R. 25707 du 59ème Congrès Deuxième Session, qui fut présenté à la Chambre des Représentants au nom du projet du Long-Sault, se trouve à la page 74 *et suivantes* du troisième rapport, et à la page 76 *et suivantes* est le chapitre 355 des Lois de l'Etat de New York de 1907, qui la Loi constituant en corporation la *Long Sault Development Company.*

AUSSI

Le Sixième Rapport Annuel, page 10 *et suivantes* renferme une discussion sur le bill H.R. 14531, y compris un rapport par la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes adressé au président du Comité des Rivières et des Havres, daté du 11 mars 1910.

ANNEXE VIII

OUVRAGES PROJETÉS

De la St. Lawrence Power Company et de la Long Sault Development Company dans le Fleuve St. Laurent, Près de l'Ile Barnhart*

PRELIMINAIRES

La *St. Lawrence Power Co., Limited*, est propriétaire de l'usine de force motrice située au bas de l'île Sheek, près de Mille Roches, Ontario. Elle prend son eau dans le canal de Cornwall, sur le côté nord de l'île Sheek, et fournit de l'énergie électrique et de l'éclairage au canal de Cornwall et à Cornwall, Moulinette, Mille Roches et Wales.

La chute du fleuve St. Laurent adjacente à l'usine génératrice de la *St. Lawrence Power Co., Limited* pourrait, théoriquement, fournir une bonne somme de force. Les propriétaires actuels de cette compagnie en acquirent la possession; ils pensaient pouvoir exploiter cette force théorique, à peu de frais, et par là augmenter de beaucoup la puissance de l'usine génératrice en existence. Un examen de la situation a démontré que, sans la coopération des propriétaires riverains sur le côté américain opposé, la *St. Lawrenre Power Co. Limited* ne peut obtenir qu'une faible force hydraulique.

La puissance de l'usine actuelle est d'environ 3,000 chevaux-vapeur à courants continus, et 2,300 chevaux-vapeur à courants intermittents, qui ne peuvent être produits que pendant une partie de l'année. L'énergie à courants continus pourrait être portée à 6,000 chevaux-vapeur, mais ce serait la somme maximum qui, au point de vue commerciale pourrait être produite au Canada, sans le concours des intérêts américains. Il n'y a pas d'autre endroit approprié, adjacent au Long-Sault, que la *St. Lawrence Power Company* pourrait utiliser pour produire indépendamment de la force additionnelle.

La *Long Sault Development Co.*, une corporation de l'Etat de New York, est autorisée par sa charte à construire des barrages, usines géné-

---

*Ceci est un exposé *ex parte* pas J. W. Rickey, ingénieur en chef de la *Long Sault Development Company*, corporation qui a demandé la permission de barrer le Long-Sault.

ratrices, écluses et ouvrages s'y rapportant dans le fleuve St. Laurent, pourvu qu'ils soient sur territoire américain, et elle peut, en conséquence, utiliser la chute du fleuve St. Laurent susmentionnée.

Grâce à leur coopération, en vue d'exploiter la force hydraulique du Long-Sault, ces compagnies pourront fournir, sur le territoire adjacent, une grande somme de force, et la coopération est le seul moyen pour capter la totalité de la puissance disponible du fleuve.

Un tel développement est conforme aux principes fondamentaux de la conservation des ressources naturelles.

Ci-après un exposé général du plan:

Carte Indiquant l'Emplacement des Ouvrages Projetés

La carte*, qui accompagne cette description, montre les îles Long-Sault, Sheek et Barnhart, le canal de Cornwall, et le tracé de la ligne frontière internationale, par rapport au chenal principal du fleuve St. Laurent. Ce chenal principal est dans les eaux internationales, sur le côté nord de l'île Long-Sault; mais, à une faible distance en aval des rapides, qui se trouvent en grande partie entre les îles Long-Sault et Sheek, il passe au sud de l'île Barnhart et entièrement en territoire américain. Environ 95 pour cent du volume de l'eau du fleuve St. Laurent passent par le chenal principal, au sud de l'île Barnhart; les autres 5 pour cent s'écoulent par la rivière Little et par le canal de Cornwall. La rivière Little forme le chenal international entre les îles Barnhart et Sheek. L'emplacement des barrages projetées, des usines génératrices, des canaux et des nouvelles écluses est aussi indiqué.

Barrages et Ouvrages de Commande

On a projeté la construction d'un barrage qui, pour commodité, est appelé "Barrage Supérieur" entre l'extrémité ouest de l'île Barnhart et l'extrémité est de l'île Long-Sault; à chaque extrémité de ce barrage le plus rapproché des bords, seront installées de grandes vannes, qui toutes ensemble pourront donner passage à environ 100,000 pieds cubes par seconde, ou 40 pour cent du débit moyen du fleuve. La construction d'un autre barrage, appelé "Barrage Inférieur", est projetée entre l'extrémité est de l'île Barnhart et la rive canadienne; il traversera la ligne frontière internationale. Ces barrages seront en béton plein et du type de gravitation.

---

*Une carte dessinée d'après les cartes de l'Amirauté et celle des Ingénieurs des E.U. accompagne ce rapport. Les indications à l'encre rouge sont des renseignements spéciaux concernant les entassements de glace et les ouvrages projetés de la *Long Sault Development Company*.

En outre des vannes du barrage supérieur, il est proposé de construire à chacune des usines génératrices un certain nombre de vannes pour la régulation de l'eau des biefs d'amont des barrages. Ces vannes auront de 35 à 50 pieds de largeur avec environ 15 pieds d'eau sur les buscs; elles seront construites de façon à être manœuvrées pendant toute l'année.

Usines Génératrices et Ecluse

La *St. Lawrence Power Co., Limited* se propose de construire une grande usine génératrice au nord-est du barrage inférieur, entre le barrage et la rive canadienne, près de l'écluse 20. Cette usine sera entièrement construite en territoire canadien, et suffisamment grande pour utiliser toute l'eau qui sera rendue disponible à cet endroit par la construction des barrages.

La Long-Sault Development Co., se propose de construire une puissante usine génératrice et une écluse sur le chenal du Sault du Sud, entre le pied de l'île Long-Sault et le chenal principal. En passant par cette écluse, lorsqu'ils remontent et descendent le fleuve, les bateaux qui se servent maintenant du canal de Cornwall gagneront environ 4½ heures de temps.

Il est question de construire une et peut-être deux usines génératrices à l'extrémité est de l'île Barnhart, et de creuser un coursier d'amont relié au bief d'amont du barrage inférieur pour amener de l'eau à ces usines.

Constructions Diverses

La largeur du chenal Little sera portée à environ 1,000, afin d'en faire un canal droit, large et profond pour amener l'eau aux usines génératrices près du barrage inférieur.

Des fossés seront creusés sur le côté sud du canal de Cornwall, entre les écluses 20 et 21, selon les besoins.

Tous les changements faits aux écluses 20 et 21 rendus nécessaires par la construction des barrages projetés seront affectués sans frais pour le gouvernement.

Approbation et Inspection du Gouvernement

Les plans seront soumis à l'approbation des ingénieurs des gouvernements du Canada et des Etats-Unis; et si on le désire, ils auront le droit d'inspecter la construction des ouvrages dans leurs pays respectifs.

Etat du Canal de Cornwall

Le canal de Cornwall a une longueur de 11½ milles; il est encaissé entre deux chaussées de terre sur plus de 5 milles; entre l'écluse 20 et 21 la profondeur de l'eau, retenue par ces chaussées, excède 35 pieds, sur une disance de 2½ milles. Lorsque les barrages proposés auront été construits, et que l'eau du fleuve, en amont, aura été élevé au niveau projeté, la pression exercée par l'eau actuellement sans contre-pression, sera pratiquement éliminée, et tout danger de rupture en cet endroit sera éliminé. Les choses resteront au même état en aval du barrage 20. La construction des ouvrages projetés réduira d'au moins 50 pour cent le danger de rupture sur toute la longueur du canal; le gouvernement Canadien, ne pourrait arriver à un tel résultat sans dépenser des centaines de mille dollars.

Une rupture de la chaussée du canal, près de l'écluse 18, survenue le 23 juin 1908, paralysa toute navigation dans le canal de Cornwall pendant 17 jours. Si l'écluse du Sault du Sud avait été construite en ce temps-là, cette rupture n'aurait nullement retardé la navigation, car les bateaux auraient passé par l'écluse du Sault du Sud, pendant le temps des réparations.

La Beauté Naturelle du Fleuve sera Conservée

La beauté naturelle du fleuve en amont de l'écluse 21 ne sera pas altérée. En aval des barrages, elle ne sera pas non plus grandement changée. Le seul changement notable sera le remplacement des rapides actuels par de longs déversoirs; l'eau se précipitera du sommet de ces barrages en deux nappesin interrompues d'une longueur totale d'un mille et demi, et d'une hauteur de quarante pieds, soit environ le quart de la hauteur des chutes du Niagara; un tel spectacle égalera en grandeur celui des rapides du Long-Sault, et sera unique au monde.*

Les rapides du Long-Sault attirent les curieux pendant la saison d'été qui ne se prolonge guère au-delà de quatre mois, et les passagers ne peuvent les contempler que quelques minutes, car le bateau qui les descend y passe rapidement. Si les ouvrages proposés sont construits, on pourra jouir toute l'année du spectacle des environs des barrages.

*Lorsque les usines de la Long-Sault Company fonctionneront à leur pleine capacité, l'eau passera presque toute par les turbines, il n'en restera guère pour se déverser du sommet des barrages.—Ed.

Effet des Ouvrages Proposés sur les Compagnies de Transport et le Public

Une seule ligne de bateaux de passagers descend les rapides du Long-Sault; ces bateaux font une descente chaque jour pendant la saison d'été des touristes, de juin à fin de septembre. Ni les radeaux, ni les transports à vapeur ne peuvent passer par le chenal principal sur le côté nord de l'extrémité est de l'île Long-Sault, et aucun bateau ne peut remonter ce chenal. Lors d'une audience publique à Montréal, le 6 novembre 1907, on s'est opposé à la construction des barrages proposés, sous prétexte que la disparition des rapides réduira de beaucoup le nombre des passagers.

La construction des barrages projetés fournira aux touristes l'occasion de passer par la plus haute écluse en maçonnerie qui existe au monde, et de voir les plus longs barrages déversoirs qui aient été jamais construits, du sommet desquels l'eau d'une profondeur de plusieurs pieds se précipitera d'une hauteur de quarante pieds. De pareilles attractions jetteront dans l'ombre un voyage à travers les rapides du Long-Sault, qui, dit-on, généralement, sont moins pittoresques et moins émotionnants que les rapides du Coteau, ceux des Cèdres, de Split Rock, des Cascades et de Lachine, que, l'on passe les uns après les autres, entre ce point et Montréal.

Les steamers transportant des passagers ne seront retardés que d'une vingtaine de minutes, pendant leur passage par l'écluse du Sault du Sud, en comparaison du temps qu'il faut pour sauter le Long-Sault. En se rendant vers l'ouest, les bateaux gagneront au moins deux heures sur le temps nécessaire pour remonter le fleuve en passant pas le canal de Cornwall. Donc, sur un voyage d'aller et retour, ils gagneront 1½ de temps si les ouvrages proposés sont construits.

Les steamers de transport pourront gagner au moins 4½ de temps par tournée en passant par l'écluse de Sault du Sud.

La force motrice des ouvrages proposés sera utilisée surtout par les ateliers et les manufactures qui seront établis dans un rayon de transmission possible des usines génératrices. Les matières premières seront apportées à ces établissements de diverses sources, et les produits manufacturiers expédiés aux marchés du monde. La construction des ouvrages proposés grossira donc énormément le trafic des chemins de fer et des compagnies de transport par eau.

De nouvelles industries et manufactures, qui dépendront de la force motrice produite par les eaux du Long-Sault, donneront de l'emploi à des milliers de personnes; et, d'une manière ou de l'autre, tous les cen-

tres qui utiliseront la force produite par ces ouvrages projetés, et le public en général, en bénéficieront grandement.

Arpentages de Contour le Long du Fleuve

Les ingénieurs des deux compagnies ont terminé des arpentages exacts de tout le fleuve, à partir de l'extrémité est de l'île Barnhart jusqu'à Waddington, formant une longueur d'environ 23 milles. Ces arpentages indiquent tous les contours, à 2½ pieds d'intervalle, ainsi que les lignes de propriété sur les îles et les rives principales, jusqu'à un point en amont de l'île Croil; entre ce dernier point et Waddington les lignes de contour et de propriété ont été arpentées jusqu'au repère 215 au-dessus du niveau de la mer. C'est à l'aide de ces cartes que l'on pourra régler toutes les questions qui se présentent lorsque le fleuve sera élevé jusqu'au niveau proposé.

La *St. Lawrence Power Co., Limited*, a fait l'acquisition de beaucoup des terres et des droits de plusieurs riverains, qui auraient subi des dommages par les changements proposés, et des négociations sont engagées pour l'achat de ce qui reste.

Sur le côté américain, la *Long Sault Development Company* a pris possession de presque toute l'île Barnhart et de la moitié est de l'île Long-Sault; elle a aussi acheté les droits des riverains sur l'extrémité ouest de l'île, et environ 2,000 acres de terre sur la rive principale, à partir d'un point vis-à-vis de l'extrémité est de l'île Barnhart et se dirigeant vers le haut du fleuve jusqu'au canal de Massena, sur une longueur d'environ 8 milles. Les deux compagnies achètent du terrain sur leurs bords respectifs du fleuve, jusqu'au repère 215 au-dessus du niveau de la mer, qui sera suffisamment élevé au-dessus du niveau future du fleuve; elles acquièrent aussi les droits des riverains le long des cours d'eau qui se jettent dans le fleuve St. Laurent, où les riverains pourraient être exposés à quelques dommages.

Amélioration de l'Etat des Glaces à Cornwall

La plus grande partie du frasil de la section du fleuve, en amont de Cornwall, se forme dans les courants qui précèdent les rapides et dans les rapides eux-mêmes. La construction des barrages proposés réduira la rapidité de ces courants d'amont. Les rapides disparaîtront complètement, et il y aura une grande diminution de frasil.

Dans l'état actuel des choses, il se forme d'énormes masses du frasil en amont des rapides, et dans les rapides eux-mêmes; ils sont emportés par les eaux jusqu'à la tête du lac St. François où ils s'entassent

sous la couche de glace qui recouvre le lac. Chaque hiver ces barrages suspendus causent des inondations par le refoulement des eaux qui s'élèvent de 15 à 30 pieds au-dessus du niveau normal de l'été, et mettent la ville de Cornwall en danger. En l'année 1887, les eaux ainsi refoulées remontèrent jusqu'à la cinquième rue et inondèrent environ les deux tiers de la ville.

Les barrages projetés ne feront pas disparaître entièrement le danger d'inondation de la ville de Cornwall, mais ils amoindriront de beaucoup celui causé par l'amoncellement des glaces, question vitale pour les citoyens de Cornwall.

Amélioration de la Situation Créée par les Glaces en Amont des Barrages

Au cours des années passées, entre autres en 1887 et 1905, de grands amoncellements de glace se sont formés à des points dangereux dans le chenal du fleuve, vis-à-vis de Farran Point, ainsi que sur le côté sud de l'île Croil. Les eaux retenues par ces amoncellements remontèrent jusqu'à Morrisburg.

Des investigations attentives des cotes d'eaux hautes, au cours des pires inondations enregistrées, celle de Morrisburg en 1887, entre Cornwall et Morrisburg, ont prouvé péremptoirement ce qui suit:

Le chenal principal du fleuve, à partir de l'extrémité inférieure de l'île Croil jusqu'à l'extrémité supérieure de l'île Barnhart, n'a jamais été obstrué par les glaces, mais lorsque les eaux d'en aval des rapides ont été refoulées jusqu'à un niveau presque aussi élevé que celui qui sera produit en amont des barrages proposés. En aval du Long-Sault et en amont de l'île Croil, les glaces obstruent souvent le chenal tout entier, d'une rive à l'autre.

Les inondations à Morrisburg sont principalement causées par les amoncellements de glace dans les environs de l'île Weaver.

Le tableau qui suit indique le surélèvement des eaux, en février 1887, au-dessus du niveau normal d'été, le débit du fleuve étant d'environ 250,000 pieds cubes par seconde dans les deux cas.

Endroit du chenal Principal	Surface normale au-dessus de la mer	Niveau, inondation de 1887	Elévation de l'eau Refoulée
Vis-à-vis de l'écluse 18	156·4	185·4	29·0 pds.
Vis-à-vis de l'extrémité est de l'île Barnhart	159·2	190·2	31·0 "
Vis-à-vis du centre de l'île Barnhart	164·7	194·2	29·5 "
Vis-à-vis de l'ouest de l'île Barnhart	172·9	194·2	21·3 "
A l'endroit proposé pour le barrage supérieurs	182·0	200·0	18·0 "
Vis-à-vis de l'entrée du canal de Cornwall	200·1	204·1	4·0 "
Un mille en aval de l'extrémité ouest de l'île Long-Sault	203·0	204·4	1·4 "
Vis-à-vis de l'ouest de l'île Long-Sault	204·8	206·2	1·4 "
Vis-à-vis de l'extrémité ouest de l'île Croil	206·1	209·7	3·6 "
Un mille à l'est de la pointe Weaver	208·0	214·3	6·3 "
Vis-à-vis de la pointe Weaver	208·3	224·7	16·4 "
Vis-à-vis de Morrisburg	213·5	225·5	12·0 "

Les amoncellements de glace, en amont de l'île Long-Sault sont généralement formés artificiellement par les habitants, et peuvent être empêchés. Il est possible de briser ceux qui se forment naturellement.

La construction du barrage projeté améliorera l'état des glaces d'amont, et amoindrira le danger d'inondation à Morrisburg.

RESUMÉ

I. Avantages Généraux pour le Public

(*a*) Les usines génératrices projetées fourniront à bon marché une source d'électricité abondante et sûre à tous les centres habités, situés dans un rayon de transmission.

(*b*) La force motrice à prix minime occasionnera la création de nouvelles industries, et sera avantageuse aussi à celles déjà établies.

(*c*) La construction des barrages et des usines projetés entraînera une dépense de plusieurs millions de dollars, qui seront distribués entre les compagnies de transport, les manufacturiers, les marchands et les ouvriers. C'est impossible de calculer la somme qui sera dépensée directement ou indirectement par l'utilisation de cette force, mais le montant requis pour la construction d'ateliers, l'installation des lignes de transmission, etc. etc., exigera encore plusieurs autres millions de dollars.

(*d*) La force motrice produite sera presque totalement utilisée à la fabrication d'articles utiles qui devront être expédiés par eau ou par voies ferrées; les compagnies de transport en retireront donc continuellement des revenus à l'avenir.

II. Amélioration de la Navigation

(*a*) La navigation sera beaucoup améliorée. Les rapides actuels qui sont impraticables seront éliminés et remplacés par un cours d'eau large et sûr. La vitesse du courant des chenaux de Farran Point et de Long Sault sera de beaucoup ralentie.

(*b*) L'écluse du Sault du Sud doublera les moyens que fournit maintenant le canal de Cornwall à la navigation en amont du Long-Sault, et [illegible] temps de l'élargissement du canal de Cornwall, travaux qui [illegible] de dépense d'argent pour le gouvernement du Canada.

(*c*) La duplication des moyens de navigation, en amont du Long-Sault protégera les compagnies de transport contre tout délai causé par incident ou autrement dans le canal de Cornwall ou dans l'écluse du Sault au Sud.

(*d*) La construction de ces ouvrages permettra aux bateaux passant par le Long-Sault de faire une tournée en 4½ de moins de temps qu'à présent,

(*e*) L'écluse du Sault du Sud fonctionnera sept jours par semaine, pendant la saison de la navigation, et, comme le canal de Cornwall, sera exempt de péage.

III. Amélioration de l'Etat des Glaces

(*a*) L'état des glaces en amont des barrages sera beaucoup amélioré, et ainsi sera amoindri le danger des amoncellements et des inondations de la ville de Cornwall.

(*b*) Le fleuve en amont des barrages sera libéré des amoncellements de glace, de sorte que la répétition des inondations de 1887 et de 1905 n'aura pas lieu.

IV. Etat du Canal de Cornwall

(*a*) Les ouvrages proposés seront construits sous condition que l'intégrité et l'utilité du canal de Cornwall seront conservées.

Vue sur le Bas du Sault du Sud, près de la Prise d'Eau du Canal, Montrant le Chenal Obstrué par les Glaces

(*b*) Les ouvrages proposés sont disposés de manière à ne nuire en rien au trafic du canal de Cornwall. Il restera tel qu'il est, et sera ouvert au service pendant la construction des ouvrages et pour toujours dans la suite.

(*c*) Lorsque le niveau de l'eau en amont des barrages aura été élevé au point voulu, tout danger de rupture dans les chaussées du canal entre les écluses 20 et 21 sera totalement et pour toujours enlevé.

ANNEXE IX (a)

BILL No. 115*

TEL QUE ORIGINALEMENT PRÉSENTÉ A LA CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA, POUR CONSTITUER EN CORPORATION LA ST. LAWRENCE POWER TRANSMISSION COMPANY, LIMITED, 2ÈME SESSION, 11ÈME PARLEMENT. 9-10 EDOUARD VII.; 1909-10*

Loi constituant en Corporation la St. Lawrence Power Transmission Company, Limited

CONSIDÉRANT qu'il a été présenté une pétition demandant que soient établies les dispositions législatives ci-dessous énoncées, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

1. Francis H. McGuigan, de la cité de Toronto, province de l'Ontario, entrepreneur; James W. Rickey, de la ville de Massena, état de New-York, ingénieur hydraulicien; William Chalmers McLaren, manufacturier, et Robert Bowie, manufacturier, tous deux de la ville de Brockville; Isaac Philip Wiser, de la ville de Prescott, manufacturier; Peter Ernest Campbell, marchand, et Archibald Denny, banquier, tous deux de la ville de Cornwall, tous endroits dans la province de l'Ontario, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie, sont constitués en une corporation portant nom la St. Lawrence Power Transmission Company, limited, laquelle est en la présente loi désignée par l'expression "la Compagnie."

2. Les ouvrages autorisés par la présente loi sont déclarés être à l'avantage du Canada en général".

3. Les hommes nommés à l'article premier de la présente loi sont constitués directeurs provisoires de la Compagnie.

4. Le capital social de la Compagnie est de deux cent cinquante mille dollars et divisé en actions de cent dollars chacune.

---

*Après que le bill avait été radicalement modifié, à la suite de protestations formulées par la Commission de la Conservation, et la Marine Canadienne et autres intérêts, il a été adopté en la forme qui figure à l'annexe IX (b), page 125.

5. Le siège de la Compagnie est en la ville de Cornwall, province de l'Ontario, ou à tel autre endroit que détermine, lorsqu'il y a lieu, la Compagnie par règlement.

6. La Compagnie peut acheter, louer, ou autrement acquérir des terrains et des chutes hydrauliques et peut construire, entretenir, mettre en service, utiliser et administrer des usines, machines et outillage pour la production, l'emmagasinage, la transmission et la distribution de la force ou énergie pneumatique, électrique, hydraulique et autre, et peut acquérir par bail, achat ou autrement de l'électricité et autre courant ou force ou énergie électrique, pneumatique, hydraulique ou autre, et emmagasiner, utiliser, approvisionner, fournir, distribuer, vendre, louer ces forces ou énergie, faire des contrats à cet effet et en disposer, de même que de l'électricité, d'un courant, de la force ou énergie produits par la Compagnie pour toutes ou quelques-unes des fins d'éclairage, de chauffage ou de force motrice ou tout autre objet pour lequel l'électricité ou autre force ou énergie ou courant électrique ou autre peuvent être employés.

7. La Compagnie peut construire, entretenir et exploiter des lignes de fils métalliques, des câbles, des poteaux, tunnels, tranchées, conduites et autres ouvrages de la manière et dans la mesure voulues pour les objets de la Compagnie, et conduire, emmagasiner, acheter, vendre et fournir, par contrat et autrement, de l'électricité et autre force motrice, et, au moyen de ces lignes de fils métalliques, câbles, poteaux, tunnels, tranchées, conduites, moteurs ou autres conducteurs ou appareils, conduire, transmettre, fournir cette électricité ou autre force ou énergie à toute autre compagnie ou personne, ou recevoir cette électricité, force ou énergie, de toute autre compagnie ou personne, en tout lieu, par, sur, le long ou à travers tout chemin public, pont, viaduc, chemin de fer ou cours d'eau, ou sur ou sous toutes eaux.

8. La Compagnie peut acquérir et utiliser la force hydraulique ou la vapeur pour la compression de l'air ou la production de l'électricité, et faire des contrats à cet effet, la vendre, l'aliéner et la distribuer soit comme force hydraulique ou autre force, soit en la convertissant en électricité ou autre force pour toutes fins auxquelles l'électricité ou autre force peuvent s'appliquer.

9. La Compagnie peut également, pour pouvoir fournir et garantir une force constante pour les fins à être servies par la Compagnie, importer de l'électricité ou autre force des Etats-Unis, et elle peut exporter de l'électricité ou autre force aux Etats-Unis.

10. La Compagnie peut construire ou acquérir par bail, achat ou autrement, et mettre en service pour les besoins de ses ouvrages, ses

lignes ou opérations et pour ses objets, des lignes de télégraphe ou de téléphone ou autres ouvrages et moyens de communication.

11. La Compagnie peut, au moyen de primes, de prêts, de garanties ou autrement, venir en aide à toute industrie ou entreprise employant ou convenant d'employer la force fournie par la Compagnie ou fournissant ou convenant de fournir de la force à la Compagnie, et elle peut acquérir des actions de toute corporation exerçant ou ayant le pouvoir d'exercer pareille industrie ou entreprise, ainsi que les obligations, débentures ou autres valeurs ou obligations de toute pareille corporation, et elle peut agir en qualité d'agent ou d'administrateur pour ces industrie, entreprise ou corporation.

12. La Compagnie peut vendre, louer ou autrement aliéner son actif ou ses biens immobiliers.

13. La Compagnie peut faire, accomplir et exécuter tout traité avec toute compagnie de force autorisée à exécuter, accomplir ou exercer quelques-uns des pouvoirs conférés à la Compagnie pour l'achat par cette dernière et la vente et le transfert à cette dernière, de la totalité ou de partie des droits, pouvoirs, concessions, actifs, biens, opérations et entreprise de cette autre compagnie, et pour la prise et le paiement, par la Compagnie, de la totalité ou d'une partie des contrats, engagements et obligations de cette autre compagnie.

14, La Compagnie peut, dans les comtés de Leeds, Grenville, Dundas, Stormont et Glengarry, dans la province de l'Ontario, et dans les comtés de Soulanges, Vaudreuil, Jacques-Cartier, et dans la cité de Montréal, dans la province de Québec, pénétrer sur tout terrain de particuliers et arpenter, choisir, prendre et acquérir telles parties de ces terrains qui sont nécessaires à quelques-uns des ouvrages ou à quelqu'une des entreprises de la Compagnie, ou pour ses lignes, fils, câbles, poteaux, tunnels, tranchées ou conduites et peut pénétrer sur tous terrains, de chaque côté de ces lignes ou conduites, et y abattre ou en enlever des arbres ou branches d'arbres, ou toutes autres obstructions qu'il sera nécessaire d'abattre et d'enlever pour la sûreté de ces lignes ou conduites, et en cas de désaccord entre la Compagnie et le propriétaire ou l'occupant des terrains que la Compagnie peut prendre ou sur lesquels elle peut pénétrer pour quelques-uns des objets ci-dessus, ou à l'égard de tous dommages qui y sont faits par la construction des dits ouvrages, entreprises, lignes, câbles, poteaux, tunnels, tranchées ou conduites sur ces terrains, ou par l'enlèvement d'obstacles de ces terrains, les dispositions de la *Loi des chemins de fer* qui peuvent s'appliquer, s'y appliqueront.

15. La Compagnie peut prendre des niveaux et faire des arpen-

tages des terrains et des biens sur, à travers ou sous lesquels les ouvrages de la Compagnie doivent être construits, passés ou exploités ainsi qu'une carte ou plan de ces terrains ou biens et du cours ou de la direction des dits ouvrages et des terres et biens qu'elle a intention de prendre, ou sur ou sous lesquels ils doivent passer, autant qu'elle s'en est assurée jusqu'alors, et aussi le livre de renvoi pour ces ouvrages et les déposer ainsi que l'exige la *Loi des chemins de fer* relativement aux plans et arpentages par sections ou parties moindres que la totalité des dits ouvrages ou de telles parties de ces ouvrages que la Compagnie juge à propos, et des pareils dépôts comme susdit de la carte ou du plan et du livre de renvoi de toutes et de chaque pareilles sections ou parties des dits ouvrages tous les articles de la *Loi des chemins de fer* qui peuvent s'y appliquer s'appliqueront à ces sections ou parties desdits ouvrages d'une manière aussi entière et effective que si lesdits arpentages et niveaux des terrains et biens sur, à travers ou sous lesquels la totalité desdits ouvrages sont ou avaient été construits ou passés eussent été faits ou pris, ainsi qu'à la carte ou au plan de la totalité desdits ouvrages, d'une manière aussi entière que si le livre de renvoi pour la totalité desdits ouvrages avait été pris, fait, examiné, certifié et déposé conformément aux dits articles de la *Loi des chemins de fer.*

16. Les directeurs peuvent en tout temps émettre des obligations de la Compagnie dans le but de se procurer des fonds pour l'exécution de ladite entreprise; lesquelles obligations constituent une charge sur les ouvrages, les concessions, l'outillage et l'entreprise de la Compagnie, et sont payables aux époques et lieux, et sont vendues au prix que déterminent les directeurs, et la Compagnie peut hypothéquer ou engager toutes ces obligations pour les avances de fonds qui seront faites sur ces dernières.

17. La Compagnie peut poursuivre ses opérations dans tout le Canada.

18. L'article 151 et les articles 172 à 220, tous deux compris, de la *Loi des chemins de fer*, en tant qu'ils sont applicables et qu'ils ne sont pas inconciliables avec la présente loi, s'appliquent à la Compagnie et à son entreprise, subordonnément à ce qui suit:

(*a*) Chaque fois que dans la *Loi des chemins de fer* se présente le mot "compagnie", il comprend et signifie la Compagnie par la présente loi constituée en corporation;

(*b*) chaque fois que dans la *Loi des chemins de fer* se présentent les mots "chemin de fer", ils signifient, en tant qu'ils s'appliquent aux dispositions de la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interpré-

tation différente, les terrains, ouvrages, conduites, câbles et autres ouvrages dont la présente loi autorise la construction ou l'acquisition;

(*c*) chaque fois que dans la *Loi des chemins de fer* le mot "terrain" se présente, il comprend tout terrain, bien, privilège ou servitude active dont la Compagnie a besoin, en totalité ou en partie, pour la construction ou l'exploitation des ouvrages autorisés par la présente loi, sans qu'il soit nécessaire d'en acquérir le titre de pleine propriété.

19. Les articles 127, 136, 137, 141 de la Partie II de la *Loi des compagnies* ne s'appliquent pas à la Compagnie.

ANNEXE IX (b)

LOI CONSTITUANT EN CORPORATION

LA ST. LAWRENCE POWER TRANSMISSION COMPANY, TELLE QUE FINALEMENT ADOPTÉE PAR LA CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA 9-10 EDOUARD VII, CHAP. 166. SANCTIONNÉE LE 4 MAI 1910

Loi constituant en corporation la St. Lawrence Power Transmission Company, Limited

CONSIDÉRANT qu'il a été présenté une pétition demandant que soient établies les dispositions législatives ci-dessous énoncées, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. Francis H. McGuigan, de la cité de Toronto, province de l'Ontario, entrepreneur; James W. Rickey, de la ville de Massena, état de New York, ingénieur hydraulicien; William Chalmers MacLaren, manufacturier, et Robert Bowie, manufacturier, tous deux de la ville de Brockville; Isaac Philip Wiser, de la ville de Prescott, manufacturier; Peter Ernest Campbell, marchand, et Archibald Denny, banquier, tous deux de la ville de Cornwall, tous endroits dans la province de l'Ontario, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie, sont constitués en une corporation portant le nom la St. Lawrence Power Transmission Company, limited, laquelle est en la présente loi désignée par l'expression "la Compagnie".

2. Les hommes nommés à l'article premier de la présente loi sont constitués directeurs provisoires de la Compagnie.

3. Le capital social de la Compagnie est de deux cent cinquante mille dollars et divisé en actions de cent dollars chacune.

4. Le siège de la Compagnie est en la ville de Cornwall, province de l'Ontario, ou à tel autre endroit en Canada que détermine, lorsqu'il y a lieu, la Compagnie par règlement.

5. La Compagnie peut—

(*a*) construire, entretenir, tenir en service, utiliser et administrer des conduites, tunnels, lignes de transmission, constructions, bâtiments.

machines, outillages, appareils, instruments et accessoires, et ériger et maintenir des poteaux et des tours, et poser et entretenir des tuyaux, câbles, fils ou autres conducteurs et les relier à des lignes similaires dans les autres provinces et à des lignes similaires dans les Etats-Unis en vue de l'importation au Canada seulement.

(*b*) acquérir par achat ou bail de l'électricité et du courant, de la force ou énergie électrique, pneumatique ou autre, et peut fournir, distribuer, vendre, louer, faire des contrats à cet effet et en disposer pour l'éclairage, le chauffage ou la force motrice, ou autres objets pour lesquels l'électricité ou autre force ou énergie ou courant électrique peuvent être employés;

(*c*) acquérir les terres, servitudes ou privilèges qui sont nécessaires aux objets de son entreprise.

2. Dans le cas de contestation ou de différend quant aux prix à exiger pour la force motrice ou l'énergie électrique ou autre pour quelqu'un des objets mentionnés en la présente loi, ou quant au mode de distribution de cette force ou énergie, ou quant au temps dans lequel elle sera fournie ou quant à la quantité à fournir, ou quant aux conditions auxquelles elle sera fournie pour l'usage, cette contestation ou ce différend sera réglé par la Commission des chemins de fer pour le Canada sur demande de tout consommateur ou de la personne qui demande de la force motrice ou de l'énergie électrique ou autre transmise ou produite par la Compagnie ou sur demande de la Compagnie. Ladite Commission des chemins de fer pour le Canada, sur demande de toute personne ou municipalité, ou sur demande du gouvernement du Canada, ou du gouvernement de la province de l'Ontario, ou du gouvernement de la province de Québec, détermine en tout temps, pour des périodes d'au plus cinq années chacune, le prix moyennant lequel la Compagnie peut acheter de l'électricité et du courant, de la force ou énergie électrique, pneumatique ou autres, et détermine en tout temps, pour des périodes d'au plus cinq années chacune, les prix auxquels la Compagnie de force du Saint-Laurent, constituée en corporation par le chapitre 111 des statuts de 1901, peut vendre ou louer à la Compagnie cette électricité, et ces courants, force ou énergie électrique, pneumatique ou autres.

3. L'article 247 de la *Loi des chemins de fer* s'applique aux ouvrages et à l'entreprise de la Compagnie.

6. La Compagnie peut construire ou acquérir par bail, achat ou autrement, et mettre en service pour les besoins de ses ouvrages, lignes ou opérations et pour ses objets, des lignes de télegraphe ou de téléphone ou autres ouvrages et moyens de communication.

7. Sauf en tant qu'il est expressément prévu au contraire dans la présente loi, la *Loi d'inspection de l'électricité*, 1907, s'applique à la Compagnie et à son entreprise.

8. Les directeurs peuvent en tout temps émettre des obligations de la Compagnie dans le but de se procurer des fonds pour l'exécution de ladite entreprise; lesquelles obligations constituent une charge sur les ouvrages, les concessions, l'outillage et l'entreprise de la Compagnie, et sont payables aux époques et lieux, et sont vendues au prix que déterminent les directeurs, et la Compagnie peut hypothéquer ou engager toutes ces obligations pour les avances de fonds qui seront faites sur ces dernières.

9. Les pouvoirs conférés à la Compagnie par la présente loi ne doivent pas être exercés tant que la Compagnie n'aura pas préalablement soumis les plans de ces ouvrages au Gouverneur en conseil et n'y aura pas reçu son assentiment.

10. La *Loi des chemins de fer*, en tant qu'elle est applicable et qu'elle n'est pas inconciliable avec la présente loi, s'applique à la Compagnie et à son entreprise.

(2.) Chaque fois que dans la *Loi des chemins de fer* se présente le mot "compagnie", il comprend et signifie la Compagnie par la présente loi constituée en corporation.

(3.) Chaque fois que dans la *Loi des chemins de fer* se présentent les mots "chemins de fer", ils signifient, en tant qu'ils s'appliquent à la présente loi ou à la Compagnie et à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, les ouvrages dont la présente loi autorise la construction.

(4.) Les pouvoirs d'expropriation par la présente loi conférés à la Compagnie ne peuvent s'exercer que dans les comtés de Frontenac, Leeds, Grenville, Dundas, Stormont, et Glengarry et dans la cité de Kingston, dans la province de l'Ontario, et dans les comtés de Soulanges, Vaudreuil et Jacques-Cartier et dans la cité de Montréal, dans la province de Québec.

(5.) Dans le cas où la Compagnie exercerait les droits d'expropriation conférés par la présente loi, dans le but d'acquérir des terrains pour l'emplacement de sa voie, ces terrains devront être acquis en franc-alleu.

11. Rien dans la présente loi ne sera interprété de manière à autoriser la Compagnie à exporter de l'électricité ou de la force électrique ou autres aux Etats-Unis.

12. Le Gouverneur en conseil ne doit pas donner son approbation à la construction d'autres canaux, cours d'eau, coursiers, barrages,

digues en ailes, conduites ou autres ouvrages dans le fleuve Saint-Laurent par la Compagnie de force du Saint-Laurent, sous le régime des dispositions du chapitre 111 des statuts de 1901, ni agréer ou approuver aucunes conditions concernant la diversion des eaux ou forces motrices du Canada, les prix et taux à payer, le louage de tous barrages et outillage pour le développement d'énergie, la réserve des forces motrices pour usage en Canada, la sauvegarde des canaux canadiens, des terrains adjacents et de la navigation, l'assentiment du gouvernement britannique sous l'empire du traité d'Ashburton ou autre traité, à moins et jusqu'à ce que les plans, devis et tous les termes et conditions aient été d'abord soumis au Parlement et approuvés par lui.

13. Rien dans la présente loi ne peut être considéré comme devant constituer une approbation de la part du Parlement du développement de toute force motrice à l'avenir soit par la construction d'un barrage dans ou à travers le fleuve Saint-Laurent, sous le régime du chapitre 111 des statuts de 1901 intitulé: "Acte constituant en corporation la Compagnie de force du Saint-Laurent", soit autrement. La Compagnie, par la présente loi constituée, n'est pas davantage autorisée à distribuer de la force motrice produite par la Compagnie de force du Saint-Laurent, autre que celle qui est produite par et en correspondance avec les ouvrages déjà construits par ladite compagnie de force du Saint-Laurent.

14. La Compagnie doit commencer la construction de ses ouvrages dans un an et les achever dans les trois ans à compter de la date de la proclamation du Gouverneur en conseil mettant la présente loi en vigueur, et si lesdits ouvrages ne sont pas ainsi commencés et achevés les pouvoirs conférés par la présente loi prendront fin pour ce qui des dits ouvrages restera alors inachevé.

15. Les articles 136, 137 et 141 de la Partie II de la *Loi des compagnies* ne s'appliquent pas à la Compagnie.

16. La présente loi entrera en vigueur à une date désignée par proclamation du Gouverneur en conseil.

ANNEXE X

LOI CONSTITUANT EN CORPORATION

LA ST. LAWRENCE POWER COMPANY, 1 EDOUARD VII. CHAP. III. SANCTIONNÉE PAR LA CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA, LE 23 MAI 1901

Loi constituant en corporation la Compagnie de force du Saint-Laurent

CONSIDÉRANT qu'il a été présenté une requête demandant qu'il soit statué ainsi qu'il est ci-dessous énoncé, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. Michael Patrick Davis, Duncan Byron McTavish, D'Arcy Scott, Robert J. Devlin et William Hepburn Curle, tous de la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton et la province d'Ontario, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie, sont constitués en corporation sous le nom de "Compagnie de force du Saint-Laurent,"—(*St. Lawrence Power Company,*)—ci-après appelée "la compagnie."

2. Les personnes dénommées au premier article du présent acte sont constituées les premiers directeurs ou directeurs provisoires de la compagnie, et une majorité d'entre elles formera quorum; et elles pourront immédiatement ouvrir des livres d'actions et se procurer des souscriptions d'actions dans l'entreprise, recevoir des versements sur les actions souscrites, et administrer les affaires de la compagnie.

3. Le capital social de la compagnie sera d'un million cinq cent mille piastres, divisé en actions de cent piastres chacune; et les directeurs pourront en tout temps faire des appels de versements, selon qu'ils le jugeront nécessaires, mais nul appel ne dépassera dix pour cent des actions souscrites.

4. Les directeurs pourront, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, après que tout le capital social aura été souscrit et qu'il en aura été versé cinquante pour cent en argent, accroître le capital social de temps à autre jusqu'à concurrence de cinq millions de piastres au plus; mais le capital ne sera pas ainsi accru avant qu'une résolution du conseil

de direction, autorisant cette augmentation, n'ait d'abord été soumise aux actionnaires et approuvée par eux à une assemblée générale spéciale régulièrement convoquée à cet effet, à laquelle assemblée des actionnaires représentant au moins les deux tiers du capital social seront présents ou représentés par fondés de pouvoirs.

5. Le bureau central de la compagnie sera établi en la cité d'Ottawa, dans la province d'Ontario, ou en tout autre endroit en Canada que les directeurs fixeront au besoin par règlement.

6. Lorsque vingt-cinq pour cent du capital social auront été souscrits, et que dix pour cent de ce montant auront été versés dans quelque banque constituée en Canada, les directeurs provisoires convoqueront une assemblée des actionnaires de la compagnie en quelque lieu désigné de la cité d'Ottawa,—à laquelle assemblée les actionnaires présents ou représentés par fondés de pouvoirs, qui auront versé pas moins de dix pour cent du montant des actions qu'ils auront souscrites, éliront un conseil de direction composé de cinq directeurs.

(2.) Avis de cette assemblée sera suffisamment donné en l'expédiant par la poste, franc de port, à la dernière addresse postale connue de chaque actionnaire, au moins dix jours avant la date de l'assemblée.

7. L'assemblée générale annuelle des actionnaires aura lieu le troisième lundi de septembre de chaque année, ou à telle autre date, chaque année, que les directeurs fixeront au besoin par règlement.

(2.) A cette assemblée, les souscripteurs au fond social présents ou représentés par fondés de pouvoirs, qui auront opéré tous les versements échus sur leurs actions, éliront cinq personnes comme directeurs de la compagnie, et l'un ou plusieurs de ces directeurs pourront être salariés, et une majorité d'entre eux constituera quorum.

(3.) Les actionnaires ayant droit de vote pourront seuls agir comme fondés de pouvoirs aux assemblées de la compagnie.

(4.) Chaque directeur devra porter au moins dix actions du capital social de la compagnie.

8. La compagnie pourra.

(*a*) produire, utiliser, fournir et en disposer, de l'électricité, de l'eau et du gaz, et de la force hydraulique ou autre, au moyen de fils métalliques, câbles, conduites, machines ou autres appareils; et construire, entretenir et faire fonctionner des usines pour leur production, vente et distribution; et pour les fins susdites, elle pourra construire, acquérir, utiliser, entretenir et exploiter des canaux, cours d'eau, coursiers et pouvoirs hydrauliques dans le fleuve Saint-Laurent ou y contigus, sur son

côté nord, en tous endroits à l'est entre la crique à Hoople, dans le comté de Stormont et la province d'Ontario, et l'extrémité orientale du canal de Soulanges, et construire des barrages, digues en ailes, écluses, conduites et bâtiments s'y rattachant; néanmoins, les travaux ainsi autorisés ne seront pas commencés avant que le plans n'en aient été soumis au Gouverneur en conseil et approuvés par lui;

(*b*) acquérir des droits de brevets, brevets d'invention, procédés, droits d'achats et autres droits et privilèges, et en disposer;

(*c*) fabriquer, acquérir et faire le négoce du bois à pâte, de la pâte de bois ou de leurs dérivés;

(*d*) fabriquer et vendre du carbure de calcium et tous les produits dérivant de sa fabrication, du gaz acétylène et autres gaz et produits dérivés du carbure de calcium;

(*e*) ouvrer et vendre tous minéraux et leurs dérivés; construire des hauts fourneaux, fours et cornues pour la réduction de ces minéraux;

(*f*) construire des tramways, quais, docks ou bassins, bureaux et tous autres bâtiments nécessaires, et acheter, noliser, construire et réparer des navires pour les besoins de la compagnie;

(*g*) construire, acquérir et faire marcher à l'électricité, la vapeur ou autre force motrice, des navires pour le transport des passagers et marchandises, ou pour remorquer des barges ou autres navires sur le fleuve Saint-Laurent et les lacs, canaux et rivières qui s'y relient.

9. La compagnie pourra, dans le but d'exécuter et entretenir ses travaux, et du consentement du conseil municipal ou autre autorité ayant contrôle sur les grands chemins, places ou autres lieux publics, y entrer, et avec le même consentement, chaque fois qu'elle le jugera à propos, elle pourra en creuser et ouvrir toute partie, sauf, néanmoins, les dispositions suivantes, savoir:—

(*a*) la compagnie ne nuira pas à la circulation publique, et ne détruira en aucune manière l'entrée d'aucune porte, barrière ou porte cochère, ou le libre accès à aucun bâtiment;

(*b*) la compagnie ne permettra pas qu'il soit posé de fils à moins de vingt-deux pieds au-dessus de ces chemins ou lieux publics;

(*c*) tous les poteaux seront aussi droits et aussi perpendiculaires que possible, et seront peinturés, dans les cités et villes, si quelque règlement du conseil l'exige;

(*d*) la compagnie n'aura droit à aucune indemnité parce que ses poteaux seraient abattus ou ses fils coupés par ordre de l'officier en charge

de la brigade des pompiers dans un cas d'incendie, si, de l'avis de cet officier, il est nécessaire qu'ils soient abattus ou coupés;

(*e*) la compagnie n'abattra ni ne mutilera aucun arbre planté pour l'ombrage, ni aucun arbre fruitier ou d'ornement, sans l'approbation de la corporation de la municipalité où il sera situé, et alors seulement quand la chose est réellement nécessaire;

(f) l'ouverture de toute rue, place et autre lieu public, pour l'érection des poteaux ou pour faire passer les fils sous terre, se fera sous la direction et surintendance de la personne que le conseil municipal désignera, et de la manière que ledit conseil prescrira; le conseil pourra aussi désigner les endroits où devront être plantés les poteaux; et cette rue, place ou autre lieu public devra être remis, autant que possible et sans retards inutiles, dans son premier état, par la compagnie et à ses frais;

(*g*) si l'on découvrait un moyen efficace pour faire passer les fils de télégraphe ou de téléphone sous terre, nul acte du parlement astreignant la compagnie à adopter ce moyen, et abrogeant le droit donné à la compagnie par le présent article de poser ses fils sur poteaux, ne sera censé être une violation des privilèges conférés par le présent acte, et la compagnie n'aura pas droit à des dommages-intérêts pour ce fait;

(*h*) tout ouvrier travaillant à l'érection ou la réparation des lignes ou instruments de la compagnie portera, sur un endroit bien apparent de ses vêtements, un insigne sur lequel seront visiblement inscrits le nom de la compagnie et un numéro au moyen duquel on puisse facilement le retrouver;

(*i*) rien de contenu au présent article ne sera censé autoriser la compagnie à entrer sur aucune propriété privée dans le but de construire, entretenir ou réparer quelqu'un de ses ouvrages, sans le consentement préalable du propriétaire ou occupant de la propriété;

(*j*) si, pour l'enlèvement de bâtiments ou les besoins de la circulation publique, il devient nécessaire que lesdits fils ou poteaux soient temporairement enlevés, en les abattant ou autrement, la compagnie devra, à ses propres frais et dépens. après avis raisonnable donné par écrit par toute personne qui voudra les faire enlever, enlever ces fils et poteaux; et en cas de négligence de la part de la compagnie à le faire, cette personne pourra les enlever aux frais de la compagnie. Cet avis pourra être donné au bureau de la compagnie ou à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité où seront les fils ou poteaux que l'on voudra faire enlever, ou, dans les municipalités où la compagnie n'aura pas d'agent ou d'officier, cet avis pourra être donné soit au bureau

central, soit à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité voisine ou la plus rapprochée de celle dans laquelle seront les fils ou poteaux;

(*k*) la compagnie sera responsable de tous dommages qu'elle causera aux arbres d'ornement, d'ombrage ou fruitiers, et d'ailleurs de tous dommages inutiles qu'elle causera en exécutant ou entretenant quelqu'un de ses dits ouvrages.

10. Les directeurs, s'ils y sont autorisés par une résolution des actionnaires adoptée à une assemblée générale spéciale convoquée dans ce but, ou à toute assemblée annuelle à laquelle seront présents ou représentés par fondés de pouvoirs des actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital social émis de la compagnie, pourront en tout temps, à leur discrétion, emprunter des fonds pour les besoins de la compagnie, et en garantir le remboursement de la manière et aux conditions qu'ils jugeront à propos; et à cette fin, ils pourront mortgager, engager, hypothéquer ou grever les biens et propriétés de la compagnie; pourvu que le montant total ainsi emprunté ne dépasse en aucun temps soixante-quinze pour cent du capital réellement versé de la compagnie; mais cette restriction de s'appliquera pas aux effets de commerce escomptés par la compagnie.

11. La compagnie pourra acquérir et exploiter les usines et travaux de toute compagnie dont les pouvoirs sont entièrement ou partiellement identiques à ceux de la compagnie, et pourra acquérir le capital social, les obligations, droits, immunités, pouvoirs, privilèges ou propriétés de cette compagnie, et pourra conclure une convention pour une fusion avec elle, aux termes et conditions qui seront arrêtés et convenus, et sauf les restrictions que les directeurs jugeront à propos; pourvu que cette convention ait été préalablement approuvée par les deux tiers des voix données à une assemblée générale spéciale des actionnaires régulièrement convoquée dans le but de la prendre en considération,—à laquelle assemblée seront présents ou représentés par fondés de pouvoirs des actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital social,—et que cette convention ait aussi été sanctionnée par le Gouverneur en conseil.

(2) Cette sanction ne sera signifiée qu'après avis de la demande à cet effet aura été publié de la manière et pendant le temps prescrits par l'article 239 de l'*Acte des chemins de fer*, et aussi pendant un même espace de temps dans un journal dans chacun des comtés où se trouveront les travaux de la compagnie, et dans lequel il sera publié un journal.

(3) Un double de la convention mentionnée au premier paragraphe du présent article sera déposé, dans les trente jours qui suivront sa

signature, au bureau du Secrétaire d'Etat du Canada, et avis de ce dépôt sera donné par la compagnie dans la *Gazette du Canada;* et la production de la *Gazette du Canada* contenant cet avis fera foi *primâ facie* que les prescriptions du présent article ont été remplies.

12. Les directeurs élus par les actionnaires pourront émettre, comme actions libérées, des actions de la compagnie, qu'elles aient été souscrites ou non, et les répartir et remettre en paiement des propriétés, de l'outillage et des matériaux de toutes sortes acquis par la compagnie; et cette émission et répartition d'actions liera la compagnie, et ces actions seront exemptes de demandes de versements.

13. Les pouvoirs conférés par le présent acte seront périmés, nuls et de nul effet, à moins que des usines de la compagnie capables de produire au moins mille chevaux-vapeur ne soient terminées dans les trois ans de la sanction du présent acte, nonobstant ce que contient tout autre acte du parlement.

14. Les terrains réellement requis pour la construction et l'entretien des canaux, cours d'eau, coursiers et réservoirs de force nécessaires pour l'utilisation et le fonctionnement des pouvoirs hydrauliques appartenant à la compagnie, pourront être expropriés et acquis par elle; et à cette fin, lorsqu'un plan de ces terrains aura été approuvé par le Gouverneur en conseil, toutes les dispositions de l'*Acte des chemins de fer* qui s'appliquent à cette expropriation et acquisition, s'appliqueront autant que possible, comme si elles étaient contenues au présent acte; et toutes les dispositions de l'*Acte des chemins de fer* qui sont applicables s'appliqueront également à la constatation et au paiement de l'indemnité pour les terrains, ou des dommages faits aux terrains expropriés ou acquis, ou résultant de l'exécution ou de l'entretien des travaux de la compagnie, ou de l'exercice de quelqu'un de ses pouvoirs en vertu du présent article.

(2) Le présent article ne s'appliquera qu'aux terrains situés dans le lit du fleuve Saint-Laurent ou contigus à ce fleuve, entre l'embouchure de la crique à Hoople et l'extrémité est de l'île de Sheek, et aux terrains éloignés de pas plus de deux milles du canal de Soulanges et situés entre l'extrémité orientale du canal de Soulanges et un point éloigné de pas plus de cinq milles, dans une direction ouest, de cette extrémité.

15. L'*Acte des clauses des compagnies*, lorsqu'il ne sera pas inconciliable avec les dispositions du présent acte, s'appliquera à la Compagnie.

ANNEXE XI (a)

RAPPORTS

PRÉSENTÉS A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL, PAR MESSIEURS ANDERSON, BUTLER ET LAFLEUR, INGÉNIEURS EN CHEF RESPECTIVEMENT DES MINISTÈRES DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, DES CHEMINS DE FER ET CANAUX ET DES TRAVAUX PUBLICS. CE SONT LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION MINISTÉRIELLE NOMMÉE POUR FAIRE RAPPORT SUR LE PROJET DE BARRER LES RAPIDES DU LONG-SAULT

PREMIER RAPPORT DES INGENIEURS DU GOUVERNEMENT

OTTAWA, le 15 décembre 1908

Monsieur,

Nous avons l'honneur de présenter le rapport suivant sur la demande de la *St. Lawrence Power Company, Limited*, à Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, pour permission de construire certains barrages dans le fleuve St. Laurent:

Premièrement: Un calcul global montre qu'il sera possible de produire approximativement 800,000 chevaux-vapeur effectifs au moyen des barrages projetés. La création d'une telle quantité énorme de force motrice rendra d'immenses services à la région où elle sera générée; en effet, l'expérience nous enseigne que dans le voisinage d'une telle quantité de force s'établissent de grandes industries et naissent des villages et des villes. Toutefois, des objections, importantes de leur nature, ont été présentées contre le projet. En premier lieu, ou croit que les plans, tels que déposés, nuiraient au canal actuel de Cornwall, résultat que l'on ne saurait tolérer. Le canal de Cornwall doit rester intact, nul changement ne peut être accepté. Donc, il faudra modifier les plans présentés de manière à conserver à cette importante voie de navigation toute son intégrité. Il est vrai que la Compagnie se propose de construire une écluse séparée en amont de l'écluse 20, pour donner accès au nouveau plan proposé; mais une telle écluse fera passer les bateaux en ligne parallèle avec un barrage déversoir, par où se précipitera nécessairement la grande masse de l'eau du fleuve; les courants qui se formeront dans le voisinage seront tels que la navigation sera exposée à de graves dangers. D'un autre côté, advenant un accident à quelqu'un de ces barrages, tout le système de navigation sera paralysé pendant longtemps.

Deuxièmement: Les plans comportent une seule écluse sur le côté américain, dans le chenal du sud, qui remplacerait le canal de Cornwall. Le chenal, à partir de cette écluse jusqu'au pied de l'île de Cornwall, donne naissance à un courant si rapide, et il est tellement sinueux que cette route ne serait pas exempte de danger; c'est pourquoi nous ne croyons pas que cette écluse serait avantageusement placée. Il ne nous appartient pas en ce moment d'indiquer un endroit plus convenable pour y construire une écluse qui amoindrirait les difficultés de la navigation.

Troisièmement: Le barrage supérieur inclus dans les plans proposés, partant de l'île Long-Sault et se rendant à l'extrémité supérieure de l'île Barnhart, est pour ainsi dire parallèle au fil de l'eau, et il est destiné à servir de déversoir; il serait muni à chaque extrémité de dix vannes de décharge Stoney. Ce barrage sera nécessairement appelé à régler le niveau d'amont. Le barrage inférieur, à l'extrémité est, qui a la forme de la lettre "A", et qui relie la terre-ferme du côté de l'Ontario à l'extrémité inférieure de l'île Barnhart, ne servira guère, selon nous, à régler le niveau.

On a tiré tout le parti possible des chenaux naturels, en vue de produire de la force motrice aussi économiquement que possible; pour y parvenir, on a presque totalement fermé le chenal canadien, et l'on a attiré la plus grande partie du débit dans le chenal américain, situé au sud de l'île Barnhart; les eaux du nord de l'île Barnhart étant dérigées dans une sorte d'étang.

La décharge du barrage supérieur par les vannes Stoney sera si considérable, qu'elle formera des courants croisés d'une telle violence qu'ils seront dangereux pour les bateaux qui s'engageront dans le chenal du sud de l'île Sheek, parrallèle à ce barrage.

Quatrièmement: Il est très difficile d'exprimer aucune opinion sur l'effet de la glace et du frasil qui se forment dans la partie supérieure du fleuve. Nul doute qu'il y a formation de frasil dans les rapides Galop et Plat, et que des masses de neige glacée, sous forme de galettes plus ou moins volumineuses, sont continuellement entraînées par le courant. On maintient habituellement libre de glace le chenal du voisinage de Brockville, pour le passage du bateau traversier. Mais, les ouvrages proposés une fois construits, il se formera un vaste champ de glace à son sommet, et il sera difficile de dire à quel endroit iront s'amonceler les galettes de glace, le frasil et la glace d'arrêt, s'ils ne remplissent pas l'espace d'en amont du barrage. On lit, dans le rapport de la *Montreal Flood Commission* de 1889 que le 8 avril on constata l'existence d'une couche de glace de surface de deux à trois pieds d'épaisseur

et de dix à vingt-quatre pieds d'amoncellement de frasil; que, entre les rapides de Lachine et Varennes, en mars 1887, soit une distance de vingt milles, il y avait 99,216,000 verges cubes de glace de surface, 252,601,000 verges cubes de frasil et 467,212,000 verges cubes d'eau, ou un total de 819,029,000 verges cubes. Ces chiffres nous donnent une idée des proportions relatives.

Les conditions qui concourent à la formation du frasil sont plus favorables dans la partie que l'on vient de décrire que dans celle que nous avons à l'étude. Néanmoins, il y avait, aux endroits nommés, de grands avantages pour la formation du frasil et de fragments de glace, de sorte que les effets qui se produiront dans la partie supérieure du fleuve ne peuvent guère être prédits; mais nul doute qu'ils seront en quelque sorte les mêmes que ceux relevés par la Commission, et qu'ils causeront de grands dommages au pied des rapides Plat et Galop.

Cinquièmement: La *Richelieu and Ontario Navigation Company* effectue un service quotidien de steamers entre Kingston et Montréal, transporte un bon nombre de touristes, et son trafic progresse, nous dit-on. Ce qui agrémente maintenant le voyage de retour à Montréal, c'est le sault des rapides; la construction du barrage proposé annulera ce sport. D'un autre côté, il n'est pas propable qu'un de ces bateaux pourrait faire le trajet de Kingston à Montréal en un jour, s'il devait passer par le canal de Cornwall ou l'écluse projetée sur le côté américain. La Compagnie s'est fortement opposée à ce projet.

Sixièmement: La destruction du barrage projeté par des forces naturelles, ou par la malice d'un dynamitard quelconque, ou par un tremblement de terre, produira des consquences désastreuses. Le volume d'eau retenu par le barrage, une fois mis en liberté, formera une vague d'une telle force qu'elle détruira certainement la plus grande partie de la ville de Cornwall, ainsi que le canal; en tous cas, la partie située en aval du barrage et le lac St. François seront évidemment inondés, ainsi qu'une partie des terrains du bord du fleuve protégés par le fossé de Hungry Bay; le canal de Soulanges sera lui-même mis en péril, y compris les villages qui bordent le fleuve entre les lacs St. François et St. Louis. Il est douteux qu'un tel volume d'eau puisse trouver place dans les lacs St. Louis et St. François. En se basant sur une expérience du passé, bien que de faible proportion, on peut conclure que la partie basse de Montréal sera inondée et le canal de Lachine détruit.

Septièmement: Un examen des plans montre que sur le côté canadien il ne sera produit qu'une faible quantité de force motrice; nous calculons que plus de quatre-vingts pour cent (80%) seront générées aux Etats-Unis. Ceci est certainement une répartition bien injuste de cette

force. Quoiqu'il en soit, si ses plans sont acceptés, il faudra y apporter des modifications, afin d'obtenir une division plus équitable de cette force.

Huitièmement: Une question qui semble avoir une importance vitale, consisterait à faire un examen de tous les plans des barrages, écluses, etc., par des ingénieurs responsables au Canada et aux Etast-Unis, et dont les conclusions devraient concorder, quitte à rajuster les points de détail par les ingénieurs des deux pays.

Nous ne saurions dire si une telle proposition est réalisable, mais il est évident que les intérêts du Canada se rattachant à ce projet sont tels, que l'on ne devrait permettre la construction d'aucune partie des ouvrages, sans un examen minitieux par les ingénieurs représentant ce pays. Nul doute que les Etats-Unis prendront les mêmes précautions pour protéger leurs intérêts, bien que ceux-ci ne soient qu'une bagatelle en comparaison des nôtres, étant donné que les Etas-Unis possèdent si peu de territoire le long du St. Laurent, en aval des ouvrages projetés.

Neuvièmement: Nulle corporation privée ne devrait avoir la charge du réglage des niveaux de l'eau, dans un fleuve aussi important que le St. Laurent.

Nous sommes, Monsieur,
Vos obéissants serviteurs

(Signé par) WM. P. ANDERSON
Ingénieur en chef, Ministère de la Marine et des Pêcheries

(Signé par) M. J. BUTLER
Ingénieur en chef, Ministère des Chemins de Fer et Canaux

(Signé par) EUGÈNE D. LAFLEUR
Ingénieur en chef, Ministère des Travaux Publics

ANNEXE XI (b)

SECOND RAPPORT DES INGENIEURS DU GOUVERNEMENT

Ottawa, le 12 janvier 1910

Monsieur.

Nous avons l'honneur de faire le rapport suivant sur la requête de la *St. Lawrence Power Company Limited*, adressée à Son Excellence, le Gouverneur en Conseil, pour permission de construire des barrages dans le fleuve St. Laurent:

Le 15 décembre 1908, nous avons présenté un rapport sur les faits contenus dans la demande de la Compagnie, à cette date. Les objections exprimées contre le plan original ont été aplanies dans une large mesure. L'intégrité du canal de Cornwall a été conservée. On ne nous a pas soumis les plans détaillés du genre de barrages projetés; de tels plans devront être examinés, avant que la compagnie reçoive permission de commencer la construction des ouvrages. D'après un calcul approximatif, il sera possible de produire environ 600,000 h.p. aux endroits choisis pour les barrages. La création d'une si énorme quantité de force sera d'une importance majeure pour la région mentionnée. Nous savons par expérience que dans le voisinage d'une telle production de force s'établissent des industries et se fondent des villages et des villes. Nous sommes persuadés que le projet mérite la plus sérieuse étude de la part du Gouvernement.

Sur les plans figure la construction d'une écluse dans le chenal américain, et les objections exprimées contre la première proposition s'appliquent également à celle-ci, c'est-à-dire que chenal voisin de l'écluse, en son état actuel, est tortueux, qu'un courant impétueux le traverse, et d'après nous, on ne devrait pas accepter ce canal tel qu'il est. Toutefois, nous sommes d'avis qu'une seule écluse, d'environ mille pieds de longeur, entre des coins encaissés, d'une largeur de quatre-vingt-cinq pieds et d'une hauteur d'eau de vingt pieds au busc, devrait être construite sur le côté canadien, afin de doubler le canal de Cornwall. Nous croyons que si ce canal est construit d'une manière satisfaisante, il aura pour effet d'éliminer la plupart des objections que la *Richelieu & Ontario Navigation Company* peut soulever contre la descente des rapides par ses bateaux. Il faut aussi un passage pour les billes de sciage, ainsi que les piles et estacades flottantes voulues pour la protection de

l'industrie du bois et le libre usage du fleuve à cette fin. Il sera nécessaire d'ajuster l'emplacement et la position de l'usine génératrice et du barrage sur le côté canadien, lorsque les plans seront étudiés en détail. Nous nous sommes assurés que les plans, tels que modifiés, font disparaître les objections que nous avons faites en ce qui regarde le danger de construire un si grand barrage dans un fleuve tel que le St. Laurent.

Il est inutile d'attacher une trop grande importance à la question de la glace de surface et du frasil, car nous y avons beaucoup insisté en notre premier rapport, vu que la Compagnie consent à prendre les moyens voulus pour empêcher la formation de ces glaces en amont du barrage.

Les plans ne font mention que d'un faible pourcentage de production de force sur le côté canadien, et les conditions géographiques sont telles qu'il sera difficile d'augmenter la puissance de l'usine génératrice, sur le côté canadien, jusqu'à la somme de cinquante pour cent, montant qui, d'après nous, devrait revenir au Canada. Toutefois, cette difficulté pourrait s'aplanir, si la Compagnie consentait à mettre à la disposition du Canada cinquante pour cent de la totalité de la force produite. Nul doute que, si le projet se réalise, il y aura possibilité de faire une répartition plus équitable des usines génératrices.

Nous désirons réitérer la nécessité d'une entente parfaite entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, en ce qui regarde la surveillance et la direction des plans, des devis et du détail des ouvrages en question. Nous recommandons de placer sous la direction d'un employé de chaque gouvernement la surveillance conjointe du niveau de l'eau du fleuve et du réglage du débit.

On nous a questionné pour savoir quel effet pourrait avoir la construction des barrages proposés sur le niveau de l'eau dans le port de Montréal. Nous répondons en disant qu'il sera parfaitement nul.

Il est entendu que le présent rapport ne prétend pas toucher aux emplacements choisis pour les différents barrages, usines génératrices, ou autres ouvrages se rattachant au projet. Tous ces sujets seront réglés plus tard, si le gouvernement adopte le projet.

Nous sommes, Monsieur, vos obéissants serviteurs,

(Signé par) M. J. BUTLER
Ingénieur en chef, Ministère des Chemins de Fer et Canaux

(Signé par) EUGÈNE D. LAFLEUR
Ingénieur en chef, Ministère des Travaux Publics

(Signé par) WM. P. ANDERSON
Ingénieur en chef, Ministère de la Marine et des Pêcheries

ANNEXE XII

CERTIFICAT D'INCORPORATION

DE LA ST. LAWRENCE RIVER POWER COMPANY

NOUS, les soussignés, citoyens des Etats-Unis, au moins pour les deux tiers, et dont un habite l'état de New York, désirant être constitués en une corporation sous l'empire des lois de l'état de New York connues sous le nom de *Stock Corporation Law* (Loi des corporations à Capital-Actions), et posséder les biens et les concessions d'une corporation domestique à capital-actions vendus tel que dit ci-après, faisons, reconnaissons et enregistrons par le présent ce certificat à cette fin et certifions, comme l'exige l'article 3 de ladite loi, comme suit:

I. Que les biens et les immunités de la *St. Lawrence Power Company of Massena*, New York, une corporation domestique organisée sous le régime et en vertu du chapitre 484 des lois de 1896 de l'État, portant nom "An Act to incorporate the St. Lawrence Power Company of Massena, St. Lawrence County, New York" et complété par le chapitre 542 des lois de 1898 de l'état de New York, portant nom "An Act supplementary to an Act entitled An Act to incorporate the St. Lawrence Power Company of Massena, St. Lawrence County, New York", ont été vendus le 3ème jour de juillet 1902, sous le régime et en vertu d'un jugement ou décret de la cour de circuit des Etats-Unis pour le district nord de New York, rendu dans une cause pendante en ladite cour entre la *Commercial Trust Company of New York* et la *Morristown Trust Company* demanderesses, et la *St. Lawrence Power Company of Massena, New York, The Standard Trust Company of New York* et la *United States Mortgage and Trust Company*, défenderesses, et daté, inscrit et déposé à l'office du greffier de ladite cour de circuit des Etats-Unis dans la cité d'Utica, état de New York, le 13ème jour de mai 1902. Que Mark T. Cox, un des soussignés a acheté lesdits biens et immunités à cette vente et en la manière prescrite par la loi, et s'étant associé les soussignés, Thomas A. Gillespie, Henry P. Davison, William J. Wilson et Samuel E. Potter, les soussignés le ou vers le dix-huitième jour de juillet 1902, ont fait et déposé au cabinet du Secrétaire d'Etat un acte comportant un certificat de constitution en corporation, tel que prévu à l'article 3 de ladite *Stock Corporation Law*, certificat dont il est fait mention par les présentes, tel qu'il est maintenant déposé au cabinet du Secrétaire d'Etat. Qu'en conséquence, le ou vers le 19ème jour d'août 1902, une

ordonnance ou décret a été émise en ladite cause mentionnée ci-haut et enregistrée et déposée à l'office dudit greffier de la cour de circuit des Etats-Unis de la circonscription nord de New York, pour invalider la vente desdits biens et immunités et pour invalider ledit jugement ou décret daté du 13ème jour de mai 1902, ordonnance ou décret exécuté le ou vers le 19ème jour d'août 1902, et d'après la teneur duquel il ne semble pas que ledit Mark T. Cox ait acquis le droit aux dits biens et immunités en la manière prescrite par la loi. Que ce titre n'ayant pas été ainsi acquis, ledit document ci-haut mentionné portant nom certificat d'incorporation, a été rejeté et annulé par la loi, qu'en conséquence le 6ème jour de novembre 1902, lesdits biens et immunités furent de nouveau vendus sous le régime et en vertu d'un jugement ou décret rendu en ladite cause ci-haut mentionnée et inscrit au greffe de ladite cour, le 18ème jour de septembre 1902.

II. Que ce qui suit est une description succincte des biens ainsi vendus:

Mille sept cent quatre-vingt-dix-neuf et 70-100 (1799.70) acres de terre, plus ou moins, situées sur la rive sud du fleuve St. Laurent, dans la ville de Massena, comté de St. Laurent, New York, et se continuant à et à travers la rivière Grasse dans lesdits ville et comté, et plus particulièrement décrites dans ledit décret mentionné ci-avant, y compris le canal construit dans ou sur ladite terre ou partie de cette terre, à partir d'un point sur le fleuve St. Laurent, à ou près du cours d'eau Dodge jusqu'à un endroit sur la rivière Grasse à ou près de ladite ville de Massena, ainsi que toutes les portes d'amont, barrages, coursiers conduites, usines génératrices, machines et accessoires de toute nature et description, et de plus tous les emplacements desdits canal et ouvrages, et toutes les terres acquises par ladite *St. Lawrence Power Company of Massena*, New York pour être utilisés en rapport avec ledit canal ou ouvrages s'y rattachant ou y adjacents, et tous les machines, immeubles, dragues et outils, instruments et les effets mobiliers de toute nature acquis pour servir à l'exploitation du canal et ouvrages de ladite *St. Lawrence Power Company of Massena*, New York, ainsi que tous et chaque maison de rapport, héritages et accessoires appartenant à ces biens, ou leur appartenant de toute façon, et les réservoirs, arrérages péages, rentes, loyers et profits de ces biens, et aussi tous les immeubles, droits, titres, intérêts, propriétés, réclamations et créances de toute nature tant en loi qu'en équité, de ladite *St. Lawrence Power Company of Massena*, New York de, dans et découlant de ces biens et de toute et chaque partie, y compris les dépendances, ainsi que tous les droits privilèges et immunités corporatifs publics et municipaux, de ladite *St. Lawrence Power Company of Massena*, New York qui leur appartien-

nent et tous les contrats et baux faits par ladite St. Lawrence Power Company of Massena, New York, pour la force motrice que doit fournir la St. Lawrence Power Company of Massena, New York.

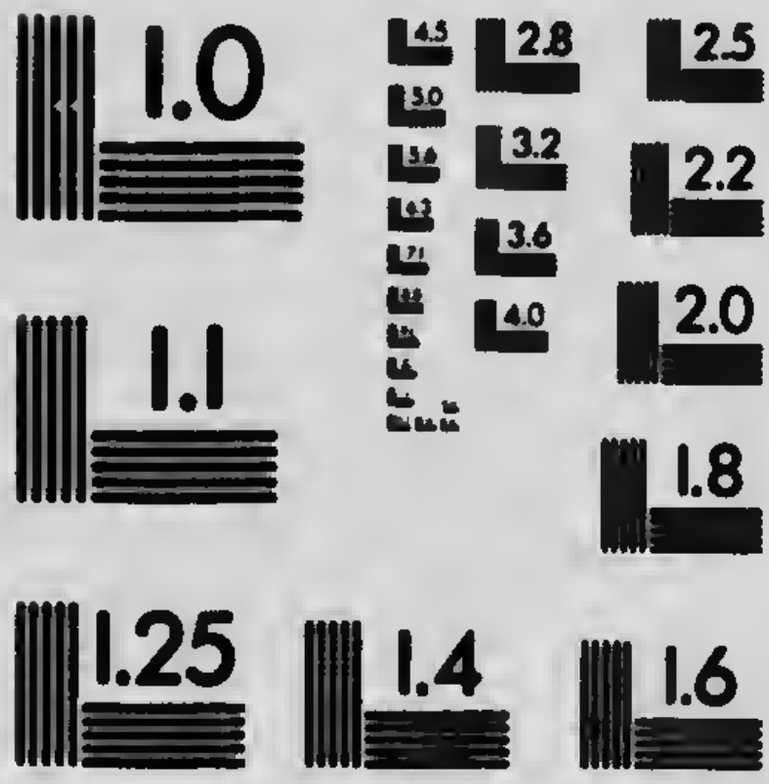
III. Qu'à cette vente tenue le 6ème jour de Novembre 1902, le soussigné Mark T. Cox est devenu l'acquéreur des biens et des immunités vendus, a acquis le titre à ces biens et à ces immunités en la manière prescrite par la loi, et qu'il s'est associé les personnes suivantes: Thomas A. Gillespie, Henry P. Davison, William J. Wilson et Samuel E. Potter.

IV. Que le nom de la nouvelle corporation proposée pour être formée par la déposition de ce certificat sera *The St. Lawrence River Power Company*, et la place où sera situé son siège principal est Massena, comté de St. Laurent, New York.

V. Que la somme maximum de son capital social est de sept millions de dollars ($7,000,000), et que le nombre des actions est de soixante-dix mille (70,000), valeur au pair de cent dollars ($100) chacune, dont trois millions cinq cents mille dollars ($3,500,000), soit trente-cinq mille (35,000) actions sont des actions ordinaires, et trois millions cinq cent mille dollars ($3,500,000), ou trente-cinq mille (35,000) actions sont des actions privilégiées. Que les droits appartenant à chaque classe de ce capital sont tels que énoncés au présent certificat, savoir: Les actions privilégiées prévues au présent certificat auront droit de recevoir en chaque année du surplus des profits nets de la corporation un dividende non cumulatif au taux de six pour cent, en la manière et lorsque le conseil des directeurs de la compagnie l'aura déclaré, avant qu'aucun dividende ne soit réservé et payé aux porteurs d'actions ordinaires. Après que les actions privilégiées auront reçu un dividende de six pour cent, au cours d'une année quelconque en la manière énoncée plus haut, les actions ordinaires auront droit à un dividende la même année, en la manière et lorsque déclaré par ledit conseil des directeurs, jusqu'à concurrence de six pour cent, avant que tout autre dividende ne soit déclaré et payé en cette année sur les actions privilégiées. Tous les deniers destinés aux dividendes qui, en aucune année, excéderont des dividendes de six pour cent, sur chaque classe du capital social tel que prévu ci-haut, seront répartis en parts égales entre les porteurs d'actions privilégiées et les porteurs d'actions ordinaires. Advenant la liquidation ou la dissolution de la corporation, les porteurs d'actions privilégiées auront droit d'être remboursés au complet de la valeur au pair de leurs actions, avant qu'aucun remboursement ne soit fait aux porteurs d'actions ordinaires. Dans la suite, les porteurs d'actions ordinaires, auront droit d'être remboursés au complet de la valeur au pair de leurs actions avant qu'aucun autre remboursement ne soit fait sur les actions privilégiées. Le reste de l'actif et des fonds sera divisé à parts égales entre les actionnaires des deux classes de ce capital social.

MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)



APPLIED IMAGE Inc
1653 East Main Street
Rochester, New York 14609 USA
(716) 482 - 0300 - Phone
(716) 288 - 5989 - Fax

VI. Que le nombre des directeurs qui administreront les affaires de la nouvelle corporation sera de cinq et les noms et les adresses des directeurs pendant la première année sont les suivants:

Thomas A. Gillespie.....Massena, New York.
Mark T. Cox.....East Orange, New Jersey.
Henry P. Davison.....Englewood, New Jersey.
William J. Wilson.....40 Wall St. New Nork, N.Y.
Samuel E. Potter.....40 Wall St., New York, N.Y.

En Foi de Quoi, nous, les soussignés, ledit acquéreur et ses associés, avons fait ce certificat en double écriture et y avons souscrit nos noms ce 23ème jour de décembre 1902.

THOMAS A. GILLESPIE
MARK T. COX
HENRY P. DAVISON
WILLIAM J. WILSON
SAMUEL E. POTTER

Etat de New York, } sc:
Comté de New York, }

Le 23ème jour de décembre de l'année dix-neuf cent deux, se sont présentés devant moi Thomas A. Gillespie, Mark T. Cox, William J. Wilson, Samuel E. Potter et Henry P. Davison, que je connais être les personnes décrites dans le susdit certificat d'incorporation, qu'ils ont exécuté et ont reconnu individuellement l'avoir exécuté pour les usages et les objets y exprimés.

Déposé et Enregistré le 24 décembre 1902

(Sceau) THOMAS L. TEN EYCK,
Notaire Public, No. 76,
Comté de New York

J. B. H. MONGIN
Sous-Secrétaire d'Etat

*A une assemblée des directeurs de la Compagnie, tenue en la ville de New York le 19 juin 1903, le nombre des directeurs de la Compagnie fut porté de cinq à sept.

ANNEXE XIII (a)

CERTIFICAT D'INCORPORATION

DE LA ST. LAWRENCE TRANSMISSION COMPANY

NOUS, les soussignés, tous d'âge majeur, et pour les deux tiers au moins citoyens des Etats-Unis, et un de nous habitant l'état de New York, désireux de former une corporation pour les objets ci-après spécifiés, en conformité des dispositions de l'article VI de la loi intitulée *Transportation Corporations Law* de l'état de New York, certifions par la présente:

PREMIÈREMENT. Le nom de la corporation sera *St. Lawrence Transmission Company.*

DEUXIÈMEMENT. Elle aura pour objets de produire, manufacturer, acheter, vendre, transmettre, utiliser, fournir et faire le commerce de l'électricité pour produire éclairage, chauffage et force motrice; d'appliquer l'électricité à l'éclairage ou de l'utiliser pour chauffage et force motrice dans les comtés, cités, villes et villages de l'état de New York, et dans les rues, avenues, parcs et places publics de ces comtés, cités, villes et villages; et dans les édifices publics et les privés; de fabriquer, acheter, vendre, louer, acquérir, aliéner toutes machines, instruments, appareils et autres équipements pour ce commerce, et de poser, ériger et construire des fils ou autres conducteurs appropriés, y compris les constructions, poteaux, tuyaux et autres accessoires et outillages nécessaires pour conduire, transmettre et distribuer de l'électricité, et d'acquérir louer, posséder et vendre des immeubles, emplacements de chemins, commodités, et tous autres intérêts en bien fonds.

Aussi d'acheter, acquérir, tenir et céder des actions, obligations et autres certificats de dettes de toute corporation quelconque, domestique ou étrangère, et d'émettre en échange ses actions, bons et autres obligations, ou de se porter garant pour les bons ou les obligations de toute autre corporation domestique.

TROISIÈMEMENT. Le montant de son capital social sera de vingt-cinq mille dollars ($25,000).

QUATRIÈMEMENT. Le terme de son existence sera de cinquante années.

CINQUIÈMEMENT. Le nombre des parts du capital sera 250, de cent dollars ($100) chacune, au pair.

SIXIÈMEMENT. Le directeurs seront au nombre de trois.

SEPTIÈMEMENT. Les noms et lieu de résidence des directeurs pour la première année sont les suivants:

Thomas A. Gillespie, West Orange, New Jersey.
Mark T. Cox, East Orange, New Jersey.
William J. Wilson, 121 West 136th St. New York City.

HUITIÈMEMENT. Les noms des villes, villages, cités et comtés dans lesquels la corporation fera affaires sont: les villes de Massena, Louisville, Norfolk, Waddington, Lisbon, Brasher, Stockholm, Madrid, Potsdam, Canton, Oswegatchie, DeKalb, Depuyster, Hermon, Morristown, Macomb, Gouverneur, Edwards, Fowler, Hammond, Rossie, Fine, Clifton et Pitcairn, les villages de Massena, Waddington, Madrid, Norwood, Potsdam, Canton, Rensselaer Falls, Heuvelton, Richville, Hermon, Morristown, Gouverneur, Edwards et Talcville, et la cité de Ogdensburg, tous dans le comté de St. Laurent, et les villes de Antwerp, Theresa, Alexandria, Philadelphia, Leroy, Parmelia and Watertown, et les villages d'Antwerp, Theresa, Redwood, Alexandria Bay et Philadelphia, et la ville de Watertown, toutes dans le comté de Jefferson.

EN FOI DE QUOI, nous avons fait, signé, reconnu et fait enregistrer ce certificat en double expédition ce 16ème jour de novembre 1904.

THOMAS A. GILLESPIE
MARK T. COX
W. J. WILSON

ETAT DE NEW YORK } sc:
COMTÉ DE NEW YORK }

En ce 16ème jour de novembre 1904, sont venus devant moi A. Gillespie, Mark T. Cox et William J. Wilson, que je reconnais être les personnes décrites dans le certificat ci-haut et qui l'ont fait et signé, et tous ont reconnu devant moi l'avoir fait, signé et rempli pour les usages et objets y spécifiés.

ARTHUR W. CLEMENT
Notaire Public, Comté de Kings

Déposé et Enregistré le 21 novembre 1904

J. B. H. MONGIN
Sous-Secrétaire d'Etat

ANNEXE XIII (b)

CERTIFICAT

DONNANT LE CONSENTEMENT DES ACTIONNAIRES POUR AUGMENTER LE NOMBRE DES DIRECTEURS DE LA SL. LAWRENCE TRANSMISSION COMPANY

NOUS, les soussignés, tous actionnaires de la *St. Lawrence Transmission Company*, corporation à capital social, constituée et existant en vertu des Lois de l'état de New York, consentons par le présent que le nombre des directeurs de ladite corporation soit porté de trois à sept, ce consentement par écrit est donné conformément aux dispositions de la partie II article 21 de la *Stock Corporation Law*

Daté, le 26 février 1907

	No. des parts possédées
The St. Lawrence River Power Co., par R. E. Withers, trésorier..	247
R. B. Mellon.....	1
Charles M. Hall.....	1
Arthur V. Davis.....	1
	250

ETAT DE PENNSYLVANIE } sc:
COMTÉ DE WESTMORELAND }

G. R. Gibbons, dûment assermenté, déclare et dit: Qu'il est le Secrétaire de la *St. Lawrence Transmission Company*, la corporation mentionnée dans le document annexé; qu'il est le dépositaire du livre de capital où sont inscrits les noms des actionnaires de la dite corporation; que la *St. Lawrence River Power Co.*, Charles M. Hall, R. E. Withers, fils, trésorier, R. B. Mellon, Arthur V. Davis, les personnes qui ont signé le document annexé, sont tous les actionnaires de ladite corporation, et qu'ils sont les détenteurs de tout le capital social émis et impayé de la dite corporation.

Assermenté devant moi ce } G. R. GIBBONS
26ème jour de février 1907 }

(Sceau) E. D. CREE,
Notaire Public

ANNEXE XIV

CERTIFICAT D'INCORPORATION

DE LA MASSENA ELECTRIC LIGHT AND POWER COMPANY

NOUS, les soussignés, tous d'âge majeur et tous citoyens des Etats-Unis et résidants de l'état de New York, désirant devenir une corporation pour les objets ci-après spécifiés, en conformité des dispositions de la loi dite la *Transportation Corporation Law*, partie VI, certifions par le présent:

PREMIÈREMENT. Le nom de la corporation sera "*The Massena Electric Light and Power Company.*"

DEUXIÈMEMENT. Elle a pour objets de produire et d'utiliser de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage et la force motrice, l'éclairage des rues, des avenues, des parcs et lieux publics, des édifices publics et des privés des cités, villages et villes de cet état, y compris le village et la ville de Massena dans le comté de St. Laurent et dans l'état de New York et du pays environnant. La corporation aura aussi le pouvoir d'acheter, acquérir, tenir et vendre des actions, obligations et autres certificats de dettes de toute corporation, domestique ou étrangère, et d'émettre en échange ses actions, bons ou autres obligations.

TROISIÈMEMENT. Le montant de son capital social est de dix mille dollars ($10,000)

QUATRIÈMEMENT. Le terme de son existence est de cinquante (50) années.

CINQUIÈMEMENT. Le nombre des parts qui forment le capital social est de cent (100).

SIXIÈMEMENT. Le nombre des directeurs est de cinq (5).

SEPTIÈMEMENT. Les noms et lieux de résidence des directeurs pour la première année sont les suivants;

Noms	Lieux de résidence.
Thomas H. Gillespie	256 F. Avenue, Borough of Manhattan, New York, N. Y.
Robert A. Johnston	35 West 25th Street Borough of Manhattan, New York, N. Y.
Robert Soan	Massena, New York.
Edward M. Sthothers	Port Richmond, Borough of Richmond New York, N.Y.
Henry W. Merwin	50 Willow Street, Borough of Brooklyn, New York, N.Y.

HUITIÈMEMENT. Le nom de la ville et du comté, dans lesquels la corporation fera affaires, est la ville de Massena dans le comté de St. Laurent.

EN FOI DE QUOI, nous avons fait, signé et reconnu ce certificat en double expédition, ce 26ème jour de janvier 1889.

THOS. H. GILLESPIE
ROBERT A. JOHNSTON
ROBERT SWAN

ETAT DE NEW YORK } sc:
COMTÉ DE NEW YORK }

Ce 30ème jour de janvier, de l'an mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf, sont venus devant moi Thomas H. Gillespie, Robert A. Johnston et Robert Swan, que je reconnais être les personnes décrites dans le certificat ci-dessus et qui l'ont fait et signé, et tous ont reconnu devant moi l'avoir fait, signé et rempli pour les usages et objets y spécifiés.

HOWARD HASBROUCK
Notaire Public
Comté de N.Y.

ANNEXE XV

CERTIFICAT D'INCORPORATION

DE LA NEW YORK AND ONTARIO POWER COMPANY

NOUS, les soussignés, tous d'âge majeur et tous citoyens des Etats-Unis, et résidants de l'état de New York, désireux de former une corporation pour les objets ci-après spécifiés, en conformité des dispositions de l'article (6) six, de la loi dite *The Transportation Corporation Law*, de l'état de New York, certifions par le présent:

PREMIÈREMENT. Le nom de la corporation sera "*New York and Ontario Power Company*".

DEUXIÈMEMENT. La Compagnie a pour objet de produire, utiliser et transporter de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage et la force motrice, et l'éclairage des rues, avenues, parcs et lieux publics et des édifices publics et des privés des cités, villages et villes de cet état. Les noms des cités, villages, villes et comtés dans lesquels la corporation fera affaires sont les suivants;

Les villages de Malone, Tupper Lake et Saranac, dans le comté de Franklin, état de New York; la ville de Plattsburg, dans le comté de Clinton; Madrid, Canton, Gouverneur et Postdam, dans le comté de St. Laurent, état de New York; la ville d'Ogdensburg, dans le comté de St. Laurent, état de New York; la ville de Watertown, dans le comté de Jefferson, état de New York; les villages de Adams et Carthage, dans le comté de Jefferson, état de New York; le village de Booneville, dans le comté d'Oneida, état de New York; la ville de Syracuse, dans le comté d'Onondaga, état de New York; la ville de Oswego, dans le comté d'Oswego, état de New York.

TROISIÈMEMENT. Le montant de son capital social sera de deux millions ($2,000,000) de dollars.

QUATRIÈMEMENT. Le terme de l'existence sera de cinquante (50) ans.

CINQUIÈMEMENT. Le nombre des parts formant le capital sera de vingt mille, de $(100) chacune au pair.

NOTA.—A l'assemblée des actionnaires de la compagnie, tenue à New York, en janvier 1908, le nombre des directeurs fut porté de trois à neuf. Dans la demande pour augmenter le nombre des directeurs, les actionnaires furent déclarés être: D. J. Crichton fils, possesseur d'une part; William F. Burt, possesseur d'une part; G. H. Meldrum, possesseur de dix-huit parts; J. Wesley Allison, possesseur de 1,480 parts.

SIXIÈMEMENT. Le nombre des directeurs sera de trois.

SEPTIÈMEMENT. Les noms et lieux de résidence des directeurs pour la première année sont les suivants:

David J. Crichton, Jr., 17 Elizabeth St. Ogdensburg, N.Y.
John W. Liston, 29 Fayette St. Ogdensburg, N.Y.
William F. Burk, 32 King St. Ogdensburg, N.Y.

HUITIÈMEMENT. Le siège administratif principal de la corporation sera placé au village de Waddington, comté de St. Laurent, état de New York.

EN FOI DE QUOI, nous avons fait, signé et reconnu ce certificat en double expédition ce 11ème jour d'avril 1906.

DAVID J. CRICHTON, FILS
JOHN W. LISTON
WILLIAM F. BURT

ETAT DE NEW YORK } sc:
COMTÉ DE NEW YORK }

Ce 11ème jour d'avril 1906, sont venus devant moi David J. Crichton, John W. Liston et William F. Burt, que je reconnais, tous être les personnes décrites dans le certificat ci-dessus et qui l'ont fait et signé et tous ont reconnu devant moi l'avoir fait, signé et rempli pour les usages et objets y spécifiés.

DANIEL M. SPRATT
Notaire Public

Déposé et Enregistré le 18 avril 1906

O'BRIEN
Secrétaire d'Etat

ANNEXE XVI

BILL H.R. 22207

Présenté a la Chambre des Représentants des Etats-Unis, 62ème Congrès, Deuxième Session, le 21 Mars 1912, par M. Humphreys de Mississippi. un Bill pour Réglementer la Production de l'Energie Hydro-Electrique dans les Cours d'Eau Navigables des Etats-Unis

Qu'il soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique, réunis en Congrès, qu'à l'avenir, lorsqu'une permission sera accordée par le Congrès pour la production d'énergie hydro-électrique par des particuliers avec l'excédent d'eau de toute écluse ou barrage construit sur l'autorisation du Congrès, dans toute eau navigable des Etats-Unis, le permis à cet effet, à moins que le Congrès n'ait décrété autrement dans l'acte de cession, sera accordé selon les termes et subordonnément aux dispositions de la présente loi.

Art. 2. Que nulle personne, raison sociale ou corporation, leurs successeurs ou ayants cause, qui pourraient, à l'avenir, être autorisés par les Etats-Unis à produire de l'énergie hydro-électrique, avec le surplus d'eau de toute écluse et barrage construits en conformité de l'autorisation du Congrès dans toute eau navigable des Etats-Unis, n'aura la permission de construire, d'entretenir de posséder ou d'exploiter à l'aide d'un tel barrage aucune usine génératrice d'électricité ou autres constructions ayant trait à la production de l'énergie hydro-électrique pour fins industrielles ou autres, à moins et avant que cettte personne, raison sociale, ou corporation n'ait reçu un permis à cet effet du Secrétaire de la Guerre et n'ait passé contrat avec le Secrétaire de la Guerre en vue de mettre à exécution les stipulations et les actes ci-après énumérés, et n'ait fourni le cautionnement exigé par la présente loi.

Art. 3. Que, avant qu'aucun permis ne soit délivré à aucune personne, raison sociale ou corporation pour produire de l'énergie hydro-électrique avec le surplus d'eau de toute écluse ou barrage construit en vertu de l'autorisation du Congrès dans toute eau navigable des Etats-Unis, le Secrétaire de la Guerre passera contrat avec cette personne raison sociale, ou corporation, et exigera un cautionnement fourni par des cautions sûres et en nombre suffisant qu'il approuvera, et qui seront responsables du fidèle accomplissement des stipulations dudit

contrat, et advenant un manque d'accomplissement d'une des conditions du dit contrat, le montant complet du cautionnement sera de ce chef confisqué au profit des Etats-Unis, et à cette fin seront prescrites les procédures voulues sous la direction du Procureur Général sur demande du Secrétaire de la Guerre.

ART. 4. Que le contrat exigé par la présente loi stipulera:

(*a*) Que le concessionnaire versera aux Etats-Unis un loyer annuel d'au moins un dollar par cheval-vapeur produit par l'eau ainsi mise en usage.

(*b*) Que le prix convenu pour le loyer annuel continuera en vigueur pendant une période de dix années à compter de la date mentionnée dans le permis, laquelle date ne sera pas ultérieure à celle à laquelle le concessionnaire, en vertu des termes de son permis, devra commencer la production de l'énergie hydro-électrique. Que le loyer annuel sera rajusté chaque dix ans pour la période des dix années qui suivent, et si, par suite d'une raison quelconque le Secrétaire de la Guerre et le Concessionnaire ne peuvent se mettre d'accord sur le nouveau prix applicable à ces dix années, alors, et en ce cas, le prix, pendant ces dix années à venir, sera le double de celui payé pendant la période précédente de dix années: *Toutefois*, un tel prix de loyer ne devra pas être irraisonnable ou confiscatoire: *Mais si* les cours jugent que le prix fixé par la loi est irraisonnable, la cour qui aura donné une telle décision fixera un prix raisonnable, et le prix ainsi déterminé sera le loyer annuel pendant cette période de dix années. Qu'à la fin de chaque période de dix années, et avant que le loyer annuel à payer par le concessionnaire ne soit fixé, le Secrétaire de la Guerre prendra connaissance de la quantité d'énergie hydro-électrique qui peut être produite économiquement, et le loyer annuel qui suivra sera basé sur le montant d'énergie hydro-électrique ainsi connue comme pouvant être produite économiquement.

(*c*) Que le Secrétaire de la Guerre pourra consulter librement tous les livres du concessionnaire et toutes les données nécessaires pour connaître et calculer la quantité d'énergie produite ou pouvant être produite par le concessionnaire avec l'excédent d'eau de cette écluse ou barrage, et les taux et les prix auxquels cette énergie est vendue par le concessionnaire.

(*d*) Que le concessionnaire, si c'est une corporation, devra faire insérer en sa charte (et si c'est une personne ou une raison sociale autre qu'une corporation elle devra accepter par contrat) une disposition l'obligeant à se conformer à tout règlement raisonnable des prix et du service, que pourra prescrire l'Etat dans lequel l'énergie est produite et vendue, ou toute agence déléguée par l'Etat, que cette agence soit une commission de l'Etat, une municipalité ou un autre corps administratif local.

(*e*) Que chaque fois que l'énergie hydro-électrique produite avec l'excédent de l'eau de toute écluse ou barrage construit en vertu de l'autorisation du Congrès, entre dans le commerce interétat, le concessionnaire devra consentir à se conformer à tout règlement raisonnable des prix et du service que peut prescrire le Secrétaire de la Guerre.

(*f*) Que nulle personne raison sociale ou corporation, ou tout sociétaire ou actionnaire de toute raison sociale ou corporation, qui aura obtenu un permis des Etats-Unis pour produire de l'énergie électrique avec l'excédent d'eau de toute écluse ou barrage dans toute eau navigable des Etats-Unis, ne devra posséder de parts dans aucune autre corporation qui est engagée ou qui est autorisée à s'engager à produire et à vendre de l'énergie hydro-électrique, ou n'aura ou ne possédera aucun intérêt ou droit d'aucune autre manière pour produire de l'énergie hydro-électrique, afin de la louer ou de la vendre en tout autre endroit.

(*g*) Que nulle personne, raison sociale, ou corporation ayant contrat avec les Etats-Unis, sous l'empire des dispositions de la présente loi ne passera aucun contrat ou fera aucune entente de quelque nature que ce soit avec aucune autre personne, raison sociale ou corporation, qui est engagée à produire, vendre, transmettre ou délivrer de l'énergie hydro-électrique, quant au prix à réclamer pour l'énergie ainsi produite, vendue transmise, ou délivrée, ou quant aux termes ou conditions de cette production, vente, transmission ou livraison, ou quant à la somme d'énergie à être développée, vendue, transmise, ou délivrée, ou quant au nombre d'heures d'opération de son usine génératrice, ou quant aux gages à être payés aux ouvriers.

(*h*) Que nulle personne, raison sociale, ou corporation, qui aura obtenu un permis pour produire de l'énergie hydro-électrique sous l'empire des dispositions de la présente loi, ne vendra ou délivrera aucune énergie ainsi produite à aucune compagnie de transmission, ou ne vendra ou délivrera pas plus de vingt-cinq pour cent de l'énergie développée à toute personne, raison sociale ou corporation, sans avoir obtenu d'abord le consentement par écrit du Secrétaire de la Guerre.

(*i*) Que le concessionnaire fournira et délivrera gratuitement aux Etats-Unis, toute la force motrice nécessaire à l'éclairage et à la manœuvre des écluses et barrages, et à l'éclairage des terrains et édifices du gouvernement situés près de ces écluses et barrages.

(*j*) Que le concessionnaire pourra pénétrer sur les terrains du gouvernement et en sortir pour l'exploitation de ses installations et ouvrages et aura le droit de faire usage des terrains du Gouvernement à l'endroit de ou près desdits ouvrages pour y construire des usines génératrices et leurs accessoires, subordonnément à l'approbation et aux règlements faits par le Secrétaire de la Guerre.

(*k*) Que dans l'exercice de la permission accordée ci-dessus, le concessionnaire se conformera à tels règlements que le Secrétaire de la Guerre peut exiger pour la protection de la navigation et des biens et autres intérêts des Etats-Unis.

(*l*) Que les Etats-Unis ne seront pas responsables à l'égard du concessionnaire, advenant un manque de force hydraulique quelqu'en soit la cause, et l'ouvrage et les améliorations prévus seront exécutés sous la direction et avec l'approbation du chef des ingénieurs et du Secrétaire de la Guerre, les constructions prévues étant toujours subordonnées aux dispositions et obligations de la présente loi, et à telles stipulations raisonnnables que peut exiger le Congrès ou le Secrétaire de la Guerre pour la protection de la navigation, les biens et autres intérêts des Etats-Unis.

(*m*) Que le concessionnaire ne fera rien, en se servant de l'eau du barrage ou autrement, qui gênera, obstruera ou retardera la manœuvre des écluses ou la navigation convenable et complète du cours d'eau en tout temps, ni qui enbarrassera l'usage ou le contrôle de ces écluses et de la navigation par les Etats-Unis, ou l'entretien du plan d'eau au-dessus du barrage au niveau minimum de la pièce d'eau, tel qu'établi, et le Secrétaire de la Guerre prescrira les règlements qui gouverneront l'usage d'une telle usine génératrice et l'exploitation de l'outillage et de la force motrice de cette usine et de cet outillage en tant que cette force motrice est applicable à la manoeuvre des écluses.

(*n*) Que toutes les réparations, renouvellements, et autres dépenses nécessaires pour les ouvrages que le concessionnaire aura la permission de construire, exclusivement pour l'usage de la production de force motrice, seront faits par le concessionnaire, afin que leur état ne nuise en aucun temps aux intérêts de la navigation; et chaque fois que, dans l'opinion du Secrétaire de la Guerre, l'état de ces ouvrages met en danger les intérêts de la navigation, il donnera avis au concessionnaire à l'effet de réparer ces ouvrages, et si le concessionnaire n'obéit pas immédiatement à la demande du Secrétaire de la Guerre pour affectuer ces réparations, le Secrétaire de la Guerre peut pénétrer sur ces ouvrages et faire faire les réparations, et les frais encourus de ce chef constitueront une dette contre le concessionnaire, ses successeurs ou ayants cause, et un nantissement sur tous ses biens.

(*o*) Qu'à l'expiration du terme pour lequel le permis est accordé tous les bâtiments, outillage, et autres biens du concessionnaire construits ou utilisés pour la production de l'énergie hydro-électrique sous l'empire des dispositions de la présente loi, et tous autres biens et droits qui s'y rattachent, seront, aux choix du Secrétaire de la Guerre, passés

aux Etats-Unis par le concessionnaire, moyennant paiement par les Etats-Unis d'une valeur raisonnable de ces ouvrages et de ces biens et accessoires.

(*p*) Que le Secrétaire de la Guerre, toutes les fois qu'il sera autorisé par le Congrès pour ce faire, peut, en tout temps avant l'expiration du terme pour lequel le permis aura été émis, acheter les bâtiments, lignes, outillage et autres biens du concessionnaire, à tels barrages, construits ou utilisés en vertu de ce permis pour la production ou la transmission de l'énergie hydro-électrique, sur paiement au concessionnaire de la valeur courante raisonnable de ces bâtiments, lignes et outillage: *Mais* la valeur de la concession ou du permis accordé sous l'empire de la présente loi ne sera pas mise en ligne de compte et considérée comme un effet de prix lors de la fixation de l'évolution raisonnable de ces bâtiments lignes, outillage ou autres biens.

Art. 5. Qu'avant l'émission d'aucun permis sous l'empire de la présente loi, le Secrétaire de la Guerre demandera publiquement des soumissions à tous ceux qui peuvent désirer recevoir un permis de la part des Etats-Unis pour produire de l'énergie hydro-électrique sous l'empire de la présente loi, et émettra son permis à la personne, raison sociale ou corporation qui aura fourni la plus haute soumission et passera contrat avec elle: *Toutefois*, le Secrétaire de la Guerre publiera en son prochain rapport annuel les noms de tous les soumissionnaires et les termes de toutes les soumissions qu'il aura reçues, et exposera les raisons qui l'ont déterminé à préférer la soumission qui aura été acceptée.

Art. 6. Que le Secrétaire de la Guerre n'accordera aucun permis d'une durée de plus de cinquante ans.

Art. 7. Que le droit de changer, modifier ou abroger la présente loi est par le présent expressément réservé, et les Etats-Unis n'encourront aucune responsabilité pour avoir changé, modifié ou abroger la présente loi à l'égard du propriétaire ou des propriétaires ou d'aucune autre personne intéressée en tous barrages ou constructions qui auront été érigés conformément à ses dispositions.

ANNEXE XVII (a)

BILL, S. 6795*

PRÉSENTÉ AU SÉNAT DES ETATS-UNIS, 67ÈME CONGRÈS, DEUXIÈME SESSION, 13 MAI 1912, PAR M. BURTON; BILL POUR GOUVERNER LA PRODUCTION DE LA FORCE HYDRAULIQUE ET L'USAGE DE TERRES PUBLIQUES S'Y RAPPORTANT ET POUR D'AUTRES OBJETS

QU'IL soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis réunis en Congrès, que le procureur Général, le Secrétaire de l'Intérieur, et le Secrétaire de l'Agriculture soient tenus, pour les objets prescrits dans les présentes, de formuler et de publier conjointement des règles et des règlements uniformes pour l'usage des terres publiques. Le chef du département de l'exécutif ayant la juridiction et la direction des terres à être occupées et utilisées en conformité des dispositions de la présente loi et en conformité des règles et règlements à être formulés en vertu des dispositions de cet article, est par ces présentes autorisé à céder sur bail toute partie des terres publiques des Etats-Unis réservées ou non réservées, y compris les forêts nationales, les parcs nationaux, les bornes nationales, les réserves indiennes, militaires et autres, pendant une période qui n'excédera pas cinquante années, en vue d'y construire des barrages, canaux, fossés, lignes de tuyaux, coursiers, tunnels, conduites, réservoirs, usines génératrices, lignes de transmission et autres ouvrages nécessaires ou appropriés au développement, à la production, transmission et utilisation de l'énergie hydro-électrique, lequel bail sera irrévocable, mais qui deviendra nul et sans effet advenant l'inobservation d'aucun de ses termes. Chaque pareil bail sera émis, tel que prescrit par le présent, par le chef du département de l'exécutif ayant le contrôle des terres publiques à être utilisées et après qu'il aura trouvé qu'un tel bail proposé est en harmonie avec l'intérêt public, et que la location de ce terrain, s'il est situé dans les limites d'une forêt, parc, borne ou réserve publique est conforme aux objets pour lesquels ces forêt, parc, borne ou réserve ont été créés.

ART. 2. Que les règles et règlements faits sous l'empire de la présente loi et chaque bail fait en conformité de cette loi, prescriront l'exploitation prompte et continue de la force hydraulique; un prix de loyer raisonnable et des termes de paiement de ce loyer; la mise en

*Le texte de la modification apportée à cette loi est donné à l'annexe XVII (b) page 161.

vigueur par le locataire de toutes les lois et de tous les règlements faits par ou en vertu de l'autorité de chaque Etat ou Territoire où la force motrice est produite, vendue ou utilisée; les négociations en vue d'un renouvellement qui ne précedera pas de plus de dix ni de moins de cinq années l'expiration du bail; l'évaluation et la compensation des biens physiques à l'expiration du bail; des rapports exacts à faire au chef du département qui accorde le bail, en la forme et manière qu'il peut prescrire, embrassant tous les item du coût des prix de service, et des profits, ainsi que tous les autres renseignements qu'il peut exiger; le contrôle de la capitalisation; et telles autres conditions et exigences qui peuvent être nécessaires pour protéger pleinement les intérêts du public.

Art. 3. Que si le gouvernement reprend possession des biens d'aucun de ces locataires, sous l'empire des dispositions de la présente loi, ou les passe ou transfère sur bail à d'autres personnes, à l'expiration de la concession, il sera tenu de payer ou il devra exiger de son nouveau locataire qu'il paie la valeur raisonnable de tous les biens repris ou transférés, lesquels comprendront tous les ouvrages, l'outillage, les constructions et les biens créés ou acquis, avantageux et utiles à la production et à la tranmission de l'énergie électrique, y compris le système de transmission de l'usine génératrice à des points de départ de distribution, et dont l'utilité dépend en tout ou en partie de la continuation du bail prévu par le présent, mais ne comprendra pas ou ne prendra pas en considération tous biens ou valeurs quels qu'ils soient, qui ne seront pas spécifiquement mentionnés en cet article. Ces valeurs raisonnables seront déterminées par le consentement mutuel du chef du département et des locataires qui font le bail, et en cas de désaccord, par procédure en cour de circuit des Etats-Unis pour la condamnation de ces biens. La règle pour déterminer la valeur sera la somme que coûterait le remplacement des constructions nécessaires et appropriées à la production et à la transmission d'une quantité équivalente de force motrice marchande à égale efficacité.

Art. 4. Que tous les terrains compris en tout bail projeté sous l'empire des dispositions de la présente loi seront, à compter de la date de l'enregistrement de la demande d'un tel bail, mis en dehors de l'inscription, location ou autre concession sous l'empire des lois des Etats-Unis: *Toutefois* la prospection, l'entrée ou l'enregistrement de ces terrains seront permis en vertu des lois qui régissent les terrains miniers, en autant qu'ils n'endommageront, ni détérioreront, ou ne détruiront pas l'usage des terrains pour le développement, la production et l'utilisation des forces hydrauliques; l'objet de cet article est, autant que faire se peut, que des terrains qui se prêtent à l'exploitation des forces hydrauliques et des minéraux soient utilisés pour ces deux fins, la force

hydraulique devant néanmoins avoir la priorité d'usage: *Mais en outre*, à l'échéance du bail, soit par expiration ou infraction de ses termes, à moins que les terrains ne soient libérés dans un temps raisonnable, le Président des Etats-Unis peut remettre ces terrains en leur état prémitif.

ART. 5. Que tout bail émis sous l'empire de la présente loi ne sera ni aliénable ni transmissible, sauf sur un consentement par écrit du chef du département de l'exécutif qui a juridiction sur le terrain.

ART. 6. Que sur chaque bail émis sous l'empire de la présente loi, le gouvernement Fédéral se réservera le droit de régir les prix à exiger des consommateurs au retour du service, au cas où les lois et l'autorité de l'Etat où des municipalités où ce service est fourni sont impuissantes à protéger l'intérêt public.

ART. 7. Que toutes les terres des Etats-Unis qui se prêtent principalement au développement, à la production et à l'utilisation de la force hydraulique sont par le présent exemptées de toutes les inscriptions, et le chef du département de l'exécutif exerçant le contrôle sur ces terres, se mettra en devoir, le plus rapidement possible de les choisir, désigner et en faire des listes qu'il publiera; et cette publication faite, nulles terres qui y figurent ne seront concédées, sauf sous les conditions expresses que tous droits d'occupation et d'usage de ces terres, en vue de développer, produire et utiliser la force électrique, sont réservés à perpétuité et exclusivement aux Etats-Unis, lequel droit réservé devra être exprimé dans des lettres patentes; mais le Président peut, selon bon plaisir, révoquer cette désignation en tout temps pour ce qui concerne toutes les terres non louées à bail. *Mais si* un locataire a bail sous l'empire de cette loi détériore ou endommage, par la construction ou l'entretien des ouvrages autorisés par cette loi, la propriété légale de tout colon établi sur les terres, qui n'ont pas été désignées par le Président, tel que prescrit par le présent, ledit locataire sera responsable à l'égard de la partie lésée de toute détérioration ou dommages.

ART. 8. Que les règlements autorisés par la présente loi, et tous les changements ou modifications de ces règlements, seront transmis au Congrès le plus tôt que la chose sera faisable, et chaque chef d'un département de l'exécutif, visé par la présente loi, déposera annuellement un rapport contenant une copie de chaque bail émis pendant l'année, et le nombre alors en vigueur, et un tableau de tous les baux en existence, ainsi que le nom du locataire, le nombre d'années, la situation et la contenance du terrain, y compris la puissance de l'usine génératrice, le prix et le montant du loyer exigés, et tous autres faits que le Congrès peut demander.

ART. 9. Que le but de la présente loi est d'encourager l'utilisation des forces hydrauliques, qui est le seul moyen de conserver cette précieuse ressource naturelle, et de pourvoir à une sécurité raisonnable du capital nécessairement placé en cette utilisation, et de permettre de retirer un bénéfice raisonnable de ce placement, et de sauvegarder en même temps les consommateurs de force ainsi produite contre l'extorsion, et de protéger pleinement l'intérêt public.

ART. 10. Que toutes les lois et parties des lois inconciliables avec celle-ci sont par la présente abrogées.

ANNEXE XVII (b)

MODIFICATION DU BILL S. 6795*

QUE M. T. E. BURTON SE PROPOSAIT DE PRÉSENTER—BILL POUR GOUVERNER L'UTILISATION DE LA FORCE HYDRAULIQUE ET L'USAGE DES TERRES PUBLIQUES S'Y RATTACHANT. PORTANT LA DATE DU 8 JUIN 1912

RETRANCHER toute la clause ordonnatrice et insérer la suivante: Que le Procureur Général, le Secrétaire de l'Intérieur et le Secrétaire de l'Agriculture soient tenus, pour les objets prescrits dans la présente, de formuler et de publier des règles et des règlements uniformes pour l'usage des terres publiques. Le chef du département de l'Exécutif ayant la juridiction et le contrôle des terres à occuper et utiliser, en conformité des dispositions de la présente loi et en conformité des règles et règlements à formuler en vertu des dispositions de cette clause, est par la présente autorisé à céder sur bail toute partie des terres publiques des Etats-Unis réservées ou non réservées, y compris les forêts nationales, les parcs nationaux, les bornes nationales, les réserves indiennes, militaires et autres, ainsi que le territoire de l'Alaska, pendant une période qui n'excédera pas cinquante années, en vue d'y construire des barrages, canaux, fossés, lignes de tuyaux, coursiers, tunnels, conduites, réservoirs, usines génératrices, lignes de transmission, et autres ouvrages nécessaires ou appropriés au développement, à la production, transmission et utilisation de l'énergie hydro-électrique ou autre force motrice de l'eau, lequel bail sera irrévocable, mais qui deviendra nul et sans effet advenant l'inobservation d'aucun de ses termes. Chaque pareil bail sera émis, tel que prescrit en la présente, par le chef du département de l'exécutif ayant la direction des terres publiques à utiliser, et après qu'il aura trouvé qu'un tel bail proposé est en harmonie avec l'intérêt public et que cette location de ce terrain, s'il est situé dans l'enceinte d'une forêt, d'un parc, d'une borne ou d'une réserve publique, est en conformité avec les fins pour lesquelles ces forêt, parc, borne ou réserve ont été créés: *Toutefois*, ce transfert de juridiction sur les terrains compris en tout bail d'un département à un autre n'infirme pas la validité du bail, mais l'administration et le contrôle du bail relatif à ces terrains sont transférés au département qui exerce sa juridiction sur le terrain.

* Le Bill original et les modifications ont été soumis au Comité des Terres Publiques, aucun rapport n'en a été fait au Sénat.

Art. 2. Que les règles et règlements faits sous l'empire de la présente loi, et chaque bail fait conformément aux dispositions de cette loi, ordonneront l'exploitation prompte et continue de la force hydraulique; un prix de loyer raisonnable et les termes du paiement de ce loyer; des négociations pour le renouvellement qui ne précédera pas de plus de dix ni de moins de cinq années l'expiration du bail; l'évaluation et la compensation des biens physiques à l'expiration du bail; des rapports exacts à faire au chef du département ayant juridiction et contrôle, en la forme et manière qu'il peut prescrire, embrassant tous les item du coût, des prix du service, et des profits, ainsi que tous les autres renseignements qu'il peut exiger; le contrôle de la capitalisation et des dettes garanties sur obligations; et telles autres conditions et exigences qui peuvent être nécessaires pour protéger pleinement les intérêts du public.

Art. 3. Que si le gouvernement reprend possession des biens d'aucun de ces locataires sous l'empire des dispositions de la présente loi, ou passe ou transfère son bail à d'autres personnes à l'expiration du bail, il sera tenu de payer, ou il devra exiger que son nouveau locataire paie, l'évaluation raisonnable de tous les biens repris ou transférés, lesquels comprendront tous les ouvrages, l'outillage, les constructions, et les autres biens physiques créés ou acquis, avantageux et utiles à la production et transmission de l'énergie électrique, y compris le système de transmission de l'usine génératrice aux points de départ de la distribution, et dont l'utilité dépend en tout ou en partie de la continuation du bail prescrit par la présente, mais ne comprendra pas ou ne prendra pas en considération tous les biens ou valeurs quels qu'ils soient qui ne seront pas spécifiquement mentionnés en cet article. Ces valeurs raisonnables seront déterminées par le consentement mutuel du chef du département qui a juridiction et contrôle sur les locataires, et en cas de désaccord, par procédure instituée en cour de circuit des Etats-Unis pour la condamnation de ces biens. La règle pour déterminer la valeur sera la somme que coûterait le remplacement des constructions, nécessaires et appropriées à la production et à la transmission de l'énergie hydro-électrique ou autre force motrice de l'eau, par d'autres constructions pouvant produire et transmettre la même quantité de force motrice marchande à égale efficacité.

Art. 4. Que tous terrains compris en tout bail projeté sous l'empire des dispositions de la présente loi, à compter de la date de l'enregistrement de la demande d'un tel bail, seront mis en dehors de l'inscription pour location et autre concession sous l'empire des lois des Etats-Unis: *Toutefois*, les droits de passage visés par la présente loi ou prescrits par toutes lois des Etats-Unis pourront être approuvés, et la prospection, l'entrée ou la concession ou l'enregistrement de ces terrains en

vertu des lois qui régissemt les terrains miniers, pourront être permis en autant qu'ils n'endommageront, ne détérioreront ou ne détruiront pas l'usage des terrains pour le développement la production et l'utilisation; l'objet de cet article, autant que faire se peut, est de faire exploiter les terrains qui renferment des forces hydrauliques et des usines pour ces deux fins, la force hydraulique étant cependant l'usage dominant: *Néanmoins*, sur le refus d'une demande, ou à l'échéance de tout bail, soit par expiration ou par violation de ses termes, à moins que les terrains ne soient reloués dans un temps raisonnable, le Président des Etats-Unis peut rendre ces terrains à leur état primitif.

ART. 5. Que tout bail émis sous l'empire de la présente loi ne sera pas aliénable ou transmissible, sauf sur un consentement par écrit du chef du département de l'Exécutif qui exerce sa juridiction sur le terrain.

ART. 6. Que sur chaque bail émis sous l'empire de la présente loi le gouvernement Fédéral se réserve le droit de régir les prix à exiger des consommateurs en retour du service, si les lois et l'autorité des Etats ou des municipalités où ce service est fourni sont impuissantes à protéger l'intérêt public.

ART. 7. Que toutes les terres des Etats-Unis qui peuvent servir au développement, à la production, et à l'utilisation de la force hydraulique sont éliminées de l'enregistrement, et le chef du département de l'Exécutif qui a la juridiction et l'administration de ces terres se mettra en devoir, le plus promptement que la chose sera possible, de les choisir, désigner et en faire une liste qu'il fera publier; et après cette publication, les terres ainsi mises en liste pourront être offertes par le Président à la location, à la colonisation, à l'enregistrement et à la concession en vertu des lois appropriées des terres publiques, seulement sous condition expresse que tous les droits d'occupation et d'usage de ces terres en vue de développer, de produire et d'utiliser de la force hydraulique seront réservés à perpétuité exclusivement aux Etats-Unis, lequel droit réservé sera mentionné dans les lettres patentes; mais le Président peut, selon son bon plaisir, révoquer cette désignation en tout temps quant aux terres qui ne sont pas sous bail; *Cependant*, le porteur de tout bail sous l'empire de la présente loi est responsable, dans le cas des terres publiques non mentionnées en cette loi, à tout occupant de ces terres de toute détérioration ou dommage qu'il peut subir, par suite de la construction ou du maintien des ouvrages autorisés sous l'empire de la présente loi, et dans le cas de terres mentionnées en cette loi, à l'égard de tout colon, possesseur ou occupant, de la valeur agricole des terres et de toute détérioration ou dommage aux améliorations ou aux récoltes y existant légalement.

ART. 8. Que rien de ce qui est contenu en la présente loi ne sera interprété de manière à exempter ou à relever tout locataire de la pleine

et entière observation de tous règlements et lois faits par ou sous l'autorité de tout Etat ou Territoire de la juridiction duquel il dépend.

ART. 9, Que les règlements autorisés sous l'empire de la présente loi, et tous les changements ou modifications de ces règlements seront transmis au Congrès, le plus tôt que faire se pourra, et chaque chef d'un département de l'Exécutif visé par la présente loi fera un rapport annuel au Congrès de chaque bail émis ou expiré pendant l'année, ainsi qu'une classification de tous les baux en existence y mentionnant le nom et l'adresse du locataire, le nombre d'années, la situation et la quantité de la terre occupée, la puissance de l'usine génératrice, le taux et le montant de loyer exigé, et tels autres faits que le Congrès peut demander.

ART. 10. Que l'objet de la présente loi est d'encourager le développement de la force hydraulique, qui est le seul moyen de conserver cette précieuse ressource naturelle, et de pourvoir à la garantie raisonnable du capital nécessairement placé en ce développement, et de permettre la réalisation d'un bénéfice équitable sur ce placement, et de sauvegarder en même temps les consommateurs de force motrice ainsi produite contre l'extorsion, et de protéger pleinement l'intérêt public.

ART. 11. Que toutes les lois et parties de lois inconciliables avec ces dispositions sont par la présente loi abrogées.

ANNEXE XVIII (a)

BILL H.R. 32219

PRÉSENTÉ A LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DES ETATS-UNIS, A SON 61ÈME CONGRÈS, TROISIÈME SESSION, LE 28 JANVIER 1911, PAR M. YOUNG DE MICHIGAN. CE BILL A POUR OBJET L'AMÉLIORATION DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE ST. LAURENT, ET LA CONSTRUCTION DE BARRAGES, ECLUSES, CANAUX ET AUTRES OUVRAGES ACCESSOIRES AUX ILES LONG-SAULT ET SHEEK ET PRÈS DE CES ILES

QU'IL soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique assemblés en Congrès, que la *Long Sault Development Company*, corporation organisée sous l'empire d'une loi de l'état de New York, portant nom "Loi constituant en corporation la *Long Sault Development Company*, et aurorisant ladite compagnie à construire et à entretenir des barrages, canaux, usines génératrices et écluses, à ou près de l'île Long-Sault, dans le but d'améliorer la navigation du fleuve St. Laurent et de produire de la force au moyen des eaux de ce fleuve, à construire et maintenir un pont et à fabriquer des choses utiles" loi qui est entrée en vigueur le vingt-trois mai dix-neuf cent sept, ses successeurs et ayants cause, soient, et par la présente loi sont autorisés à construire, entretenir et exploiter pour les fins de navigation, la production de la force hydraulique, et autres objets, pendant une période de quatre-vingt-dix-neuf années, un barrage ou des barrages dans la partie du fleuve St. Laurent située au sud de la ligne frontière internationale entre les Etats-Unis d'Amérique et le Dominion du Canada, près des îles Long-Sault, Barnhart et Sheek, soit séparément ou subordonnément à pareils ouvrages maintenant construits ou qui seront construits dans la partie du dit fleuve, située au nord de la ligne frontière internationale, y compris un ou des ponts ainsi que des ouvrages d'approche, et une ou des écluses, un ou des canaux et d'autres ouvrages accessoires s'y rattachant: *Toutefois*, ce barrage ou ces barrages, cette écluse ou ces écluses, ce canal ou ses canaux, et les autres ouvrages s'y rattachant, sauf réserves du contraire prévues en ladite loi seront construits, entretenus, exploités, modifiés, ou enlevés, subordonnément et conformément sous tous rapports aux dispositions de la loi portant nom "Loi modifiant une loi intitulée 'Loi pour réglementer la construction des barrages à travers les eaux navigables,' adoptée le vingt-trois

juin dix-neuf cent dix; *Mais, en outre*, ce pont ou ces ponts et leurs approches, sauf réserves du contraire, prévues en la présente loi, seront construits, entretenus, exploités, modifiés, ou enlevés, subordonnément et conformément sous tous rapports aux dispositions de la loi portant nom "Loi pour réglementer la construction des ponts sur les eaux navigables," adoptée le vingt-trois mars dix-neuf cent six: *Mais, en outre*, le Secrétaire de la Guerre fera faire un examen de cette partie du fleuve St. Laurent qui sera occupée par les améliorations à effectuer, en vue de fournir un canal navigable, qui puisse servir au passage des navires, de commerce en remontant ou descendant le fleuve, à partir d'un point vis-à-vis de l'extrémité ouest de l'île Croil, jusqu'à un point situé en face de l'extrémité est de l'île Barnhart, ainsi que les plans et devis, et tous les droits conférés par la présente loi à la *Long Sault Development Company*, seront subordonnés à l'amélioration du dit canal, à ses propres dépens, conformément aux dits plans et devis, ledit canal devant être terminé en même temps que les autres ouvrages autorisés, ladite compagnie, ses successeurs ou ses ayants cause sont tenus de payer tous les frais.

Art. 2. Que ladite *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause seront soumis aux dispositions du traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne concernant les eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, proclamé par le Président des Etats-Unis, le treizième jour de mai dix-neuf cent dix.

Art. 3. Que la construction actuelle des ouvrages autorisés par la présente loi, sera commencée dans les deux ans et terminée dans les quinze ans qui suivront la date de l'adoption de cette loi; faute de quoi cette loi sera de nul effet, et les droits y conférés cesseront et expireront.

Art. 4. Que si ladite *Long Sault Development Company* ou toute autre compagnies, agissant avec elle en pareille entreprise produit de la force motrice au moyen de la construction d'ouvrages, dont une partie sera localisée au nord de la ligne frontière internationale, au moins la moitié de la force produite sera transmise aux Etats-Unis: *Mais*, lorsque, de l'opinion du Secrétarie de la Guerre et du chef des Ingénieurs, les Etats-Unis ne pourront pas dépenser la totalité de la part assignée à ce pays, l'excédent pourra être temporairement renvoyé au Canada, lequel sera, toutefois, retourné aux Etats-Unis, lorsque ses officiers auront raison de croire que la chose sera nécessaire. *Néanmoins*, rien en la présente loi ne devra être interprété de manière à empêcher l'importation du Canada de toute la force motrice ou de toute partie de cette force produite par l'un quelconque des dits ouvrages dans le fleuve St. Lau .

. 5. Que si les ouvrages, autorisés en la présente loi, sont ou

deviennent en un temps quelconque, d'après l'opinion du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, insuffisants, ou un obstacle au service de la navigation, sur la partie du fleuve St. Laurent où ils auront été construits, ladite compagnie, ses successeurs et ayants cause devront, subordonnément à la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, faire les modifications requises pour satisfaire aux besoins de la navigation; et si ladite compagnie, ses successeurs ou ayants cause manquent de ce faire, le gouvernement des Etats-Unis, sous la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, fera faire tout ce qui sera nécessaire à cette amélioration de la navigation, et les dépenses encourues à cette fin constitueront une dette contre la dite compagnie, ses successeurs ou ayants cause, et une servitude sur tous leurs biens.

ART. 6. Que la *Long Sault Development Company* fournira une obligation par laquelle elle-même, ses successeurs et ayants cause seront tenus de verser aux Etats-Unis la somme de cinq cent mille dollars, payables aux Etats-Unis, pour l'usage et le bénéfice des propriétaires riverains et autres, dans et le long du dit fleuve St. Laurent, destinée à défrayer les dommages qui pourront être causés par les inondations, les entassements de glace et d'autres causes, à ces personnes ou à l'une quelconque d'elles, par la construction et l'entretien de ce barrage ou de ces barrages; et les travaux de construction ne seront pas commencés avant que cette obligation n'ait été remplie et approuvée par le secrétaire de la Guerre et déposée au département de la Guerre.

ART. 7. Que le droit d'altérer, de modifier ou d'abroger cette loi, est par le présent article, expressément réservé, et les Etats-Unis ne seront tenus nullement responsables des dommages que pourra entraîner le changement, la modification ou l'abrogation de cette loi.

ANNEXE XVIII (b)

RAPPORT SUR LE BILL H.R. 32219

61ème Congrès, Troisième Session, par le Comité des Rivières et des Havres de la Chambre des Représentants des Etats-Unis

LE Comité des Rivières et des Havres en présentant le bill qui suit à l'effet d'améliorer la navigation sur le fleuve St. Laurent soumet l'explication suivante qui s'y rapporte, et recommande l'adoption de ce bill.

I. *Les Dispositions du Bill:*

Le bill autorise la *Long Sault Development Co.*, constituée en corporation sous l'empire d'une loi spéciale de l'état de New York, dans le but d'améliorer la navigation et de produire de la force motrice, à construire, maintenir et exploiter pendant une période de 99 années pour fins de navigation, force hydraulique et autres, un ou des barrages avec un ou des ponts et des ouvrages d'approche, et une ou des écluses, un ou des canaux, en cette partie du fleuve St. Laurent située au sud de la ligne frontière internationale, près des îles Long-Sault, Barnhart et Sheek, quelques milles à l'est de la ville de Massena, Comté de St. Laurent, N.Y., soit indépendamment ou subordonnément à des ouvrages semblables maintenant construits ou qui seront construits en cette partie du dit fleuve située au nord de la ligne frontière internationale.

La loi stipule que ces ouvrages seront construits, maintenus, modifiés ou enlevés conformément et subordonnément aux dispositions de la loi générale des barrages, adoptée le 23 juin 1910, et à celle des ponts, adoptée le 23 mars 1906.

Le fleuve St. Laurent, à l'endroit où les ouvrages seront construits est un cours d'eau limitrophe entre les Etats-Unis et le Canada. En conséquence, le bill soumet la *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause aux dispositions du traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne au sujet des eaux qui forment la ligne frontière entre les Etats-Unis et le Canada. On soutient comme probable qu'en vertu des termes du traité il sera nécessaire d'obtenir, avant le commencement des ouvrages, le consentement et l'approbation de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes tel que prescrit

en ce traité. En outre, les travaux à exécuter sont considérables. C'est pour cette raison qu'il a été accordé à la compagnie deux ans pour les commencer et quinze pour les terminer.

Le bill stipule en outre que, si la *Long Sault Development Company* ou toute autre compagnie ou compagnies agissant de concert avec elle, prolonge ses ouvrages au-delà de la ligne frontière, jusque dans les eaux canadiennes, ce qui en réalité consisterait à barrer la totalité du fleuve, alors la moitié de la force développée par les ouvrages une fois terminés, sera transmise sur demande aux Etats-Unis.

Votre comité croit que les intérêts de la navigation, ceux du gouvernement et du peuple des Etats-Unis sont parfaitement sauvegardés par les dispositions de la loi générale des barrages la loi générale des ponts, et par la réserve de l'article, ainsi que par les articles 5 et 6 du bill en suspens. Cette question sera discutée plus longuement en une autre partie de ce rapport.

II. La Législation de l'Etat de New York:

La *Long Sault Development Company* doit son origine à une loi de la législature de l'état de New York adoptée par les deux tiers des votes, qui a reçu la sanction du Gouverneur Charles E. Hughes. La loi a constitué la *Long Sault Development Co.* en une corporation et lui a conféré les pouvoirs habituels des corporations, et lui a de plus accordé le droit de construire des ouvrages dans le fleuve St. Laurent près de l'île Long-Sault, ou de l'île Barnhart, "mais pas au-delà de la ligne internationale, dans la direction du nord, sans le consentement du Dominion du Canada," en vue d'améliorer la navigation, de créer de la force hydraulique au moyen de laquelle elle pourra produire de l'énergie électrique. Cette loi reconnaît pleinement la juridiction du Congrès sur la question de la navigation du fleuve St. Laurent. Le bill dans sa teneur originale ne contenait aucune clause relative à une compensation à payer à l'état de New York en retour des droits accordés dans le fleuve St. Laurent. Le Gouverneur Hughes trouva qu'il y avait là une lacune, et, à sa recommandation la législature rappela le bill, et la question de compensation à verser à l'État fut étudiée à fond par le gouverneur, aidé de M. Frederick Stevens, surintendant des travaux publics de l'état de New York, et l'ingénieur et l'arpenteur de l'État d'un côté, et le président de la *Long Sault Development Co.*, et M. John R. Freeman, ingénieur distingué, d'un autre côté. Les études se continuèrent pendant plusieurs semaines, et le gouverneur arrêta la somme de compensation à fournir par la *Long Sault Development Co.*, en retour des privilèges qui lui avaient été accordés. Ses vues sur le sujet furent soumises à la législature, et

le bill fut modifié en conséquence, adopté et sanctionné par lui, et devint loi le 23 mai 1907.

Cette loi cède par contrat à la *Long Sault Development Co.* le lit du fleuve St. Laurent aux endroits qui ont été indiqués et pour lequel la compagnie consentait à lui verser $10,000. Toutes les parties du lit de la rivière non actuellement utilisées par ladite compagnie pour y construire ses travaux devaient revenir à l'état de New York. En outre, ladite compagnie s'engageait à payer à l'état de New York, pendant l'année 1910 la somme de $15,000, pendant 1911 la somme de $20,000, et pendant chaque année à partir de cette date elle acceptait de payer 75 cents par cheval-vapeur, jusqu'à concurrence de 25,000 chevaux électriques, et 50 cents par cheval-vapeur, sur tout nombre entre 25,000 et 100,000, et 25 cents par cheval vapeur sur toute somme au-delà de 100,000 chevaux; mais, passé 1911, la compagnie verserait au moins $25,000 par année. Cette loi portait que ces versements étaient basés sur l'idée que, en vertu du contrôle légal du gouvernement des Etats-Unis, la *Long Sault Development Co.* pourrait utiliser toute l'eau du fleuve St. Laurent située au sud de la ligne frontière internationale, et que si cette compagnie était obligée de payer quelque argent au Dominion du Canada ou à celui de la province de l'Ontario, pour l'usage de ces eaux (c'est-à-dire, l'eau située au sud de la ligne internationale) il faudrait déterminer une compensation équitable pour être versée à l'état de New York.

Des témoins présents aux négociations échangées avec le Gouverneur Hughes ont déclaré, devant votre comité, que les raisons, qui ont été invoquées pour réclamer un taux de compensation plus bas sur le nombre de chevaux-vapeur, entre 25,000 et 100,000, que sur le nombre inférieur à 25,000, et un taux encore moins élevé sur tout nombre qui excède 100,000 chevaux-vapeur, s'appuyaient sur le fait que le lieu de production de cette force était éloigné des villes à nombreuse population, et qu'il faudrait, pour attirer les consommateurs, leur offrir des conditions favorables; qu'il serait facile de disposer d'une certaine quantité de cette force, probablement jusqu'à 100,000 chevaux-vapeur, mais que, passé ce chiffre, il serait difficile de trouver des consommateurs, et qu'il était donc sage de réduire les taux.

La *Long Sault Development Co.* en recevant sa charte de l'état de New York, a commencé à se prévaloir des droits qu'elle lui conférait, et elle a déja dépensé environ trois quarts d'un million de dollars en achat de propriétés et en préparatifs, en vue de produire une grande quantité de force hydraulique dans le fleuve St. Laurent.

III. Les Droits de l'Etat de New York:

Il importe de remarquer que la législation de l'état de New York est basée sur la proposition que l'état de New York a la possession du lit du fleuve, au sud de la ligne frontière internationale, et qu'il a droit à l'usage des eaux pour la production de la force hydraulique, subordonnément, sans doute, au contrôle du Congrès en matière de navigation, et qu'il a le pouvoir de céder ces droits à des tiers. Votre comité a étudié soigneusement cette question. Sans entrer dans une discussion élaborée de ces questions légales, qu'il suffise de dire que ces deux propositions semblent être fermement établies, non seulement par les décisions des cours de l'état de New York, mais aussi par les cours des Etats-Unis.

Parmi les décisions qui ont déclaré que l'état de New York est le propriétaire des cours d'eau navigables situés en ses limites sont les suivantes:

Fulton Light Co. *v.* State of N. Y. (65 Misc. N. Y., 263).
Niagara Irrigation Co. *v.* College Heights Co. (111 App. Div., 770).
Pipe Line *v.* N. Y. & Lake Erie R. R. Co. (10 Abb, New Cas., 107).
In matter of State Reservation (37 Hun., 537).
Canal Appraisers *v.* Tibbets (17 Wend., 570).
People *v.* Gillette (11 N. Y., Supp., 461).
Thousand Island Steamboat Co. *v.* Visger (179 N. Y., 206).
Barney *v.* Keokuk (94 U. S., 324).
Illinois Central R. R. Co. *v.* Illinois (146 U. S., 387).
Shively *v.* Bowlby (152 U. S., 1).
Scranton *v.* Wheeler (57 Fed. Rep., 803).
Packer *v.* Bird (137 U. S., 661).
Pollard's Lessee *v.* Hagan (3 Howard, 212).
Martin *v.* Waddel (16 Peters, 367).
Good Title *v.* Kibbe (9 Howard, 471).
United States *v.* Chandler-Dunbar Co. (200 U. S., 447).
Rumsey *v.* N. Y. & N. E. R. R. Co. (63 Hun., 200).

Dans la cause de Barney *v.* Keobuk (94 U. S., 338) la cour déclare qu'il n'y a "aucune raison valable pour suivre l'ancienne règle relative à la possession des lits et des rives de telles eaux (v. g. navigables). Ce droit de propriété appartient aux états en vertu de leur inhérente souveraineté, et les Etats-Unis ont agi sagement en se refusant à étendre (s'ils pouvaient étendre) sa juridiction et ses concessions au-delà des limites de l'eau haute."

Dans la cause de Pollard's Lessee *v.* Hagan (3 Howard, 212) les Etats-Unis avaient essayé, par lettres patentes, de céder le lit de la rivière Alabama, et la Cour Suprême jugea que les lettres patentes étaient

sans effet, car les Etats-Unis en acquérant l'Alabama, par un traité conclu avec l'Espagne n'avaient jamais acquis aucun titre au lit des cours d'eau navigables, et la Constitution ne leur en avait conféré aucun.

Dans la cause de Scranton *v.* Wheeler (57 Fed. Rep., 803) le juge Lurton, maintenant un des juges de la Cour Suprême, des Etats-Unis, a déclaré à la page 810:

> La doctrine qui soutient que le titre de possession des terres submergées entre les bords des rivières navigables appartient aux Etats respectifs dans lesquels sont situées ces rivières et non aux Etats-Unis, a été réglée dès l'origine et n'a jamais été mise en doute.

En 1905, le général Mackenzie, chef des Ingénieurs, fit un rapport au Secrétaire de la Guerre, M. Taft, sur un bill alors pendant devant le Congrès, dans lequel il expose que:

> Le gouvernement Fédéral n'exerce aucun droit de possession sur l'eau qui coule dans les cours d'eau navigables, ni sur la terre qui forme leurs lits et leurs bords, en conséquence, le Congrès ne peut accorder aucune autorité absolue à personne d'utiliser et d'occuper pareilles eaux et terres pour des fins manufacturières et industrielles. L'établissement, la réglementation et le contrôle des entreprises manufacturières et industrielles, ainsi que d'autres choses appartenant au bien-être, à la commodité et à la prospérité du peuple sont du ressort des Etats-Unis, et la Cour Suprême des Etats-Unis soutient que l'autorité d'un Etat sur les eaux navigables situées en ses limites, et sur leurs bords et leurs lits est plénière, subordonnément à la seule action que le Congrès peut exercer dans l'exécution de ses pouvoirs que lui confère la Constitution pour réglementer le commerce entre les différents états.

Le Secrétaire de la Guerre, William H. Taft adopta le rapport du général MacKenzie et déclara qu'il était "substantiel, exact et instructif". Plus tard, en 1907, une audience fut tenue en présence de M. Taft, encore Secrétaire de la Guerre, relativement aux forces hydrauliques des rivières Des Plaines et Illinois. La rivière Des Plaines ne fut probablement pas mise au nombre des rivières navigables. Mais le Secrétaire de la Guerre en donnant une décision sur la demande énonça:

> "Mais, eût-elle été une rivière navigable, et lors même que la demande aurait été faite, et adressée à ce département pour qu'il dise si la création de la force hydraulique porte atteinte à la navigation, et étant donné que le département eût conclu que cela ne portait aucune atteinte à la navigation, alors il n'appartient pas à ce département de refuser l'expression d'une telle opinion et d'accorder un tel permis, en autant que les Etats-Unis sont concernés,

dans le but d'aider l'Etat à contrôler la force hydraulique. Si l'Etat possède quelque droit sur la force hydraulique qu'il peut exercer en dépit des droits que réclame le propriétaire riverain, alors il peut l'exercer lui-même par sa propre législation et l'intermédiaire de ses officiers exécutifs. Tout ce que les Etats-Unis font, lorsqu'il s'agit d'un cours d'eau navigable, est de protéger simplement la navigation du cours d'eau. Quant à ce qui concerne les forces hydrauliques, ils n'y possèdent aucun droit, sauf sur celles qu'ils créent eux-mêmes au moyen de leurs propres capitaux; alors, ils peuvent naturellement en disposer comme bon leur semble.

Mais lorsqu'il s'agit de forces hydrauliques d'un cours d'eau navigable, qui peuvent être utilisées sans nuire au service de la navigation, alors ces forces hydrauliques sont gouvernées par les lois de l'Etat. Elles tombent sous le contrôle des propriétaires riverains et sous les dispositions du droit coutumier qui régissent ces droits. Donc, je ne vois pas, qu'en ce qui concerne ce sujet, ce département ait quelque fonction à remplir ou qu'il puisse remplir."

Les autorités ci-haut mentionnées ne sont qu'un petit nombre de celles qui peuvent être citées sur le même sujet. Votre Comité n'a pu trouver un seul jugement au sens contraire.

On peut voir que plusieurs des causes qui précèdent ont rapport à la rivière Niagara, et une à la rivière Ste. Marie. Ces deux rivières sont des cours d'eau limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, et il n'est fait aucune distinction, quant à la question de possession des terres submergées, entre les eaux limitrophes et les autres rivières navigables situées entièrement dans l'Etat. Donc, votre Comité conclut que la possession, par l'état de New York, des terres submergées par le fleuve St. Laurent, est trop solidement établie par une suite invariable de précédents pour être mise à présent sérieusement en doute.

A l'appui de la juridiction que l'Etat, comme propriétaire des terres submergées, peut produire de la force hydraulique sur ces terres et céder un tel droit à un tiers. on peut citer les causes qui suivent:

Thousand Island Steamboat Co. *v.* Visger (179 N.Y.,206).
Langdon *v.* Mayor (93 N.Y., 129).
People *v.* N.Y. & Staten Island Ferry Co. (68 N.Y.,71
Hoboken *v.* Penn. R.R. Co. (124 U.S., 656).
Huse *v.* Glover (15 Fed., 292; S.C. 119 U.S., 543).
Navigation Co. *v.* United States (148 U.S., 312).
Sands *v.* Manistee River Improvement Co. (123, U.S., 288).
Green Bay & miss. Canal Co. *v.* Patten Paper Co. (172 U.S., 58).
Kaukaua Water Power Co. *v.* G. B. & M. Canal Co. (142 U.S., 254).
People *v.* Tibbets (19)., N.Y 523

Dans la cause de People *v.* Tibbets, la cour décida:

"Il est indiscutable que l'Etat est le propriétaire absolu des cours d'eau navigables compris dans ses limites territoriales,

et qu'en cette qualité il peut en disposer à l'exclusion des propriétaires riverains. En ce cas-ci l'Etat s'est prévalu de son droit en faisant une cession sur bail, et conséquemment un tel bail est valide"

Dans la cause de Hoboken *v.* Pennsylvania Railroad Co. 124 U. S. 656) le juge Matthews, énoncant l'opinion de la cour, dit (p. 691) que l'Etat avait le pouvoir de céder aux particuliers des terres submergées par l'eau des rivières navigables, et que en vertu de ces cessions, la terre cédée est possédée par les concessionnaires aux mêmes conditions que toutes les autres terres sont retenues par les particuliers qui en ont la possession absolue, et que tout droit antérieur de l'état de New Jersey en ces terres, soit de propriété, soit de souveraineté, est transféré ou éteint, sauf tels droits souverains que l'Etat peut également exercer sur tous les autres biens particuliers.

Dans la cause de la Monongahela Navigation Co. *v.* United States (148 U. S., 312) on a soutenu que l'Etat peut autoriser une compagnie privée à construire un barrage et d'autres ouvrages se rattachant à l'amélioration de la navigation, et peut même permettre à la compagnie d'exiger des péages.

Donc, on peut conclure de ce qui précède que l'état de New York a le droit de céder l'usage exclusif des eaux du fleuve du St. Laurent, au sud de la ligne frontière internationale, à la *Long Sault Development Co.*, subordonnément, sans doute, au contrôle du Congrès dans l'intérêt de la navigation.

C'est pourquoi votre Comité est d'opinion que l'état de New York, au temps de la constitution en corporation de la *Long Sault Development Co.*, était le propriétaire du lit du fleuve St. Laurent, au sud de la ligne frontière internationale, et qu'il avait le droit d'utiliser les eaux qui s'y trouvaient pour la production de la force hydraulique; qu'il avait le pouvoir de transmettre ce droit à un tiers, et qu'il a agi ainsi par un acte de sa législature; qu'en ce faisant il a agi froidement et à découvert, à la suite de longues délibérations et de pleine connaissance des faits qui lui ont été exposés, et que ses actes ont reçu la sanction du gouverneur Hughes, dont la sollicitude pour la protection des intérêts de tout le public n'a été surpassée par aucun autre fonctionnaire.

Donc, votre comité, convaincu que l'Etat a des droits sur les eaux du fleuve St. Laurent, et que les Etats-Unis y ont aussi un droit, dans l'intérêt de la navigation, la courtoisie qui règne entre l'Etat et la Nation, et les sentiments amicaux qui animent les mandataires représentant les divers intérêts à une propriété commune demandaient, dans la mesure du possible, que les droits de l'Etat et de la Nation fussent reconnus et reçussent plein effet, et que le pouvoir du gouvernement National ne

devrait pas, sous prétexte de protéger la navigation, ou par crainte de maux imaginaires et sans fondement, servir à contrecarrer les désirs de l'Etat tels que manifestés par la législature et l'exécutif, ni à détruire sa propriété, qu'il faudrait au contraire, essayer, honnêtement, de réconcilier les intérêts des deux, et légiférer de manière à faire bénéficier l'un et l'autre des mesures prises, a étudié, d'une manière toute particulière, la question de l'amélioration de la navigation subordonnément à celle de la production de la force hydraulique, sous l'autorité de l'état de New York. Il croit que ces deux objets peuvent être poursuivis simultanément, non pas au détriment de l'un et de l'autre, mais à leur avantage mutuel.

IV. Le Locus in Quo:

Le fleuve St. Laurent est navigable du lac Ontario à son embouchure, sauf en certains rapides que les bateaux ne peuvent remonter, et que quelques-uns seulement descendent sans danger. Pour donner aux bateaux l'avantage de passer en ces endroits, le gouvernement du Canada a fait construire à grands frais des canaux sur le côté canadien du fleuve. Un de ces rapides se trouve dans le chenal principal du fleuve entre l'île Long-Sault et l'île Barnhart. On l'appelle le Rapide du Sault. L'île Long-Sault est toute sur le territoire des Etats-Unis. Au nord de l'île Long-Sault est située l'île Sheek, entièrement en territoire canadien, et au sud de l'île Sheek et à l'est de l'île Long-Sault est l'île Barnhart, toute en territoire américain. La distance qui sépare l'extrémité ouest de l'île Long-Sault de l'extrémité est de l'île Barnhart est de 11 milles. L'île Long-Sault sépare le fleuve en deux chenaux, le chenal principal passant au nord de l'île et le chenal du Sault du Sud, situé au sud de l'île. Environ 20 pour cent des eaux du fleuve s'écoulent par le chenal du Sault du Sud, et 80 pour cent par le chenal principal ou du Nord, jusqu'à l'extrémité est de l'île Long-Sault, ou environ 5 pour cent des eaux s'écoulent vers l'est par le chenal Little, ainsi appelé, entre les îles Sheek et Barnhart, par lequel passe la ligne frontière internationale, au contraire, le chenal principal, par lequel s'écoulent 75 pour cent des eaux du fleuve, se dirige vers le sud, et ses eaux se déversent par les rapides du Long-Sault entre les îles Long-Sault et Barnhart. La hauteur de chute, qui peut être obtenue sous ces rapides, est de 35 à 40 pieds. D'après les témoignages déposés devant votre comité, il appert qu'il serait possible de produire environ 100,000 chevaux-vapeur par les eaux du chenal du Sault du Sud, au moyen d'ouvrages construits au sud de la ligne frontière internationale, et que cette quantité pourrait être portée à environ 500,000, si les ouvrages étaient prolongés par le chenal principal et le petit chenal jusqu'à la rive canadienne.

Les cartes insérées plus loin montrent les endroits où la *Long Sault Development Co.* se propose de construire ses ouvrages. Il faut se rappeler, toutefois, que ceux du côté américain peuvent être modifiés par le Secrétaire de la Guerre et le chef des Ingénieurs, et que ceux du côté canadien sont sujets à changements ou à refus de la part des autorités canadiennes.

V. Amélioration de la Navigation:

Actuellement les bateaux d'un tonnage ordinaire ne peuvent pas passer par le chenal du Sault du Sud ni par le chenal Little. Des bateaux qui remontent le fleuve nul ne peut passer par le chenal principal entre l'île Long-Sault et l'île Barnhart, et nul bateau marchand ne peut descendre le fleuve par cet endroit. On peut dire qu'un seul bateau de passagers traverse ce chenal une fois par jour, pendant trois ou quatre mois de l'année. Ce bateau ne tire que six pieds d'eau, et il peut sauter les rapides, mais ne peut les remonter. L'excitation causée par le tourbillonnement des eaux et le danger du passage forment la principale attraction de ce coup d'audace. La seule voie suivie par les bateaux de grandes dimensions est le canal de Cornwall qui commence à partir du chenal principal du fleuve au nord de l'île Long-Sault et entre dans un petit lac au nord de l'île Sheek, traverse ce lac et se continue ensuite le long de la rive nord du fleuve et rejoint la partie principale du fleuve à Cornwall, à l'est de l'île Barnhart.

Il y a six écluses en ce canal, et le passage d'une extrémité à l'autre est très lent. M. John Kennedy, ingénieur canadien d'un haut mérite, représentant la commission du port de Montréal a déclaré devant votre Comité que les canaux du St. Laurent se démodent rapidement, et qu'il sera nécessaire de construire bientôt d'autres pour donner passage à des navires de plus grandes dimensions et à un volume de trafic plus considérable. Le plan projeté ne comprend qu'une seule écluse, ce qui est une grande amélioration.

Ce bill stipule que la loi générale des barrages s'appliquera à tous les ouvrages construits dans le fleuve St. Laurent au sud de la ligne frontière internationale. Il serait donc à propos d'examiner quelques-unes des dispositions de cette pièce de sage législation, rapportée par le comité du commerce interétat et étranger, destinée à sauvegarder les intérêts de la navigation. Il déclare qu'aucun ouvrage du genre mentionné dans le bill, actuellement pendant, ne sera commencé dans aucun cours d'eau navigable, avant que les plans complets d'un tel ouvrage n'aient été soumis au Secrétaire de la Guerre et au chef des Ingénieurs, et n'aient reçu leur approbation, et qu'aucune dérivation d'eau

ne pourra être faite sans le consentement de ces officiers. Il stipule que le chef des Ingénieurs et le Secrétaire de la Guerre, lorsqu'ils approuveront pareils travaux et leurs emplacements pourront imposer les conditions et restrictions qu'ils jugeront nécessaires à la protection présente et future des intérêts des Etats-Unis, et ceux-ci pourront y inclure la condition à l'effet que ceux qui construiront ou entretiendront un pareil barrage seront tenus de construire, d'entretenir et d'exploiter, sans qu'il en coûte rien aux Etats-Unis, une ou des écluses, un déservoir, et d'autres constructions que ces officiers ou le Congrès peuvent en tout temps juger nécessaires aux besoins de la navigation, et que les personnes qui construiront de telles écluses feront cession aux Etats-Unis du droit de possession de toutes les terres pour ces construtions et les approches et fourniront gratuitement de l'eau pour la mise en opération de ces ouvrages.

Il protège les tierces personnes par la clause que ceux qui construiront ces ouvrages seront responsables de tous les dommages causés à ces tiers par l'inondation ou autrement. Il y est stipulé en outre qu'en approuvant de tels plans le chef des Ingénieurs et le Secrétaire de la Guerre devront tenir compte de la portée de ces constructions sur un plan élaboré destiné à améliorer le cours d'eau, et qu'ils pourront imposer, en retour du privilège accordé, une redevance suffisante pour remettre le cours d'eau, en ce qui regarde sa navigabilité, dans le même état qu'il était lorsque le privilège avait été accordé, ou pour rembourser les dépenses que les Etats-Unis encourront pour effectuer cette restauration, ou les frais que pourra leur occasionner un tel projet. Ce bill stipule de plus que tous les droits acquis cesseront, si ceux qui les ont obtenus manquent de remplir les conditions exigées par les dispositions ou les règlements de la loi, ou l'une quelconque des conditions ou stipulations prescrites par le chef des Ingénieurs ou par le Secrétaire de la Guerre, et il réserve la liberté de révoquer tout droit conféré par la loi, chaque fois que l'intérêt public l'exigera, mais en pareil cas les Etats-Unis verseront une compensation raisonnable à la partie qui aura subi des dommages. Il stipule encore que si les intéressés manquent d'exécuter quelqu'un des ordres du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, ces officiers pourront faire disparaître tous les ouvrages comme étant un obstacle à la navigation, et cela aux dépens de ceux qui en ont le contrôle et la possession, et le droit de changer, modifier ou abroger la loi est réservé, sans dédommagement de ce chef à être payé au propriétaire ou aux propriétaires ou à aucunes personnes ayant des intérêts en ces ouvrages. Comme on peut le remarquer, cette loi a été soigneurement élaborée et ses dispositions sont rigides et que l'on y a paré à toutes les éventualités que l'humaine sagesse peut prévoir.

VI. Accroissement de Protection de la Navigation

Mais votre Comité, vu l'immense proportion des ouvrages projetés en cet endroit, la grande importance du fleuve St. Laurent et de son caractère internationale, ne s'est pas contenté de la loi générale des barrages, il a renchéri sur ses sages dispositions. Votre Comité n'a pas voulu laisser entièrement à la discrétion du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs le soin de régler la question à l'effet de savoir quelles mesures il faudrait prendre dans l'intérêt de la navigation en partie du fleuve. La troisième restriction de l'article I du bill en suspens stipule qu'un levé devra être fait, sous l'autorité du Secrétaire de la Guerre, de cette partie du fleuve St. Laurent qui servira à cette amélioration, en vue de construire un canal navigable par lequel passeront les navires marchands qui remontent ou descendent ledit fleuve, à partir d'un point vis-à-vis de l'extrémité ouest de l'île Long-Sault jusqu'à un endroit qui fait face à l'extrémité est de l'île Barnhart, y compris des plans et devis de ce levé, et que tous les droits conférés par ce bill à la *Long Sault Development Co.*, sont subordonnés à l'amélioration dudit chenal à ses propres dépens, conformément aux plans et devis, ledit chenal devant être complété en même temps que les ouvrages autorisés en ce bill. En d'autres termes, la *Long Sault Development Co.*, en retour de la permission qui lui a été accordée de mettre son projet à exécution devra fournir un canal donnant passage aux navires marchands qui remontent ou descendent le fleuve en passant par les rapides du Long-Sault.

M. Alfred Noble et M. John R. Freeman, ingénieurs distingués ont, déclaré devant votre Comité qu'un tel plan était réalisable. Une seule écluse remplacera les six qui existent en ce moment dans le canal de Cornwall. Un canal de 600 pieds de largeur sera substitué au petit chenal étroit actuel. Ce nouveau canal sera un grand bienfait pour la navigation, et sous la sage direction du chef des Ingénieurs et du Secrétaire de la Guerre ce plan pourra être facilement étendu à la canalisation de tout le fleuve.

Le bill renferme aussi un disposition qui, au jugement de votre Comité amplifie et étend le pouvoir du chef des Ingénieurs et du Secrétaire de la Guerre au-delà de celui qui est spécifié dans la loi générale des barrages, et qu'il oblige la *Long Sault Development Co.*, ses successeurs ou ayants cause à pourvoir d'une manière suffisante et à ses dépens aux demandes croissantes et changeantes du commerce. L'article 5 stipule:

> ART. 5. Que si en tout temps les ouvrages autorisés en la présente loi étaient ou devenaient, de l'opinion du Secrétaire de la Guerre ou du chef des Ingénieurs insuffisants pour les besoins de

la navigation, ou un embarras à la navigation dans cette partie du fleuve St. Laurent qu'ils occupent, ladite compagnie, ses successeurs ou ayants cause devront sous la direction du Sécrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs prendre les mesures voulues pour satisfaire aux exigences de la navigation; et si cette compagnie, ses successeurs ou ses ayants cause manquent d'agir tel que demandé, le gouvernement des Etats-Unis, sous la direction du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs fera exécuter le travail requis pour les besoins de la navigation, et les dépenses qu'entraînera un tel travail constitueront une dette contre la compagnie, ses successeurs ou ses ayants cause et une servitude sur leurs biens.

Et finalement le droit de changer, modifier ou abroger la loi est expressément réservé, et il est stipulé que les Etats-Unis n'encourront aucune responsabilité du fait de la modification, du changement ou de l'abrogation de cette loi.

Bref, votre Comité croit que l'amélioration projetée lorsqu'elle aura été effectuée, sous la direction du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, sans frais pour les Etats-Unis, sera d'un immense avantage pour la navigation du fleuve St. Laurent; qu'elle fera disparaître entièrement les dangers des rapides et raccourcira de quatre à six heures le temps du passage du canal de Cornwall, pour remonter ou redescendre le fleuve, et qu'elle fournira un canal qui répondra aux besoins du commerce, lequel sera entièrement situé sur le territoire américain. Par la même occasion, et incidemment à la navigation, la production de la force hydraulique, sous l'autorité de l'état de New York, constituera une source de revenus considérables à cet Etat, utilisera des ressources naturelles qui, jusqu'à présent, ont été perdues, donnera du travail à des milliers d'ouvriers américains, et l'avantage de fonder une ville manufacturière dans le nord de l'état de New York.

ANNEXE XIX (a)

BILL S. 10558

PRÉSENTÉ AU SÉNAT DES ETATS-UNIS PAR M. OLIVER, LE 30 JANVIER 1911, AYANT POUR OBJET L'AMÉLIORATION DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE ST. LAURENT, ET LA CONSTRUCTION DE BARRAGES, ECLUSES, CANAUX ET AUTRES OUVRAGES ACCESSOIRES AUX OU PRÈS DES ILES LONG SAULT, BARNHART ET SHEEK

QU'IL soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique assemblées en Congrès que la *Long Sault Development Company*, corporation organisée sous l'empire d'une loi de l'état de New York, portant nom "Loi pour constituer en corporation la *Long Sault Development Company*, et pour autoriser ladite compagnie à construire et à entretenir des barrages, canaux, usines génératrices et écluses, à ou près de l'île Long-Sault, dans le but d'améliorer la navigation du fleuve St. Laurent et de produire de la force motrice au moyen des eaux de ce fleuve, à construire et à maintenir un pont et à fabriquer des choses utiles", loi qui est entrée en vigueur le vingt-trois mai dix-neuf cent sept, ses successeurs et ayants cause, soient et sont par la présente loi autorisés à construire, entretenir et mettre en service, pour fin de navigation, production de force hydraulique, et autres objets, pendant une période de quatre-vingt-dix-neuf années, un barrage ou des barrages, dans la partie du fleuve St. Laurent située au sud de la ligne frontière internationale entre les Etats-Unis d'Amérique et le Dominion du Canada, près des îles Long-Sault, Barnhart et Sheek, soit séparément, soit subordonnément à pareils ouvrages maintenant construits, ou qui seront construits dans la partie dudit fleuve, située au nord de la ligne frontière internationale, y compris un ou des ponts, ainsi que les travaux d'approche, et une ou des écluses, un ou des canaux et autres constructions accessoires s'y rattachant; *Toutefois*, ces barrages, cette écluse ou ces écluses, ce canal ou ces canaux et les autres ouvrages s'y rattachant, sauf réserves telles que prévues en ladite loi, seront construits, maintenus, mis en service, modifiés ou enlevés, subordonnément et conformément sous tous les rapports aux dispositions de la loi portant nom "Loi modifiant une loi intitulée 'Loi pour réglementer la construction de barrages à travers les eaux navigables' " adoptée le vingt-trois juin dix-neuf cent dix: *Mais, en outre*, ce pont ou ces ponts et les travaux d'approche, sauf réserves du contraire, prévues en la présente loi, seront construits, entretenus, exploités, modifiés, ou enlevés, subordonnément

et conformément sous tous rapports aux dispositions de la loi portant nom "Loi pour réglementer la construction des ponts sur les eaux navigables", adoptée le vingt-trois mars dix-neuf cent six: *Et il est prévu*, de plus, que le Secrétaire de la Guerre fera faire un levé de cette partie du fleuve St. Laurent qui sera occupée par les améliorations qui seront effectuées en vue de fournir un canal navigable, pouvant servir au passage des navires de commerce en remontant ou en descendant le fleuve, à partir d'un point vis-à vis de l'extrémité ouest de l'île Croil, jusqu'à un point situé en face de l'extrémité est de l'île Barnhart, ainsi que les plans et devis et tous les droits conférés par la présente loi à la *Long Sault Development Company* seront subordonnés à l'amélioration dudit canal, à ses propres dépens, conformément aux dits plans et devis, ledit canal devant être terminé en même temps que les autres ouvrages autorisés, ladite compagnie, ses successeurs ou ses ayants cause sont tenus de payer tous les frais.

ART. 2. Que le *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause seront soumis aux dispositions du traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne ayant trait aux eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, proclamé par le Président des Etats-Unis, le treizième jour de mai dix-neuf cent dix.

ART. 3. Que la construction actuelle des ouvrages autorisés par la présente loi, sera commencée dans les deux ans et terminés dans les quinze ans qui suivront la date de l'adoption de cette loi; faute de quoi, cette loi sera de nul effet, et les droits y conférés cesseront et expireront.

ART. 4. Que si ladite *Long Sault Company* ou toute autre compagnie ou compagnies, agissant avec elle en pareil développement, produit de la force motrice au moyen de la construction d'ouvrages, dont une partie sera localisée au nord de la ligne frontière internationale, au moins la moitié de la force produite sera transmise aux Etats-Unis: *Mais*, lorsque, de l'opinion du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs des Etats-Unis, la totalité de la part assignée à ce pays ne pourra y être consommée, l'excédent sera temporairement renvoyé au Canada, lequel sera, toutefois, retourné aux Etats-Unis, lorsque ces officiers auront raison de croire qu'il y aura nécessité: *Néanmoins*, rien en la présente loi ne devra être interprété de manière à empêcher l'importation du Canada de toute la force motrice ou d'une partie de cette force produite par l'un quelconque desdits ouvrages dans le fleuve St-Laurent.

Art. 5. Que si les ouvrages, autorisés en la présente loi, sont ou deviennent en un temps quelconque, d'après l'opinion du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, insuffisants ou un obstacle au service de la navigation, sur la partie du fleuve St. Laurent où ils sont

construits, ladite compagnie, ses successeurs et ayants cause devront, subordonnément à la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, faire les modifications requises pour satisfaire aux besoins de la navigation et si ladite compagnie, ses successeurs ou ayants cause manquent de faire, le gouvernement des Etats-Unis, sous la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, effectuera tout ce qui sera nécessaire à cette amélioration de la navigation, et les dépenses encourues à cette fin constitueront une dette contre la dite compagnie, ses successeurs ou ayants cause, et une servitude sur tous leurs biens.

Art. 6. Que la *Long Sault Development Company* fournira une garantie par laquelle elle-même, ses successeurs ou ayants cause, seront tenus de verser aux Etats-Unis la somme de cinq cent mille dollars, payables aux Etats-Unis, pour l'usage et le bénéfice des propriétaires riverains et autres, dans et le long dudit fleuve St. Laurent, destinée à défrayer les dommages qui pourront être causés par les inondations, les entassements de glace et d'autres causes, à ces personnes ou à l'une quelconque d'elles, par la construction et l'entretien de ce barrage ou de ces barrages, et les travaux de constructions ne seront pas commencés avant que cette obligation n'ait été remplie et approuvée par le Secrétaire de la Guerre et déposée au département de la Guerre.

Art. 7. Que le droit d'altérer, de modifier ou d'abroger cette loi, est, par le présent article, expressément réservé, et les Etats-Unis ne seront tenus nullement responsables des dommages que pourra entraîner le changement, la modification ou l'abrogation de cette loi.

ANNEXE XIX (b)

RAPPORT SUR LE BILL S. 10558

61ème Congrès, Troisième Session, Présenté par M. T. E. Burton de l'Ohio, du Comité du Commerce

La majorité du Comité du Commerce, auquel a été soumis le bill (S. 10558) ayant pour objet l'amélioration de la navigation du fleuve St. Laurent et la construction de barrages, écluses, canaux, et autres ouvrages s'y rattachant, à ou près des îles Long-Sault, Barnhart, et Sheek, en fait rapport au Sénat et recommande son adoption, lorsqu'il aura été modifié tel que suggéré en ce rapport.

Vu le peu de temps qui reste pour l'expédition des affaires, pendant la présente session et l'opposition qu'il a soulevé, il est douteux qu'il devienne loi. Mais étant donné que le Comité lui a prêté une attention toute particulière, et l'importance de certains principes qui, croit-on, devraient être acceptés, dans l'adoption de mesures lorsque la force hydraulique et la navigation vont de concert, le comité désire expliquer ce bill et expose certaines vues qui s'y rapportent.

Le bill, tel que présenté, confère à la *Long Sault Development Co.*, constituée en corporation sous l'empire des lois de l'état de New York, le droit de construire un ou des barrages dans la partie du fleuve St. Laurent située au sud de la ligne frontière internationale entre les Etats-Unis et le Dominion du Canada, près des îles Long-Sault, Barnhart ou Sheek, soit séparément ou subordonnément à pareils ouvrages maintenant construits ou qui seront construits dans la partie du fleuve St. Laurent, située au nord de la ligne frontière internationale, avec un ou des ponts et d'autres constructions s'y rattachant. Le bill accorde l'autorisation—subordonnément à la loi générale des barrages adoptée le 23 juin 1910, et à la loi générale concernant la construction des ponts, adoptée le 23 mars 1906. Il stipule que le Secrétaire de la Guerre fera faire un levé de cette partie du fleuve St. Laurent sur laquelle seront effectuées les améliorations, en vue de construire un canal pour donner passage aux navires de commerce qui remontent ou redescendent ledit fleuve, à partir d'un point vis-à-vis de l'extrémité ouest de l'île Croil jusqu'à un endroit situé en face de l'extrémité est de l'île Barnhart, sur une distance d'environ 11 milles, y compris des plans et devis de ce canal, et les droits conférés par ce bill sont subordonnés à l'amélioration dudit canal par la compagnie, à ses propres dépens, conformément aux plans et devis préparés par le Secrétaire de la Guerre. (Voir art. 1.)

L'article 5 du bill, tel que rédigé en premier lieu, déclare que si en tout temps les ouvrages autorisés deviennent insuffisants, de l'opinion du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, pour les besoins de la navigation ou y constituant un obstacle, la compagnie sera tenue de faire des arrangements pour répondre aux exigences de la navigation, sous la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, et si elle manque de le faire, le gouvernement des Etats-Unis pourra, sous la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, effectuer tout ce qui sera nécessaire pour répondre aux besoins de la navigation, et les dépenses encourues constitueront une dette contre la compagnie, ses successeurs ou ayants cause, et une servitude sur tous leurs biens.

Le bill tel que présenté en premier lieu semble reconnaître l'action conjointe du gouvernement du Canada. Il est stipulé à l'article 2 que la compagnie sera soumise aux dispositions du traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne relativement aux eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, proclamé le 13 mai 1910.

L'article 4 renferme une disposition à l'effet que la moitié de la force motrice produite sera transmise aux Etats-Unis. Mais si ce pays ne peut utiliser toute la part qui lui revient, il pourra céder temporairement l'excédent au Canada. Il est stipulé en outre que rien en ce bill ne sera interprété de manière à empêcher l'importation du Canada de la totalité ou d'une partie de la force motrice produite par lesdits ouvrages dans le fleuve St. Laurent.

L'article 6 requiert une garantie sous forme d'une obligation de $500,000 en faveur des propriétaires riverains et autres le long du fleuve St. Laurent, destinée à défrayer tous les dommages qui peuvent leur être causés ou à quelqu'un d'entre eux, par suite d'inondation ou d'entassements de glace, ou d'autres causes que peut produire la construction de ce barrage ou de ces barrages.

L'article 7 fait mention du droit habituel d'altération, de modification ou d'abrogation.

Il est admis que l'autorisation de construire les ouvrages dépend du consentement du gouvernement du Canada, de celui de l'état de New York et de celui des Etats-Unis. Le fleuve est un cours d'eau navigable, et à cet endroit il existe quatre îles d'une grande étendue, dont trois se trouvent aux Etats-Unis et une au Canada. Il y a des rapides dans le fleuve qui empêchent les bateaux de remonter le courant, mais les navires qui descendent le fleuve, surtout les steamers de la *Richelieu & Ontario Navigation Co.*, utilisent quelquefois le chenal.

On a évalué à 500,000 chevaux-vapeur la quantité de force hydraulique qui peut être produite dans ces divers chenaux du fleuve. Il est à remarquer qu'il est possible de créer en ces endroits une quantité de force hydraulique qui ne saurait être surpassée en beaucoup de lieux du monde. Les membres du comité ont étudié le problème de la sauvegarde des intérêts de la navigation et du public en général, surtout en ce qu'il a pour effet d'utiliser la force hydraulique et de créer des canaux plus appropriés à la navigation, et d'empêcher tout monopole ou droit de la corporation d'imposer des taux trop lourds.

La législature de New York, par une loi sanctionnée le 23 mai 1907, accordait, à la Long Sault Development Co. une concession à perpétuité; cette concession comportait le droit de construire des barrages et les accessoires nécessaires pour la production et la transmission de la force motrice. La loi, telle que rédigée n'oblige pas la compagnie à soumettre le prix qu'elle imposera pour les services rendus à aucun tribunal public ou à la législature de l'état de New York.

Les objets à atteindre sont:

(1) L'amélioration de la navigation. Il est non seulement probable, mais raisonnablement certain, qu'avant longtemps le trafic du St. Laurent en cette partie de son cours sera considérable. Jusqu'à présent les bateaux marchands se servent d'un canal latéral, mais la construction d'un canal s'impose dans la principale partie du fleuve, pour livrer passage à des navires d'un plus fort tonnage. Il est possible de construire un tel canal sur le bas du fleuve qui s'étend au sud des îles Long-Sault et Barnhart.

Le bill déclare que le gouvernement Fédéral sanctionnera la concession, à condition que les barrages qui seront construits pour produire de la force hydraulique pourvoient aux besoins présents et futurs de la navigation.

Les concessionnaires sont tenus de construire, en outre des barrages, des écluses et des accessoires nécessaires à ces barrages et écluses. Ils devront aussi avoir soin du chenal situé au sud de l'île Barnhart, en aval du barrage dont la construction est projetée dans le bras sud du fleuve. On se propose de construire un canal d'une largeur d'au moins 30 pieds et d'une longueur de 600 pieds. La profondeur actuelle que peuvent trouver les navires qui descendent des Grands lacs n'est que de 14 pieds, et la longueur des bateaux qui passent par le canal Welland n'est que de 250 pieds.

Le comité recommande certaines modifications, afin de sauvegarder davantage la navigation, en insérant à la page 3, ligne 15*, après le mot "dépens", les mots "y compris un ou des barrages, une ou des

* Voir page 181, ligne 12.

écluses, et accessoires à ces ouvrages, qui pourront être nécessaires à la navigation, selon ce qui est stipulé en ce bill." Cette insertion rend plus explicite l'obligation de la compagnie autorisée à construire et à entretenir les écluses et les barrages qui sont nécessaires.

Le Comité recommande aussi l'insertion à la page 6*, ligne 18, après le mot "biens," ce qui suit:

> Et si ladite compagnie, ses successeurs, ou ayants cause manquent d'entretenir ou de mettre en service leur barrage ou leurs barrages, leur écluse ou leurs écluses, y compris les ouvrages accessoires qui peuvent être nécessaires à la navigation de manière à satisfaire convenablement aux besoins de la navigation, le gouvernement des Etats-Unis peut, sous la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, exercer juridiction et contrôle sur l'entretien et l'exploitation de ces ouvrages, et si ladite compagnie, ou ses successeurs ou ses ayants cause cessent d'utiliser le ou les barrages et ouvrages nécessaires à la navigation, ou si la possession de tels ouvrages devait être discontinuée pour quelque raison, ou à l'expiration de la période autorisée par cette loi, alors les Etats-Unis deviennent les seuls propriétaires de ces ouvrages, ainsi que du terrain et approches qui leur sont nécessaires et rattachés, attendu que le tout se trouve sur le territoire des Etats-Unis.
>
> Il est déclaré en cet article que ladite loi a pour intention d'imposer à la compagnie, à laquelle cette autorisation est accordée, l'entretien d'un canal ou des canaux du fleuve St. Laurent, décrits en cette loi, qui par leur forme et dimensions pourront répondre aux nécessités présentes et aux besoins futurs de la navigation et tous les ouvrages autorisés et qui sont une aide à la navigation, devront être maintenus pour cette fin, pendant toute la durée de l'autorisation accordée, lesquels devront être dans un état propre à une utilisation permanente à l'expiration de cette autorisation. Le Secrétaire de la Guerre et le chef des Ingénieurs ont ordre de faire observer cette disposition et toutes les dispositions de cette loi qui se rapportent à l'objet et à l'amélioration de la navigation.

Quelques membres du Comité s'opposèrent à l'insertion des mots "ou à l'expiration de la période d'autorisation accordée par cette loi."

L'objet des dispo[illegible]ons et des limites imposées en cette concession, est, naturellement, la [illegible]itable sauvegarde de la navigation; mais ceux qui s'opposent à la li[illegible]ation du temps prétendent qu'une clause affirmative, qui exigerait la livraison des barrages et des écluses, à l'expiration de la période d'autorisation, aurait pour effet de faire augmenter

* Voir page 182, ligne 7.

le prix de l'énergie électrique fournit aux consommateurs, car cette compagnie trouvera qu'il lui sera nécessaire d'exiger, en plus des dépenses d'opération et des intérêts à prélever sur le placement des capitaux, un certain montant qui, accumulé, pendant la période accordée, formera un total égal à la valeur de ces barrages et écluses, et ils sont d'avis que l'on satisfait aux nécessités de la navigation au moyen de barrages et d'écluses construits et entretenus par la compagnie qui utilise la force produite.

Le comité ne cherche pas à établir un précédent pour l'insertion d'une pareille clause dans les concessions futures, mais à donner l'assurance que, quels que soient les ouvrages construits dans un cours d'eau navigable en vue de produire de la force motrice, ils seront continuellement à la disposition de la navigation. Le comité recommande que dans les concessions futures, en vue de produire de la force motrice, l'on y introduise une clause obligeant le concessionnaire à construire et à maintenir des barrages et des écluses qui répondront aux besoins de la navigation sur la partie de la rivière qui sera utilisée à cet effet. Mais l'application devra dépendre des conditions locales en chaque cas particulier. Cette condition sera peut-être indûment onéreuse, mais lorsqu'il s'agit de forces hydrauliques d'une valeur considérable, comme de celles-ci, il est évident que nuls droits ne devraient être conférés, sauf sur condition expresse que les concessionnaires maintiendront des ouvrages nécessaires aux besoins de la navigation, et que ceux-ci pourront être continués après l'expiration de la période d'autorisation.

(2) Le second objet qu'il ne faut pas perdre de vue dans un bill de ce genre, est une limite de temps raisonnable de la concession. En considération de l'augmentation probable de l'usage de la force hydraulique, et de la demande [illegible]emment croissante qui en sera faite, et du danger de monopolisa[illegible] [illegible]areilles concessions, on croit qu'il est désirable de fixer à 50 ans [illegible]ron, la durée approximative de cette concession. Le bill tel que [illegible]senté spécifie une période de 99 ans, et l'on soutient qu'en ce cas particulier les dépenses et les difficultés sont exceptionnelles. On calcule que les ouvrages coûteront entre $40,000,000 et $50,000,000. D'un autre côté la construction des barrages, écluses et accessoires dans la partie nord de la moitié du fleuve réclamera de sept à dix ans. Cette longueur de temps exceptionnelle accordée pour la construction de ces ouvrages est due à la brièveté du temps pendant lequel il est possible de travailler en cette localité. Vu ses conditions exceptionnelles le Comité [illegible] bon de laisser intactes les quinze années accordées pour la construction. En conséquence, on recommande de modifier le bill à la page 2, ligne 5,* en éliminant les mots "de quatre-

* Voir page 180, ligne 14.

vingt-dix-neuf ans" longueur de temps spécifiée dans le bill et en les remplaçant par "se terminant cinquante ans après l'expiration du temps accordé par cette loi pour le parachèvement des ouvrages autorisés par la présente loi," Le temps spécifié pour terminer les ouvrages étant de 15 ans, lesquels, ajoutés aux 50, forment un total de 65 années.

Dans le bill présenté au Sénat, 15 années sont accordées pour la construction d'un quelconque de tous les ouvrages projetés. Les membres du comité pensent que les barrages et acessoires qui seront construits dans le chenal du sud devraient être terminés en moins de temps. Il importe grandement que cette partie soit achevée le plus tôt possible, car le chenal navigable est situé de ce côté.

C'est pourquoi le comité recommande qu'au lieu de l'article 3 qui accorde 15 années pour terminer les ouvrages, on insère le suivant:

> Que la construction actuelle des ouvrages autorisés en la présente, soit commencée dans deux ans et continuée diligemment et sans arrêt, jusqu'à parachèvement, à la satisfaction du Secrétaire de la Guerre; et que les ouvrages du chenal du sud de l'île Long-Sault soient terminés en six ans à compter de la date de l'adoption de cette loi; et si les conditions de cet article ne sont pas remplies, cette loi sera sans effet, et les droits y conférés seront annulés: *Mais*, le temps du parachèvement comprendra seulement les barrages, les écluses et autres ouvrages nécessaires à l'amélioration de la navigation, ouvrages qui devront avoir été approuvés par les autorités désignés à cette fin.

La clause insérée vers la fin de cette modification, "que le temps du parachèvement comprendra seulement les barrages, les écluses et autres ouvrages, etc." qui devront avoir été approuvés par les autorités désignées à cette fin, est rendu nécessaire par le fait que le gouvernement du Canada n'a pas encore autorisé la construction des ouvrages de la partie nord du fleuve.

(3) Le but suivant qu'il s'agit d'atteindre est l'assurance que la compagnie fera des prix et un service raisonnables. Avec cet objet en vue, le comité recommande l'insertion de ce qui suit à la page 5, ligne*19, après le mot "St. Laurent"

> Il est entendu, et cette loi faite sous la condition expresse que l'état de New York aura autorité de fixer de temps à autre, des prix raisonnables pour la force motrice que fournira ladite *Long Sault Development Company*, et de réglementer le courant électrique qu'elle produira, et qu'elle fournira à tout consommateur qui en fera la demande de bonne foi, et sans distinction injuste quant au service ou aux frais.

---

* Voir page 181, ligne 38.

Lorsqu'il est accordé une concession d'une telle importance, il est désirable de soumettre à quelque autorité désignée à cette fin le règlement des prix et du service, afin d'empêcher toute distinction injuste entre les consommateurs d'énergie électrique. On croit que ce but est complètement atteint par la modification citée ci-haut.

Dans des concessions de cette nature il surgit une question épineuse qui consiste à savoir si c'est le gouvernement Fédéral ou l'Etat dans lequel se trouvent les ouvrages, qui devra avoir la haute main sur les prix. Sans recourir à de puissants arguments pour savoir si cela revient à l'Etat où la force hydraulique est utilisée, qui peut mieux juger la situation, et qui a le contrôle immédiat de la corporation, sa propre créature, on est d'avis qu'au moins en ce cas, les intérêts du public seront soigneusement sauvegardés, si la question est confiée à l'état de New York. Cependant, le Comité recommande, d'une manière toute spéciale, qu'il ne soit accordé de concessions de forces hydrauliques qu'à des prix raisonnables et à des conditions qui empêcheront le monopole, et que le contrôle en soit confié à celle des autorités du pays ou de l'Etat, qui sera jugée la plus compétente.

Les membres du Comité qui ont étudié ce bill, considèrent que les trois objets ci-haut mentionnés sont de la plus haute importance, lorsqu'il s'agit de concéder des forces hydrauliques dans les cours d'eau navigables. Il est bon de préconiser une politique libérale, qui permette aux compagnies et aux particuliers constitués en corporations de produire de la force hydraulique qui se perd actuellement, et qui n'impose que des restrictions raisonnables, tout en sauvegardant du même coup les intérêts de la navigation, en empêchant le monopole et l'imposition de prix excessifs, et qui mettra cette ressource considérable du pays à la portée du plus grand nombre possible. On recommande, avant que le le droit de produire de la force hydraulique dans un cours d'eau navigable ne soit accordé, d'étudier l'effet que cette concession pourra avoir sur la navigation, et que, si nécessaire, il soit fait un levé de la partie du cours d'eau navigable sur laquelle seront construits les ouvrages, afin qu'un plan basé sur la connaissance des faits puisse être tracé. Dans le cas présent, les rapides constituent un obstacle qui peut être enlevé ou aplani en conformité des dispositions relatives à l'examen et à l'amélioration, sous la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs. Il faut inclure aussi une clause à l'effet que les termes de la concession seront remplis, faute de quoi cette concession sera annulée par un officier du gouvernement. Le Comité est d'avis que les dispositions du bill y compris les modifications suggérées offrent une bonne garantie à cette partie.

Plusieurs demandes d'imposition d'une redevance sur ceux qui

jouissent de pareils privilèges ont été faites. L'état de New York a réclamé une compensation en retour de la concession faite à la *Long Sault Development Co.* La juridiction conjointe de l'Etat, où sont situés les ouvrages d'amélioration, et celle des Etats-Unis sont un sujet de difficultés. On recommande en outre que si le gouvernement des Etats-Unis désire exiger une telle taxe de ceux qui produisent de la force hydraulique, il pourrait l'imposer sous forme d'accise, sur toutes les forces hydrauliques maintenant développées ou qui seront produites plus tard. Une telle taxe renfermera en soi un élément d'équité, en ce qu'elle éliminera toute divergence entre les concessions déjà faites et celles qui seront faites à l'avenir. Le comité ne voudrait pas recommander une taxe élevée sur ce genre de propriété, car elle aurait pour effet d'augmenter le prix de la force motrice aux consommateurs.

Ce bill renferme une ou deux autres questions d'un caractère très important, parce que le fleuve en cet endroit se trouve sur la ligne frontière entre les Etats-Unis et le Canada. Le comité est d'avis que, bien que le traité de 1910 soit mentionné dans le bill, celui-ci en sa forme originale ne fait pas entrer en ligne de compte les dispositions du traité et les droits coutumiers des deux pays. Il recommande en conséquence, l'insertion à la page 4, ligne 2,* après le mot "dix" ce qui suit:

> Avant le commencement des ouvrages du chenal du sud de l'île Long-Sault, les plans devront être approuvés par une commission conjointe internationale, qui sera nommée conformément aux termes de ce traité, ou par un autre tribunal que pourront choisir les gouvernements respectifs intéressés en cette voie fluviale; mais tous les ouvrages qui ont été autorisés ne devront pas être commencés, à l'exception de ceux du chenal du sud de l'île Long-Sault, avant d'avoir été approuvés par les autorités du Dominion du Canada ayant juridiction à cette fin.

On est d'avis que cette disposition, qui rend nécessaire le consentement du gouvernement du Canada avant qu'aucune construction ne puisse être commencée sur l'une et l'autre rive, garantit suffisamment l'observation des droits du traité, ainsi qu'une action conjointe dans l'exécution de cette grande entreprise.

L'attention du Comité a été attiré sur le fait que dans l'état de New York quelques objections ont été soulevées contre la poursuite de cette amélioration, dont le Comité ignore la nature. Il importe d'observer qu'une concession, qui donne pleins droits, a été accordée par l'état de New York, sans limite de temps. Les membres du comité attirent l'attention sur la disposition qui donne le droit, existant

---

* Voir page 181, ligne 20.

ou non sous le régime de ses statuts actuels, de réglementer les prix et le service. Les dispositions du bill sont certainement aussi favorables à l'état de New York que la concession accordée par le vote de plus des deux tiers des Représentants. Toute objection soulevée contre l'exactitude de la disposition relative à la navigation, par les autorités de l'état de New York, ne doit être reçue que sous la plus grande réserve, et il n'est pas probable que le bill soit adoptée avant que ces objections n'aient été formulées. Si elles sont faites promptement, il est certain que toute demande exprimée par l'état de New York sera dûment prise en considération. Mais, il importe d'observer qu'en ce qui concerne l'action définie de l'état de New York prise jusqu'à présent, le Congrès, en adoptant le bill, ne fera que raffermir la décision du gouvernement.

La majorité du Comité est d'opinion que lorsque le bill aura été adopté tel que modifié, il marquera une amélioration sensible dans les règlements concernant la concession des privilèges à l'effet d'utiliser la force hydraulique dans les cours d'eau navigables. Il est probable qu'à l'avenir d'autres limitations et réserves seront considérées comme désirables, mais nul bill présenté jusqu'à présent au Congrès ou adopté par lui ne renfermait des dispositions si complètes en ce qui concerme le droit primordial de la navigation et de l'utilisation des grandes ressources naturelles en conformité des intérêts du public. La majorité du comité recommande, en conséquence, l'adoption de ce bill après qu'il aura été modifié tel que recommandé en ce rapport.

Récapitulation des Modifications Proposées

Page 2, ligne *5, éliminer les mots "de qutare-vingt-dix-neuf ans" et les remplacer par les mots "se terminant cinquante ans après l'expiration du temps accordé par cette loi pour le parachèvement des ouvrages autorisés par la présente loi."

Page 3, ligne †15, après le mot "dépenses", insérer ce qui suit: "y compris un ou des barrages, une ou des écluses, et accessoires à ces ouvrages qui pourront être nécessaires à la navigation, selon ce qui est stipulé en ce bill."

Page 4, ligne **2, après le mot "dix" insérer ce qui suit:

> Avant le commencement des ouvrages du chenal du sud de l'île Long-Sault, les plans devront être approuvés par une commission conjointe internationale, qui sera nommée conformément aux

* Voir page 180, ligne 14.
† Voir page 181, ligne 12.
** Voir page 181, ligne 20.

termes de ce traité, ou par un autre tribunal que pourront choisir les gouvernements respectifs intéressés en cette voie fluviale; mais tous les ouvrages qui ont été autorisés ne devront pas être commencés, à l'exception de ceux du chenal du sud de l'île Long-Sault, avant d'avoir été approuvés par les autorités du Dominion du Canada ayant juridiction à cette fin.

Au lieu de l'article 3 insérer ce qui suit:

Art. 3. Que la construction actuelle des ouvrages autorisés en la présente, soit commencée dans deux ans et continuée diligemment et sans arrêt, jusqu'à parachèvement, à la satisfaction du Secrétaire de la Guerre; et que les ouvrages du chenal du sud de de l'île Long-Sault soient terminés en six ans, à compter de la date de l'adoption de cette loi; et si les conditions de cet article ne sont pas remplies, cette loi sera sans effet, et les droits y conférés seront annulés: *Mais*, le temps du parachèvement comprendra seulement les barrages, les écluses et autres ouvrages nécessaires à l'amélioration de la navigation, ouvrages qui devront être approuvés par les autorités désignées à cette fin.

Page 5, ligne* 19, après le mot "St. Laurent" insérer ce qui suit:

Il est entendu, et cette loi est faite sous la condition expresse que l'état de New York aura autorisé de fixer, de temps à autre, des prix raisonnables pour la force motrice que fournira la dite *Long Sault Development Company*, et de réglementer le courant électrique qu'elle produira, et qu'elle fournira à tout consommateur qui en fera la demande de bonne foi, et sans distinction injuste quant au service ou aux frais.

Page 6 ligne† 18, après le mot "biens", insérer ce qui suit:

Et si ladite compagnie, ses successeurs ou ayants cause manquent d'entretenir ou d'exploiter leur barrage ou leurs barrages leur écluse ou leurs écluses, y compris les ouvrages accessoires qui peuvent être nécessaires à la navigation, de manière à satisfaire convenablement aux besoins de la navigation, le gouvernement des Etats-Unis peut, sous la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, exercer juridiction et contrôle sur l'entretien et l'exploitation de ces ouvrages, et si ladite compagnie, ou ses successeurs ou ses ayants cause cessent d'utiliser le ou les barrages et ouvrages nécessaires à la navigation, ou si la possession de tels ouvrages devait être discontinuée pour quelque raison, ou à l'expiration de la période autorisée par cette loi, alors les Etats-Unis deviennent les seuls propriétaires de ces ouvrages, ainsi que du terrain et approches qui leur sont nécessaires et rattachés, attendu que le tout se trouve sur le territoire des Etats-Unis. Il est déclaré en cet article que ladite loi a pour intention d'imposer à la compagnie à laquelle,

---

* Voir page 181, ligne 38.

† Voir page 182, ligne 10.

l'autorisation est accordée à ses successeurs et ayants cause, l'entretien d'un ou des canaux du fleuve St. Laurent, décrits en cette loi, qui par leur forme et dimensions pourront répondre aux nécessités présentes et aux besoins futurs de la navigation, et tous ouvrages autorisés et qui sont une aide à la navigation devront être maintenus pour cette fin, pendant toute la durée de l'autorisation accordée, et être dans un état propre à une utilisation permanente à l'expiration de cette autorisation. Le Secrétaire de la Guerre et le chef des Ingénieurs ont ordre de faire observer cette disposition et toutes les dispositions de cette loi qui se rapportent au maintien et à l'amélioration de la navigation.

ANNEXE XX

AUDIENCE SUR LE BILL S. 10558

LE 8 FÉVRIER 1911, AYANT POUR OBJET L'AMÉLIORATION DU FLEUVE ST. LAURENT ET LA CONSTRUCTION DE BARRAGES, ECLUSES, CANAUX, ET AUTRES OUVRAGES ACCESSOIRES A OU PRÈS DES ILES LONG-SAULT, BARNHART ET SHEEK, DEVANT LE COMITÉ DU COMMERCE ET DU SENAT DES ETATS-UNIS, SOIXANTE ET UNIÈME CONGRÈS, TROISIÈME SESSION

LE sous-comité du Comité du Commerce ayant sous considération le bill S. 10558, s'est réuni à 10.45 du matin.

Présents: les sénateurs Burton (président), Smith de Michigan, et Clarke de l'Arkansas.

Le sénateur BURTON: Messieurs, je crois que le sous-comité tient à entendre discuter deux ou trois sujets. En premier lieu, le rapport du gouvernement du Canada avec ce projet. Que pense-t-on de cette question?

Il y a un sujet pratique que j'aimerais à entendre discuter. La chambre y a touché hier, n'est-ce pas? Il est évident que ce Comité ne s'occupera pas de ce bill si la Chambre l'a mis de côté. De quoi s'est-il agi?

M. MALBY: M. le président, je désire appeler votre attention sur ce point. On a proposé, conformément à la règle habituelle de la Chambre, de suspendre les règles sous la proposition des 20 minutes et d'adopter le bill. La Chambre a refusé de le discuter, parce qu'elle n'avait pas assez de temps à sa disposition, et je ne vois pas qu'il y ait eu d'autres motifs que celui du manque de temps pour ne pas délibérer. On a fait une éclaration en Chambre, et je demande à mon ami M. Littlefield ce qu'il y a de fondé en cette déclaration. M. Sulzer qui, comme on le sait, représente New York au Congrès, a fait cette déclaration. Je lis à ce sujet le rapport des délibérations du Congrès:

> M. SULZER: N'est-il pas vrai que les autorités de New York soient opposées à l'adoption de ce bill?
>
> M. YOUNG du Michigan: Non, monsieur; l'état de New York est en faveur de son adoption.
>
> M. SULZER: Je comprends que l'état de New York n'est pas actuellement en faveur de ce bill, et qu'il va s'efforcer de faire abroger la loi qui a été sanctionnée il y aura bientôt un an.

* * * * * * *

M. SULZER: Si je suis bien renseigné, je crois que l'état de New York s'oppose maintenant à e bill.

* * * * * * *

M. SULZER: * * * On me dit que les autorités de New York sont maintenant opposées à ce bill, et qu'elles vont essayer de faire abroger la charte de l'état, mais quoiqu'il en soit——

M. YOUNG du Michigan: Ce monsieur voudrait-il nous dire à quelle source il a puisé ses renseignements?

M. SULZER: Je prie M. Young de s'adresser à l'Hon. Charles E. Littlefield, autrefois membre de cette Chambre.

Je demande à M. Littlefield si c'est lui qui a fait cette déclaration; et dans l'affirmative, s'il était autorisé à la faire?

M. LITTLEFIELD: Je ne tiens pas à discuter ce qui a été dit en Chambre, je ne me propose pas de le faire devant ce comité. Je ferai connaître au Comité le caractère de l'opposition, lorsque je toucherai à ce point de mon sujet. Je n'ai que très peu de temps aujourd'hui pour examiner ce rapport. Si je devais entrer en discussion sur ce sujet, il y a un grand nombre d'autres déclarations que je voudrais discuter.

Lorsque j'arriverai à ce point, je ferai connaître l'opposition du peuple contre ce projet. Je ne tiens pas à dire autre chose sur cette question. Devant le comité des Rivières et des Havres, j'ai refusé de discuter les raisons des personnes qui sont pour ou contre, et j'ai énoncé que je préférais me tenir à des considérations publiques qui, à mon avis, méritaient la considération du Comité.

M. MALBY: C'est là mon but maintenant. Le président du Comité a demandé sur quelles questions délibérait la Chambre hier; et j'ai cru qu'il était à propos, lorsqu'un représentant de New York a pris la parole en Chambre, et qu'il a annoncé que l'administration de l'Etat de New York s'y opposait, et j'ai cru qu'il convenait——

M. LITTLEFIELD: C'est comme je l'ai dit, je ne tiens pas à discuter ces questions.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: M. Malby, je ne pense que le juge Burton ait voulu vous empêcher de parler ici. Naturellement, nous voulons juger de la proposition d'après son propre mérite. Pour ma part, je n'accepte pas non plus le jugement de la Chambre sur ce sujet. Nous aurons d'autres délibérations, et nous devrions avoir plus de patience.

M. MALBY: Si les membres du comité veulent me prêter leur attention un moment je restreindrai autant que possible l'objet de l'enquête, et s'ils sont de mon avis, la chose sera facile; mais je n'en veux pas au

Comité de m'accorder le temps qu'il peut et de pousser l'enquête du côté qu'il désire. Permettez-moi d'exposer brièvement ma position.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Les renseignements obtenus par le président sont les suivants: les cahiers des ordres du jour du Sénat et de la Chambre sont remplis. Si donc il est clairement probable que le bill ne peut pas être adopté en Chambre, c'est du temps perdu que de le préparer pour le faire approuver par le Sénat.

M. MALBY: Je suis de votre avis, Sénateur, mais le sujet a été présenté ainsi, et un représentant de l'état de New York a positivement déclaré que l'administration de l'Etat s'y oppose. Je prétends que si l'administration de New York s'oppose à ce projet, c'est au Congrès à fournir à ces personnes—qui ont dépensé deux ou trois millions dans l'entreprise—l'occasion de se faire entendre, et jusqu'à présent il ne leur a pas accordé cette justice. Bien plus, je tiens en main un télégramme qui m'a été adressé. J'ai compris qu'il s'agissait de quelque chose de semblable. Voici le télégramme:

ALBANY, N.Y., le 7 février 1911

L'HON. GEORGE R. MALBY,
Chambre des Représentants, District de Colombie:

Le Gouverneur Dix me prie de vous assurer qu'il ne s'est pas occupé de l'affaire de la *Long Sault Co.*, et qu'il n'a autorisé personne à exprimer de sa part aucune opinion, officielle ou autre, au sujet du bill pendant concernant cette compagnie.

E. A. Merritt, fils, est le leader de la minorité de la législature actuelle, il était antérieurement le leader de la majorité. Il est membre de l'assemblée du comté de St. Laurent, dans lequel on propose de produire cette force hydraulique; c'est lui qui, il y a quatre ans, a présenté ce bill à la législature et l'a fait adopter.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: La constitution de votre Etat renferme-t-elle une disposition quelconque vous autorisant à abroger des concessions; ou cette concession, en tant que contrat, est-elle hors de son contrôle?

M. MALBY: Je puis vous dire qu'il n'y a rien dans la constitution ou ailleurs qui autorise la législature à abroger ou à modifier une loi, à moins que l'Etat, comme je le comprends, ne se rende responsable envers les intéressés lésés qui ont agi de bonne foi en vertu de leur charte. D'ailleurs, il est impossible à l'état de New York d'abroger cette charte sans encourir de responsabilité, du moins selon moi, comme question de loi, envers ces messieurs qui, de bonne foi, ont lancé des capitaux en cette entreprise.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Cela dépend entièrement des réserves contenues, soit dans la loi, soit dans la constitution. Or, Sénateur, je ne me souviens d'aucune qui donne à l'Etat le pouvoir d'abroger une loi, après qu'une corporation s'est mise à l'œuvre de bonne foi et a placé de l'argent dans une entreprise, et quand elle n'a violé en rien les dispositions de la charte; et comme vous pouvez le constater, par le télégramme de M. Merritt, il n'est question de rien de cela.

D'ailleurs, tout, en Chambre, comme dans l'objection, se résume à la limitation, savoir: cette charte sera-t-elle d'une durée de 50 ou 100 ans. Si nous avions accepté le terme de 50 ans, le bill aurait été adopté. La Chambre reconnaît le bien-fondé du bill, si nous avions accepté la durée de 50 ans le bill aurait été adopté à l'unanimité.

M. LITTLEFIELD: Vous ne voulez pas dire sans remarques?

M. MALBY: Je ne vois rien, que je sache, contre le bill.

M. LITTLEFIELD: J'ai lu les rapports à la hâte, mais il m'a semblé qu'il y a quelques objections. Cependant je ne me propose pas de les discuter.

M. MALBY: L'objection à la durée de 50 années d'existence de la concession est la seule qui existe.

M. LITTLEFIELD: Je ne perdrai pas une minute à discuter cette question en Chambre. Nous sommes ici pour nous faire entendre de ce comité.

M. MALBY: Voyons si nous savons de quoi il s'agit ici.

LE SÉNATEUR BURTON: Je crois que vous feriez mieux de suivre votre exposé général, je ne pense pas que ce comité puisse décider cette question ici. Les rapports par écrit des témoignages déposés devant le Comité des Rivières et des Havres viennent d'être apportés ici, nous avons, en outre, d'autres documents qu'il faudra examiner. Nous voudrions connaître le pour et le contre de vos opinions. Combien de temps vous faut-il?

M. MALBY: Je ne tiens pas à parler longuement. Je tiens à entendre M. Davis, le président de la compagnie, et peut-être un ou deux autres, exposer l'affaire au point de vue commerciale. Je ne demande qu'une minute.

LE SÉNATEUR BURTON: Que vous faut-il, 30 minutes?

M. MALBY: C'est suffisant.

LE SÉNATEUR BURTON: Je ne crois pas que vous ayez besoin de toucher à la question de l'action de l'état de New York. A se tenir à

la manière que l'affaire est présentée, il semble qu'il n'y a pas matière à divergence d'opinion.

M. MALBY: Aucune.

M. LITTLEFIELD: La votation a donné comme résultat 66 à 84 refusant l'adoption du bill.

LE SÉNATEUR BURTON: Il peut se faire que la Chambre veuille s'occuper d'autres affaires pendantes plus importantes. On ne peut tirer aucune conclusion du fait du refus de soumettre le bill à l'étude, autre que ce qui a été inséré dans le rapport, n'est-ce pas?

M. MALBY: Non, Monsieur; je crois que le rapport en fait mention, en autant qu'il a été écrit. Mais je vois toutefois, M. le président—

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: A-t-on demandé un vote sur la question de suspendre les règles?

M. MALBY: Il n'y a pas eu d'appel nominal; c'était simplement un vote de sursis.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: M. Littlefield a dit que le résultat de la votation était de 66 à 84

M. LITTLEFIELD: Oui, le rapport en fait mention.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Nous disposons d'une heure ce matin pour cette audience.

LE SÉNATEUR BURTON: Je crois que 30 minutes me suffiront.

LE SÉNATEUR BURTON: Je veux dire 30 minutes pour chaque côté.

M. LITTLEFIELD: Il me sera impossible de présenter ma cause dans cet espace de temps. Mais je me conformerai au désir du Comité; toutefois je ne pourrai pas donner une présentation adéquate dans l'espace de 30 minutes.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Nous voulions présenter ce cas au comité général demain. Mais, si vous, messieurs, vous voulez le remettre à une autre semaine, il n'en tient qu'à vous.

M. LITTLEFIELD: Je me mets entièrement à la disposition du comité. Mais je tiens à dire que je ne puis présenter ce cas d'une façon satisfaisante à la considération du comité dans l'espace de 30 minutes. Je me soumettrai néanmions à la décision du Comité. Si vous m'accordez 10 minutes, je ferai ce qui est possible pendant ce temps; mais je tiens à ce que le rapport montre que je ne puis faire une exposition, qui, à mon sens, réclame au moins 30 minutes.

LE SÉNATEUR BURTON: Vous devez tous vous rendre compte que la Session est avancée, et que nous sommes tous excessivement occupés, et que 30 minutes devraient suffire pour donner une bonne exposition des sujets pendants devant un Comité du Sénat. Chacune des parties a déjà eu beaucoup de temps à cet effet. Toutefois, s'il y a quelque chose que vous ne pourriez pas compléter oralement, vous êtes libre de le présenter sous forme de bref. Je crois que nous devrions finir cette question aujourd'hui; vous pourrez nous donner le reste sous forme de bref que nous lirons tous. Je crois que cette proposition est raisonnable.

M. LITTLEFIELD: Je suis à la disposition du Comité.

LE SÉNATEUR BURTON: Il me semble que 30 minutes devraient suffire. Maintenant, veuillez commencer.

EXPOSÉ DE L'HON. GEORGE R. MALBY, REPRÉSENTANT DE L'ÉTAT DE NEW YORK AU CONGRÈS

M. MALBY: Je ne demande, messieurs qu'une minute ou deux du temps. Si je ne me trompe, voici ce dont il s'agit: Que demande le Congrès à la compagnie en ce qui touche à la conservation de la navigation? Si je suis bien renseigné, nulle autre question pendante n'a concouru à la création de cette loi, et ce que nous discutons ici a déjà été légalement, légitimement et convenablement exposé devant d'autres tribunaux. Je ne m'oppose pas à ce que les membres de ce comité fassent faire toutes les investigations qu'ils jugeront utiles. Ils sont assurés de notre consentement, et nous sommes prêts à leur fournir tous les renseignements désirables; et quand ils seront arrivés à l'analyse finale, ce comité agira tel que le comité des Rivières et des Havres avait le droit de faire, en vertu de la clause de la Constitution qui autorise le Congrès à réglementer le commerce. Je crois que c'est la seule raison qui réclame ici la présence d'une corporation constituée sous l'empire des lois de New York.

Tout ce que vous, messieurs, aurez trouvé nécessaire à la conservation de la navigation, je puis vous assurer que les intéressés sont disposés à l'accepter. Si je ne me trompe pas, je crois que nous sommes ici pour entendre ce que le Comité juge nécessaire à cette conservation. Nous nous sommes conformés à la loi générale des barrages, nous nous sommes soumis à la juridiction du Secrétaire de la Guerre, au chef des Ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, nous avons tracé un plan d'action. La Commission Internationale des Eaux Limitrophes a étudié cette question, le chef des Ingénieurs de l'armée des Etats-Unis en a fait aussi une étude et les Etats-Unis en ont encore le contrôle.

LE SÉNATEUR BURTON: Qu'en dit la Commission Internationale des Eaux Limitrophes?

M. LITTLEFIELD: Les deux sections étaient également divisées.

M. DAVIS: Qu'en pense la Section Américaine?

M. LITTLEFIELD: La Section Américaine d'un côté et la Section Canadienne de l'autre.

M. MALBY: M. le président, je ne parle que des citoyens des Etats-Unis, ce sont eux qui sont intéressés à ce bill.

Ce serait difficile, pour ne pas dire du temps perdu, que de chercher à savoir ce que les autorités du Canada décideront, si le bill leur est présenté. Il faut, nécessairement que le sujet leur soit soumis, et nous cherchons à mettre de côté ce qu'elles décideront, quand nous nous présenterons devant elles.

LE SÉNATEUR BURTON: Vous admettez qu'avant la construction de ces ouvrages il seranécessaire d'obtenir le consentement du gouvernement du Canada?

M. MALBY: C'est indispensable, monsieur. Rien ne sera fait aux Etats-Unis d'Amérique sans le consentement du Canada. C'est là une question, M. le président, ou je ne m'y connais pas.

LE SÉNATEUR BURTON: Vous prétendez qu'au lieu de re[illegible] la question par un traité ou un arrangement, il serait préférable d[illegible] une législation conjointe à cette fin entre les Etats-Unis et le Canada

M. MALBY: Je ne vois qu'un moyen de régler l'affaire [illegible]tutionnellement et légalement.

LE SÉNATEUR BURTON: Vous voulez dire que s'il y avait un traité, il pourrait y avoir conflit entre le Congrès et le commerce interétat; est-ce là votre idée?

M. MALBY: Il y aurait certainement conflit, le Congrès ce heurterait à des intérêts personnels.

D'ailleurs, tout en admettant que le gouvernement des Etats-Unis a parfaitement le droit de dépenser $40,000,000 en cet endroit, dans l'intérêt de la navigation, il n'est pas moins vrai de dire, et le témoignage des ingénieurs est là pour le prouver, que les barrages que le gouvernement ferait construire coûteront autant que ceux de la compagnie. En d'autres mots, ces ouvrages occasionneraient une dépense de $40,000,000. Voyez l'absurdité de l'entreprise, vu le peu de navigation, surtout quand il peut arriver au même résultat, sans rien débourser.

LE SÉNATEUR BURTON: Ce point a été brièvement touché aux audiences antérieures. Le Congrès a l'habitude, lorsqu'il se dispose à améliorer la navigation, d'exiger, avant toute législation, un levé détaillé; un rapport sur les dimensions du canal, longueur, largeur et profondeur, et toutes autres données s'y rapportant. Que dites-vous de l'omission de ces travaux préliminaires?

M. MALBY: M. le président, je n'admets pas qu'il y ait eu omission totale. Si ce comité désire des renseignements sur la largeur du fleuve en un point quelconque, ou sur la profondeur de l'eau à tel ou tel point, nous pouvons les fournir au président, ils sont aux archives, et le Secrétaire de la Guerre et le chef des Ingénieurs les ont aussi dans leurs cabinets. Tout a été préparé. Je ne vois pas que l'on puisse faire d'autres levés; ils ont été soigneusement compilés. Toutefois, si l'on tient à faire faire de nouveaux levés, personne ne refusera d'insérer une condition dans le bill avant d'aller plus loin, exigeant des levés complets et absolus, faits par les ingénieurs des Etats-Unis. M. le président, messieurs, c'est là le moindre de nos soucis, nous vous prions d'insérer dans le bill tout ce que vous voudrez en ce qui concerne la navigation, tout ce qui est raisonnable; et nous considérons que c'est la seule question que nous ayons devant nous. L'Etat de New York a adopté d'avance les autres questions. Mais si le président ou les membres du comité veulent que nous discutions ces questions, discussion que nous ne croyons pas nécessaire et qui ne servira qu'à embrouiller la situation -nous serons heureux de le faire.

Voici une compagnie qui, pour la première fois dans l'histoire du monde, est disposée à dépenser $40,000,000 pour la production de cette immense force hydraulique. C'est comme s'il s'agissait de découvrir une mine d'or ou une mine de houille dans le pays, et nous voulons l'exploiter et nous voulons savoir de ce Comité à quelle condition nous pourrons nous mettre à l'œuvre.

Maintenant, comment concilier le projet avec le traité d'Ashburton? Je ne me suis guère arrêté sur ce point, c'est une de ces choses que l'on vous jette en passant. Ce traité porte que le fleuve St. Laurent ne devra jamais être obstrué sans le consentement des parties contractantes. Il stipule naturellement, que le Dominion du Canada devra concourir à cette amélioration, sans quoi le traité d'Ashburton n'a aucune raison d'être.

LE SÉNATEUR BURTON: Un mot, doit-on comprendre que vous admettez que rien ne puisse être fait sans le plein consentement du Dominion du Canada?

M. MALBY: Je considère que c'est très juste; il s'agit d'un cours d'eau international. Je suis d'avis qu'il nous sera tout-à-fait impossible

de penser à construire des barrages quelconques, sans le concours du gouvernement du Canada. C'est pourquoi, je mets de côté l'opposition que peut soulever ce pays. Nous devons nous présenter à ce tribunal. Donc, ne nous arrêtons pas à penser à tout ce qui pourra alors surgir. Nous essayons de tracer un chemin d'action sous le régime des lois de l'état des Etats-Unis.

Nous avons fait plus que toute autre compagnie de développement de force motrice constituée à cette fin, et que toute autre compagnie organisée aux Etats-Unis. A l'heure actuelle, le gouvernement des Etats-Unis fait construire à Troy, N. Y., un barrage au coût d'un ou de deux millions de dollars, à ses propres dépens, et qu'il exploitera à ses frais; un barrage construit en cette localité est, en partie, une entreprise du genre de celle-ci. L'état de New York canalise toute la rivière Hudson, sans demande au Congrès des Etats-Unis, sur une longueur d'environ 100 milles. Il n'a obtenu aucune autorité du gouvernement. Pourquoi cela? Parce que les doctes avocats ont trouvé qu'il n'était pas nécessaire d'obtenir l'autorisation de ce gouvernement pour quoi que ce soit, sauf, en ce qui regarde son concours à l'amélioration de la navigation; et même sous ce rapport, l'Etat a le droit d'agir, à moins que le gouvernement n'intervienne. Ceux qui améliorent la rivière Mohawk ont commencé l'entreprise, sous l'impression que le gouvernement n'y mettrait pas d'obstacle, et ils continuent la construction des ouvrages. Mais nous ne voulons pas agir ainsi, nous cherchons à obtenir le consentement du gouvernement, et nous voulons qu'il nous trace notre ligne de conduite. N'est-ce pas là une proposition libérale?

C'est à peu près tout ce que j'ai à dire. Que renferme le traité d'Ashburton? Quelqu'un peut-il supposer que ce traité a pour objet d'empêcher, à perpétuité, l'amélioration du fleuve St. Laurent? A-t-il été conçu dans le but d'empêcher l'amélioration de la navigation? Certes non. Il porte que l'un ou l'autre des gouvernements trouverait à redire, si des obstacles étaient placés dans le fleuve, qui n'auraient pas pour objet l'amélioration de la navigation; mais ce traité ne s'oppose pas à la construction qui a pour but l'amélioration de la navigation; cette opinion a été soutenue par des ingénieurs distingués, tels que M. Freeman, qui est l'ingénieur-consultant du canal de Panama, qui a visité trois fois la localité en compagnie du président des Etats-Unis et de M. Noble, un des plus éminents ingénieurs du pays. Tous deux ont affirmé que cette entreprise serait une amélioration considérable de la navigation.

Le Sénateur Smith du Michigan: M. Malby, le nouveau traité de délimitation des frontières des Etats-Unis et du Canada infirme-t-il ce projet d'une façon quelconque?

M. MALBY: Pas du tout, mais nous avons inséré une elause dans le bill portant que nous voulons obtenir le consentement de ces gouvernements.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Parlez-vous du nouveau traité?

M. MALBY: Oui, du nouveau traité.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Vous êtes tenus d'obtenir leur consentement?

M. MALBY: Nous sommes tenus d'avoir leur approbation. Nous allons au Congrès maintenant, car nous n'aurions rien à présenter à ces gouvernements, si nous ne faisions pas de ces démarches. Nous sommes en voie de faire un deuxième pas.

Monsieur le Président, je ne vois pas autre chose à dire. Je vais écouter M. Littlefield faire l'exposition de sa cause, et s'il y a quelque résultat d'obtenu, je ferai appel à M. Freeman, notre ingénieur, et à M. Davis, le président de la Compagnie; je vous prie aussi d'entendre M. McCarthy de Toronto, sur tout ce que le Canada peut avoir à présenter, et peut-être quelque autre personne. Mes dix minutes sont, je crois, écoulées.

LE SÉNATEUR BURTON: Vous avez pris quelques minutes de plus.

EXPOSÉ DE L'HON. CHARLES E. LITTLEFIELD

M. LITTLEFIELD: M. le Président, je suis prêt à répondre à mon collègue, M. Malby, sur cette partie de la question, et je dévouerai tout le temps qui me restera pour parler d'un autre sujet.

LE SÉNATEUR BURTON: A votre choix.

M. LITTLEFIELD: Très bien. Tout d'abord, laissez-moi vous dire, pour dissiper les nuages qui peuvent assombrir l'atmosphère dont le Comité est entouré, que le sujet placé devant lui est d'une grande importance et conséquence, ainsi qu'il le réalise lui-même. Il s'agit d'une entreprise internationale, et le gouvernement du Canada y prête quelque attention. Je vais vous lire un passage des délibérations de la Chambres des Communes, du 2 février 1911. Sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre du Canada dit:

> Quand nous avons appris que l'on avait présenté ce bill à Washington, nous nous sommes mis en communication avec l'embassadeur anglais pour lui faire connaître nos protestations; nous échangeons maintenant des notes sur le sujet. En réponse à une interpellation il a dit ce qui suit:
>
> M. REID (Grenville): Le premier ministre a-t-il déjà adresés

une protestation à l'ambassadeur anglais Bryce contre l'adoption de ce bill à Washington?

SIR WILFRID LAURIER: Nous avons protesté, oui.

Voilà tout ce que j'en sais. Naturellement ceci est un renseignement public. Cette déclaration fut faite au Parlement du Dominion le 2 février.

M. le Président, étant donné le peu de temps que j'ai à ma disposition, je ne m'attarderai pas à lire quelques télégrammes que j'ai reçus ou quelques autres papiers qui m'ont été expédiés, que je ferai insérer dans le procès-verbal préparé par M. Johnson, qui nous représente tous deux ici, et qui sténographie ce qui est énoncé ici ce matin.

Je tiens en main un télégramme qui me demande respectueusement de présenter au Comité les protestations des organisations suivantes, et je me fais un devoir d'agir ainsi avant de continuer. J'en ferai mettre une copie au procès-verbal. Les voici:

MONTRÉAL, QUÉBEC, le 7 février 1911

L'HON. CHAS. E. LITTLEFIELD,
New Willard Hotel, Washington, D.C.:

Nous, les soussignés, représentant nos organisations respectives vous prions de présenter nos respectueuses protestations au Comité du Commerce du Sénat des Etats-Unis, contre l'adoption du bill pendant en faveur de la *Long Sault Development Co.*

JAS. J. GUÉRIN,
Maire de Montréal

ROBERT W. REFORD
Premier Vice-Président du Board of Trade

FRED C. LARIVIÈRE
La Chambre de Commerce

L. F. GEOFFRION
Président Intermédiaire des Commissaires du Port

J. H. SHERRARD
Vice-Président, Canadian Manufacturers' Association

ANDREW A. ALLAN
Président, the Shipping Federation of Canada

L. L. HENDERSON
Montreal Transportation Co.

GEORGE CAVERHILL
Richelieu & Ontario Navigation Co.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Quelle est la nature de ces protestations?

M. LITTLEFIELD: Le télégramme se lit:

> Présenter nos respectueuses protestations au Comité contre l'adoption du bill en suspens.

Telles sont les raisons, sans entrer dans plus de détail. Toutes ces raisons ont été présentées par dépêches télégraphiques au cours des deux ou trois jours derniers.

Le Montreal Board of Trade expose ses raisons un peu plus au long, et si le Sénateur Clarke veut bien me le permettre, je les ferai insérer dans le procès-verbal, sans les lire.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Je voudrais connaître, d'une manière générale le caractère de l'opposition.

M. LITTLEFIELD: En voici le résumé:

> Que, si des ouvrages quelconques sont construits dans un chenal international, ils soient construits, possédés et contrôlés à perpétuité par les gouvernements respectifs.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: C'est là un pure question de politique qui n'a aucun rapport avec le projet.

M. LITTLEFIELD: Le Canada en possède la moitié.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Le gouvernement du Canada peut faire cela; mais il ne semble pas qu'il ait rien à y voir.

Voilà quelle est la raison des protestations. C'est une voie fluviale internationale, et l'on dit qu'elle ne peut être obstruée que sur le consentement mutuel des deux gouvernements.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Un grand nombre de braves gens sont interressés à cette entreprise. Si le gouvernement du Canada en prend le contrôle, cela donne lieu à une manière de voir, si ce sont des particuliers, c'en est une autre.

M. LITTLEFIELD: Oui, et le comité pourra remarquer au fur et à mesure que je discuterai cette question, que je fais appel à un point de vue de législation plus élevé et d'esthétique internationale.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Cette objection a-t-elle quelque poids pour vous, si toutefois vous ne représentez pas le gouvernement du Canada?

M. LITTLEFIELD: Je présente une requête ici—

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Mais les promoteurs de l'entreprise ont-il obtenu possession complète de la partie qui se trouve

sur le territoire de leur gouvernement? Avez-vous le droit d'interposer cette objection?

M. LITTLEFIELD: Mais le bill propose de faire construire les ouvrages sans le consentement du gouvernement. Je n'embrasse pas l'opinion de mon savant ami sur ce point.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: C'est-à-dire créer un état de choses qui peut résulter en correspondances.

M. LITTLEFIELD: Oui; je dis qu'il a été proposé de laisser cette corporation construire un barrage au sud de la ligne internationale, sans le consentement du Canada.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Au sud de eette ligne.

M. LITTLEFIELD: Oui, en violation flagrante des conditions du traité.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Prétendez-vous que cette partie de l'eau du fleuve St. Laurent, qui s'écoule exclusivement en territoire américain, doive rester inutile pour toujours? Le Canada a bel et bien fait usage de son droit en construisant le canal de Cornwall. Voulez-vous dire que nous ne pouvons pas disposer de notre côté, si ce que nous nous proposons de faire n'entrave pas le chenal principal du fleuve?

M. LITTLEFIELD: J'ai l'intention de m'arrêter à cette proposition. Je diffère d'opinion avec mon collègue Malby sur ce point; mais, s'il a raison, l'histoire législative du bill ne donne aucune base à sa prétention. Je me bornerai aux seules questions qui sont ici devant le comité. Je ne faisais en ceci que vous exposer les raisons avancées par le Board of Trade de Montreal. Je continue à lire les raisons qu'il expose:

> Que, advenant une production de force hydraulique sur un cours d'eau international, il en soit fait un partage équitable, et que les ouvrages soient localisés de manière que chacun des deux pays puisse produire la totalité de la part qui lui revient sur son propre territoire.
>
> Que, s'il est nécessaire de construire d'autres canaux et écluses, ils soient placés sur le territoire Canadien où est maintenant situé le chenal, et non sur le côté de l'état de New York.

Ce que je viens de lire est daté du 6 février 1911. Je vous le donne pour ce qu'il vaut. Je ne m'arrêterai pas à le discuter. J'ai d'autres protestations que l'on m'a prié de vous présenter, et, sans m'y arrêter, je les ferai insérer dans le procès-verbal que dresse le sténographe. Je suis persuadé que vos honneurs s'aperçoivent que, quant à moi, je n'y attache pas grande importance, et peu m'importe ceux que je représente ici ou la valeur de leurs intérêts particuliers. Si je puis vous présenter les sujets qui sont dignes de considération, leur mérite aura

l'éloquence voulue. Quels que soient ceux que je représente, quel que soit le nombre d'intérêts en jeu, qu'elle que soit la somme du capital que possèdent les intéressés, peu importe que les promoteurs soient du côté canadien ou du côté américain, cela n'ajoute aucun poids à ce que j'ai à dire ici. Ce que j'expose ici, M. le président, sera, je l'espère, considéré au point de vue de son propre mérite, basé sur les faits que j'avance. Si je réussis à présenter d'importantes considérations publiques, solidement appuyées par des faits bien connus, qui pourront dissuader ou retarder l'action du Comité, tant mieux. Le fait que chacun est ou n'est pas représenté, n'ajoute ou ne retranche rien au mérite de la cause. Naturellement, je suis ici pour quelque chose, et le Comité a droit de savoir—et c'est tout juste—quels sont ceux qui protestent. Bien que, comme simple particulier, j'aie la liberté de me présenter ici et d'exposer ces faits, je suis ici en qualité de mandataire de ces personnes. Je ne veux pas dire que mes services sont retenus par tous ces messieurs pour vous présenter leurs protestations. Nous avons parcouru tout le cas au Comité des Rivières et des Havres de la Chambre, et je ne veux y consacrer aucun temps. Je me bornerai aux questions qui intéressent le Comité. Ma présence ici, ce matin n'a d'autre objet que de jeter un peu de lumière sur cette situation, et d'être de quelque utilité au Comité pour arriver à une solution raisonnable, et c'est à cela que je vais me dévouer, et si par hasard je me laisse aller à d'autres considérations, telle ne sera pas mon intention.

LE SÉNATEUR BURTON: Ça va sans dire.

M. LITTLEFIELD: Oui. Maintenant, au fait. Quest-ce que le traité d'Ashburton? J'ai exposé, l'autre jour, devant le comité, qu'il n'y a rien en ce traité qui, au point de vue légal, réclame aucune intervention du Congrès. Vous êtes tous avocats, et vous savez ce que c'est qu'une proposition légale. Mais il s'agit d'une convention-contrat entre les Etats-Unis et le Canada, et les personnes que je représente trouvent que la législation actuelle en est une violation. Non, permettez-moi d'attirer votre attention sur le traité d'Ashburton. Je prie vos honneurs de noter la portée du language, et si mes 30 minutes me permettent de discuter cette proposition, je me promets de la traiter sous toutes ses formes. J'aurais mauvaise grâce de me tenir ici pour vous présenter quelques faits, sans fouiller tous les replis que comporte mon sujet, afin de rendre service au Comité.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Efforcez-vous de dissiper le doute qui s'est emparé de mon esprit. Je vous le présente ainsi: Voici un plan d'une solution législative de cette question. Ce plan sera présenté au gouvernement du Canada; libre a lui de le refuser. Le traité

n'y est pour rien, car c'est un cas *de novo*, qui est discuté comme proposition indépendante. Ce traité n'élargit ni ne restreint notre droit de dire que nous ne nous proposons pas de vous suivre sur ce terrain.

M. LITTLEFIELD: Non; mais je soutiens, M. le Sénateur, que, s'il est possible de mettre à effet la législation pendante ici, sans le consentement du Canada, et que tout ce qui est présenté ici peut-être mis à exécution sans son consentement, c'est toute une autre proposition.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Oui.

M. LITTLEFIELD: Je vais essayer de vous le démontrer. Quest-ce que le traité d'Ashburton. Ma proposition à ce sujet porte que la législation pendante ici est une violation de ce traité. J'admets que nous avons le pouvoir d'y faire brêche. Je nie que nous ayons le droit de le faire. La distinction que j'établis entre le pouvoir légal et le droit moral est-elle assez lumineuse? Que dit le traité? Il me faut faire un exposé logique de ma position. Quelle est-elle? Voici un extrait du traité:

> Il est en outre admis que les chenaux du fleuve St. Laurent, des deux côtés de l'île Long-Sault et de l'île Barnhart, les chenaux de la rivière Détroit, les deux côtés de l'île Bois Blanc et entre cette île et les bords américain et canadien; et tous les différents chenaux et passages situés entre les diverses îles près de la jonction de cette rivière avec le lac de ce nom, seront également libres et ouverts aux navires ,vaisseaux et bateaux des deux parties.

Maintenant, je vous prie de remarquer ceci. Le seul endroit du fleuve St. Laurent, qui forme la matière sujet de ce traité international, est le point spécial que les promoteurs de ce projet cherchent à améliorer. Le traité ne se contente pas de mentionner un chenal en particulier. Nous nous sommes demandé l'autre jour si ce long barrage serait en dedans ou en dehors du territoire des Etats-Unis, si la ligne frontière avait été correctement tracée; mais ce traité M. le président spécifie les deux chenaux, des deux côtés du Long Sault, c'est-à-dire le chenal d'amont et celui d'aval. La compagnie se propose de construire une usine génératrice et un barrage sur le chenal d'aval, sur l'un des côtés des îles Long-Sault. Mais, je ne me soucie guère de savoir si, oui ou non, le long barrage se trouvera sur le territoire des Etats-Unis. Je crois qu'il sera sur ce territoire. Je ne m'arrêterai pas à discuter ce point; je tiens ici une lettre du général Ernst que je vous lirai. Je lui ai demandé si, oui ou non, la ligne avait été localisée. Quelqu'un a prétendu, l'autre jour, que la ligne pointillée n'indiquait pas la place exacte de cette ligne. Le général Ernst me répond:

Le 7 février 1911

M. C. E. LITTLEFIELD,

The New Willard, Washington, D.C.

CHER MONSIEUR: En réponse à la demande exprimée en votre lettre du 6 courant, je puis vous faire savoir que la ligne frontière internationale n'a jamais été actuellement tracée sur le lit du fleuve St. Laurent. En vertu de l'article IV du traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, signé le 11 avril 1908, la Commission Internationale des Eaux Limitrophes a reçu autorité de rechercher, rétablir et marquer sur le sol la ligne frontière, en cet endroit. Elle a commencé son travail, mais ne l'a pas encore achevé.

Votre tout dévoué,

O. H. ERNST

Brigadier-Général de l'Armée des Etats-Unis, en retraite, Président de la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes.

C'est tout ce que j'en sais; mais cela importe peu. Le traité stipule spécifiquement que les chenaux "des deux côtés des îles Long-Sault et de l'île Barnhart"—ce qui couvre précisément l'emplacement dont il s'agit—devront être tenus ouverts; et le fait que les signataires du traité ont cru nécessaire de faire une mention spéciale de cet endroit, la seule du genre sur tout le parcours du fleuve St. Laurent, et d'arriver à une entente commune sur ce point où l'on propose de construire l'usine génératrice, semble avoir une certaine portée.

LE SÉNATEUR BURTON: Supposons, M. Littlefield, que le gouvernement des Etats-Unis veuille draguer ce chenal, serait-ce une violation du traité?

M. LITTLEFIELD: Non, je ne le crois pas, car le chenal sera toujours ouvert. Du moment que ce passage reste ouvert et exempt d'obstruction, le traité est respecté.

LE SÉNATEUR BURTON: N'est-il pas vrai que la construction d'une écluse, bien que nominalement une obstruction, soit ou puisse être regardée comme une amélioration à la navigation?

M. LITTLEFIELD. C'est très vrai, mais—

LE SÉNATEUR BURTON: Quant au résultat actuel, c'est la substance et non la forme du traité qu'il faut considérer?

M. LITTLEFIELD: Vous avez raison. Mais appliquons ce principe à ce que nous avons sous considération. Nous sommes en présence d'un traité international qui stipule que le chenal doit être tenu ouvert.

Que se propose-t-on maintenant de faire? Les Etats-Unis ont l'intention de le fermer et de le rouvrir selon leur bon plaisir, sans même avoir le consentement et le concours du Canada.

Le Sénateur Burton: Alors, trouvez-vous qu'en améliorant les conditions de la navigation, au moyen d'une écluse qui sera construite dans le chenal, on viole le traité? C'est-à-dire, direz-vous qu'en améliorant un chenal qui n'était peut-être pas navigable antérieurement, mais qui, la construction étant faite, pourra le devenir, c'est violer le traité?

M. Littlefield: Oui, je vous comprends parfaitement. Naturellement, le traité ne parle pas de cet endroit en particulier. Je soutiens que, après que les Etats-Unis et le Canada ont conclu un traité solennel et international, stipulant que ce fleuve devra être gardé libre, il n'appartient ni au Canada, ni aux Etats-Unis de modifier l'état de ces chenaux, au moyen d'aucun plan que l'un ou l'autre de ces pays peut de lui-même déclarer avantageux ou désavantageux, sans le concours de l'autre. Les Etats-Unis ne sauraient dire: "Nous avons dressé un plan qui, à notre avis, vaut autant ou mieux que l'idée de laisser le chenal ouvert"

Le Sénateur Clarke de l'Arkansas: N'y aurait-il pas possibilité de vous faire fléchir en insérant en ce bill une clause à l'effet que le projet ne saurait être accepté, avant que le gouvernement du Canada n'y ait donné son consentement?

M. Littlefield: Parfaitement, monsieur, vous avez la solution.

Le Sénateur Clarke de l'Arkansas: C'est ce que l'on cherche à obtenir, l'approbation du gouvernement du Canada.

M. Littlefield: Mais le gouvernement de ce pays ne veut pas y consentir, il s'y est même résolument opposé. Maintenant, pourquoi m'arrêter à cette considération. Permettez que j'attire l'attention de vos honneurs sur ce point. Je suis tout à fait de votre avis. Laissez-moi vous donner l'exposé législatif de ce sujet. Il peut se faire que je ne sache pas lire la langue anglaise, néanmoins on n'a jamais réussi à prouver que je ne la possède pas et que je ne puis pas m'en servir pour exprimer mes idées. M. Malby a présenté ce bill le 14 décembre 1909.

Le Sénateur Clarke de l'Arkansas: Ce n'est pas celui que nous avons devant nous.

M. Littlefield: Non, mais il a une portée sur l'histoire de la législation. Il stipule que la loi entrera en vigueur à compter de la date qu'elle aura été sanctionnée par les Etats-Unis et le Canada. Remarquez ce language:

à partir de la date du consentement des autorités établies des Etats-Unis d'Amérique et du Dominion du Canada à la construction des dits ouvrages, ou de l'approbation des plans et devis et de la localisation de leurs accessoires; et cette loi ne sera pas interprétée comme autorisant ladite compagnie, ses successeurs ou ayants cause à construire lesdits barrages, canaux, écluses et autres travaux, avant que ce consentement et cette approbation n'aient été obtenus.

Trouvez-vous cela dans le bill que vous avez devant vous? Non, pas du tout; par la moindre allusion. Il l'élimine positivement. Non; et je veux le montrer à vos honneurs, au général Ernst du Bureau des Ingénieurs, et il a fait mention en particulier du paragraphe du bill H.R. 14531* pendant devant la Chambre. Ce rapport est daté du 11 mars 1910: Le général Ernst dit:

Le bill qui nous a été soumis semble reconnaître la nécessité d'une coopération entre les deux gouvernements, mais en termes vagues, et d'une manière moins explicite que cela devrait l'être. Il faudrait y insérer un paragraphe séparé, énoncé en ces termes:

"Paragraphe —. Cette loi n'entrera pas en vigueur avant que le gouvernement du Canada n'ait signifié au Secrétaire d'Etat des Etats-Unis son consentement à la construction d'un tel barrage et autres constructions: *Mais*, si le dit consentement n'est pas donné dans les deux années, à compter de la date de cette loi, alors cette loi sera nulle et de nul effet."

Le bill que vous avez devant vous est-il en harmonie avec la recommandation du général Ernst? Pas le moins du monde. Il n'y a ni allusion ni sous-entendu.

M. MALBY: A qui a-t-il été adressé?

M, LITTLEFIELD: A l'Hon. Alexander, président du Comité des Rivières et des Havres, Chambre des Représentants, Washington, D.C.

M. MALBY: Quel est ce document?

M. LITTLEFIELD: C'est le sixième rapport de la Commission Internationale des eaux Limitrophes. Il est signé par les trois membres de la Section Américaine—Ernst, Clinton, et Haskell. Maintenant, si vous y insérez ce que le général Ernst recommande ici, cela fera disparaître toute l'opposition que je présente de ce chef. La recommandation du Sénateur de l'Arkansas porte précisément sur cette proposition.

Maintenant, que fait ce bill? Laissez-moi plutôt demander ce qu'il prétend faire? Je lis un extrait du rapport fait par M. Young, président du sous-comité de la Chambre à ce sujet:

---

* Voir l'annexe IV, pp. 71 et 72.

On croit qu'il est probable qu'en vertu des termes de ce traité le consentement et l'approbation de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, y prévus, devront être obtenus avant que les travaux ne soient commencés.

Maintenant, permettez-moi de lire à vos honneurs les dispositions du traité.

LE SÉNATEUR BURTON: De quel traité? Il y en a eu deux.

M. LITTLEFIELD: Oui, celui-ci est le plus récent, celui qui est mentionné en ce bill. Le bill que vous avez devant vous ne stipule pas que cette entreprise soit approuvée par la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, contrairement à ce que mon collègue Malby l'a dit par inadvertance. Que stipule-t-il? Que vos honneurs veuillent en noter le sens. Il me fait grandement plaisir de présenter ces remarques à des hommes pour qui je n'ai pas besoin de les élaborer, car vous en reconnaissez le sens au fur et à mesure que nous avançons. Quelle est cette clause? En voici le teneur:

ARTICLE 2. Que ladite *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause, seront régis par les dispositions du traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne relativement aux eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada traité proclamé par le Président des Etats-Unis, le treizième jour de mai, dix-neuf cent dix.

Cette clause les assujétit aux dispositions du traité. Elle ne fait pas dépendre de la comission l'opération du bill. Notez-le. Elle les subordonne tout simplement aux dispositions du traité. Mon collègue Malby a peut-être pu avoir pensé le contraire. M. Young a dit aussi que probablement le bill lui était soumis.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: La compagnie doit demander le consentement de la commission?

M. LITTLEFIELD: Permettez-moi seulement de vous en lire un extrait, et vous pourrez juger du peu d'efficacité de ce traité.

Maintenant, il y a dans ce traité deux paragraphes qui ont rapport au débit du fleuve et à la construction de barrages, articles 3 et 4. Ne m'en voulez pas, si je ne vous les lis pas en entier. Je ne vous en donnerai que la substance, je me contente de renvoyer vos honneurs au language du traité, si vous désirez poussez plus loin vos recherches.

LE SÉNATEUR BURTON: Je pense que nous le connaissons bien.

M. LITTLEFIELD: Oui.

LE SÉNATEUR BURTON: Nous en faisons une étude depuis trois ou quatre semaines.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Je voudrais savoir si le gouvernement du Canada a délégué à cette commission son droit de consentir; s'il lui a conféré le pouvoir, en la forme générale, le pouvoir de donner son approbation.

M. LITTLEFIELD: Je vais vous le lire maintenant, et vous pourrez voir jusqu'où peut aller ce bill après que la nouvelle disposition y aura été insérée, les subordonnant non pas aux dispositions du contrat, mais seulement à celles du traité. Les parties III et IV de ce traité sont ceux qui concernent le débit du fleuve et la construction des barrages. La partie VIII est celui qui stipule ce qui peut être fait. Voici cette disposition:

> Cette Commission Conjointe Internationale est revêtue de pleins pouvoirs, et elle décide de tous les cas qui se rapportent à l'usage ou à l'obstruction ou à la dérivation des eaux, pour lesquels l'approbation de cette commission est requise, en vertu des parties III et IV de ce traité.

Maintenant laissez-moi lire ce que signifie cette approbation, pour que vos honneurs puissent juger de sa portée. Le dernier article de la partie VIII se lit ainsi:

> La majorité des commissaires aura le pouvoir de donner une décision.

Ceci veut dire que si ces questions sont soumises à la commission, et que la majorité arrive à s'entendre, la chose est réglée. Ensuite, quoi? Supposons qu'il n'y ait pas d'accord, que s'ensuit-il. Voyons s'il ya possibilité de règlement.

> Advenant que la commission est également divisée sur une question quelconque qui lui est soumise, les commissaires feront des rapports séparés à leurs gouvernements respectifs.

Vous n'avez aucune conclusion nulle part sur ce point.

> Les Hautes Parties contractantes devront s'efforcer d'arriver à un règlement de la question, ou à une solution du différend, et si elles peuvent arriver à s'entendre, cette entente devra être consignée par écrit sous forme d'un protocole, elle sera communiquée aux commissaires, ceux-ci prendront les nouvelles mesures voulues pour mettre l'entente à exécution.

Qu'est-ce que cela veut dire? Quelle est la portée de tout cet article? Cela signifie que si cette loi, par exemple, est mise à la disposition de la Commission et que toute la Section Américaine et un membre de la Section Canadienne tombent d'accord, la chose est réglée. Mais, supposons qu'il y ait division, que s'ensuivra-t-il? Aucune décision ne peut être prise. Le tout revient aux Hautes Parties contractantes. Jusqu'à présent nous ne sommes pas plus avancés. La commission n'a

pu vous donner aucune décision. Malheureusement, jusqu'à présent, les membres de la Commission se sont partagés également, les Canadiens d'un côté, et les Américains de l'autre, et si tel doit être le résultat cette fois, on n'arrivera à aucune conclusion. Que stipule alors cette loi? Remarquez-le bien, voici la clause du traité, en vertu de laquelle cette loi se propose d'agir: sans majorité, pas de décision. Mais, alors, que peut faire la loi?

Le Sénateur Clarke de l'Arkansas: Le traité porte que les Hautes Parties contractantes devront donner une solution.

M. Littlefield: Oui, mais si les Hautes Parties contractantes ne s'entendent pas, vous voilà devant rien. Une minute, et je réponds à la question du Sénateur. Il me fait plaisir de recevoir des demandes de renseignements au fur et à mesure que nous avançons. Laissez-moi lire ceci. Rappelez-vous maintenant que le bill dont il s'agit omet délibérément les dispositions qui exigent l'approbation du Dominion du Canada, et qu'il renvoie à un traité qui stipule que sans l'accord de la majorité de la commission, il ne peut y avoir aucun résultat, ce qui laisse toute la question telle qu'elle était à son début. Permettez-moi de revenir à la loi. Que dit-elle? Elle porte que la compagnie est

> autorisée à construire entretenir et exploiter pour la navigation, pour la force hydraulique et d'autres buts, pendant une période de quatre-vingt dix-neuf ans, un ou des barrages dans la partie du fleuve St. Laurent qui est située au sud de la ligne frontière internationale, entre les Etats-Unis d'Amérique et le Doiminiondu Canada, près des îles Long-Sault, Barnhart et Sheek—

Maintenant notez—

soit indépendamment—

Qu'est-ce que cela signifie? Ce qui est énoncé, n'est-ce pas?

> soit indépendamment, soit subordonnément à d'autres ouvrages semblables maintenant construits ou qui seront construits sur la partie du fleuve située au nord de ladite ligne frontière internationale, y compris un ou des points et leurs approches, etc.

Que veut dire tout cela? Si la Commission Internationale des Eaux Limitrophes ne peut s'entendre, s'il y a division égale, que s'ensuit-il? Aucune décision. La loi n'exige pas l'approbation de la Commission; elle met simplement en jeu ce singulier arangement. Il peut n'en sortir aucun résultat. Et que s'ensuivra-t-il en fin de compte? Il faudra revenir à la loi, et agir indépendamment. Et finalement? Nous reviendrons alors au traité d'Ashburton, qui est un contrat international, qui stipule que ce fleuve devra être tenu ouvert. Et maintenant nous—c'est à dire les Etats-Unis—en dépit d'un contrat solennel avec le Canada, portant que cet endroit particulier du fleuve St.

Laurent devra être tenu ouvert et libre pour toujours, nous le fermerons et le rouvrirons, selon que la chose nous paraîtra avantageuse à nous et au Canada, sans son consentement et son approbation.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Pour quelle raison ce traité ultérieur renverse-t-il les dispositions particulières du traité d'Ashburton, en autant qu'ils sont en conflit.

M. LITTLEFIELD: Oui, mais qu'il plaise à vos honneurs à moins que la majorité de la Compagnie de la commission ne s'accorde—

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Les deux traités ont été faits en Angleterre?

M. LITTLEFIELD: Oui; mais à moins que la commission ne s'accorde conformément aux dispositions du nouveau traité—

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Ces deux traités ne sont pas en désaccord dans leur teneur.

H. LITTLEFIELD: Le Sénateur à raison sur ce point.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Si l'on admet que cette partie du fleuve est un cours d'eau international, ce qui est indiscutable, toute controverse qui peut surgir sera soumise à cette Commission qui est revêtu de l'autorité voulue pour faire un arrangement sans recourir à des mesures législatives.

M. LITTLEFIELD: Etant donné qu'une majorité s'accorde.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Pourvu qu'une majorité s'entende.

M. LITTLEFIELD: Et si les membres de la Commission se partagent en nombre egal, aucune décision n'est possible.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Maintenant, prétendez-vous que cette loi du Congrès renverserait l'objet du traité?

M. LITTLEFIELD: Oui. Me demandez-vous maintenant si, comme proposition légale, elle peut le faire?

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Oui, en tant que proposition légale.

M. LITTLEFIELD: Nul doute à ce sujet. Je puis vous citer là-dessus un foule d'autorités. Je l'ai dit au Sénateur Clarke l'autre jour. Tout le monde admet que sous notre forme de législation et de gouvernement, les pouvoirs législatifs et ceux de faire des lois sont égaux, et que c'est la dernière décision qui gouverne. Un traité peut être négocié, et s'il

n'est pas en accord avec la législation antérieure, c'est le traité pour le temps présent qui l'emporte. Si dans la suite le Congrès légifère en désaccord avec le traité, *pro tanto*, pour le temps présent, la législation fait fléchir le traité. Je ne pense pas qu'il y ait doute sur ce point. Je connais le sentiment qui prédomine, et il est pour nous tout naturel de croire qu'un contrat international, qui lie la confiance du public et l'intégrité de son honneur, doit naturellement, gouverner en tant qu'il s'agit de pouvoir législatif; mais je crois que ce point est bien établi, et s'il vous reste aucun doute, je puis vous citer des autorités. Quant à moi, et le président n'est pas étranger à cette proposition, je crois que la chose est réglée, et nous admettrons, pour l'objet de cet argument, si le Sénateur du Michigan veut bien se ranger de notre côté, que vous avez le pouvoir de légiférer—

Le Sénateur Clarke de l'Arkansas: Nous n'avons pas le pouvoir de faire des lois qui nous autorisent de toucher à un seul pouce carré du territoire Canadien.

M. Littlefield: Non; vous avez raison sous ce rapport. Et c'est justement là une des difficultés inhérentes qui entre dans cette controverse, car la question ne s'arrête pas à la production de la force hydraulique et à la conservation de la navigation. Voici un grand peuple qui habite de l'autre côté du fleuve, qui a droit à quelques égards; il n'y a pas un seul membre du Sénat des Etats-Unis qui aurait la prétention de régler ces questions, sans tenir compte des droits et des intérêts du peuple Canadien, surtout au moment où l'on s'efforce de créer des relations plus intimes et plus fraternelles, par traités ou autres moyens. Il n'est guère possible de penser que le Sénat des Etats-Unis veuille adopter une telle législation en eût-il le pouvoir.

Le Sénateur Clarke de l'Arkansas: C'est une question de pouvoir. Nous ne pouvons pas envahir le territoire du Canada ou autoriser une corporation quelconque à le faire.

M. Littlefield: Oui, mais, permettez-moi de vous montrer que le traité d'Ashburton va au-delà du principe de loi qui y serait compris—

Le Sénateur Clarke de, l'Arkansas: Prenons pour exemple cette question de libre échange actuellement pendante. On a proposé de la résoudre au moyen des statuts conjoints au lieu de négocier un traité.

M. Littlefield: Oui.

Le Sénateur Clarke de l'Arkansas: Maintenant que peut-on trouver à redire, si le Congrès adoptait une loi qu'il soumettrait à ce tribunal revêtu d'une autorité spéciale par le Canada et qui la rejetterait ou l'accepterait?

M. LITTLEFIELD: Cette proposition s'applique parfaitement à ce bill, si le Sénat voulait du même coup insérer dans le bill la clause proposée par le général Ernst, qui infirme cette loi privée faute du consentement du Canada.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Si je ne me trompe pas, tous ceux qui sont ici présents comprennent que le consentement du Canada est nécessaire, et que l'on n'a pas l'intention d'aller plus loin avant de l'avoir obtenu.

M. LITTLEFIELD: Oui; mais la farce a été jouée, on a délibérément légiféré pour arriver à un autre résultat.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Alors, le Canada peut adopter une loi qui autorise l'invasion de notre territoire; changez la proposition et voyez-la sous ce jour.

M. LITTLEFIELD: Si c'est une question d'invasion physique, je sais, naturellement, que les Etats-Unis ne peuvent pas franchir les frontières; mais le même principe s'applique précisément au traité d'Ashburton, parce que c'était l'intention de tenir les deux chenaux ouverts.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Il n'y a pas ici de conflit avec les termes du traité. Il s'agit d'améliorer la navigation et non de lui créer des obstacles. Le traité demande que les chenaux soient tenus ouverts. Cette proposition a pour objet d'améliorer la navigation.

M. LITTLEFIELD: Oui; mais en conformité du jugement d'une des parties contractantes, sans tenir compte de l'avis de l'autre. C'est de là que provient le malentendu.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Tout cela dépend de la manière que la chose a été faite.

M. LITTLEFIELD: Oui; j'admets parfaitement que la question légale, c'est-à-dire que, si la loi est adoptée telle qu'elle est présentée devant ce comité, la compagnie sera autorisée à construire des ouvrages au sud de la ligne frontière, nonobstant le traité d'Ashburton, et sans l'aide ou le consentement ou l'approbation du Dominion du Canada. Maintenant, pourquoi ne pas inclure cela dans le bill? Pourquoi soulever des doutes? Il s'agit d'un grand corps, d'une grande question.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Je pense que l'eau du chenal international, ou d'un cours d'eau situé au sud de la frontière internationale est la propriété commune des deux, et l'état de New York a pris sur lui d'exercer ses droits sur la part qui lui revient, en la vendant. L'eau a une valeur, indépendamment de son usage pour la navigation, et je crois que l'état de New York a voulu s'en prévaloir de ce côté-ci

de la ligne frontière, et il peut se faire que le Canada veuille agir de la même façon sur l'autre côté de la frontière, et je ne comprends pas qu'en voulant obtenir cette permission d'améliorer la navigation, même en changeant l'endroit où elle se fait maintenant, il y ait violation du traité.

M. LITTLEFIELD: Le Sénateur veut-il dire que le chenal du sud n'est pas compris dans le traité d'Ashburton?

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Il n'est pas question du chenal, si la navigation en cet endroit est tenue ouverte pour tous les besoins auxquels elle possède un droit légitime. Si, à cet endroit il n'y avait qu'un seul chenal, ce serait préférable que d'en avoir deux ou trois.

M. LITTLEFIELD: Si le Sénateur veut me permettre—

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Je comprends que le chenal veut dire un chenal, et non une douzaine de chenaux. Tel est le language et ce qu'il signifie. On entend pas chenal l'endroit d'un cours d'eau qui sert le plus à la navigation.

M. LITTLEFIELD: Mais tel n'est pas le langage du traité. Vous avez la même idée que j'avais, lorsque je discutais cela devant le comité, l'autre matin. Voici la teneur du traité:

> Il est convenu en outre que les chenaux du fleuve St. Laurent, des deux côtés des îles Long-Sault—

devront être tenus ouverts.

Maintenant, notez ceci. Le traité dit des deux côtés des îles Long Sault, et il y a deux cours d'eau, dont un qui s'écoule d'un côté et l'autre de l'autre côté.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Ces deux îles sont sur le côté Américain et sujettes à la législation américaine. Personne, sauf les citoyens américains, n'a rien à y voir.

M. LITTLEFIELD: Je prétends que dans le traité d'Ashburton les Etats-Unis ont consenti à y comprendre les deux chenaux—

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Ces choses sont prévues dons le contrat au profit du peuple Américain, ils peuvent le changer et s'en défaire au profit desAméricains. Le Canada n'a rien à voir en ce chenal situé sur le côté sud, aussi longtemps que le chenal international sera tenu ouvert, afin que la navigation puisse s'en servir.

M. LITTLEFIELD: Est-ce que Lord Ashburton d'une part et—qui était l'autre plénipotentiaire qui nous représentait?

LE SÉNATEUR BURTON: Daniel Webster, n'est-ce pas?

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Daniel Webster.

M. LITTLEFIELD: Oui, Daniel Webster; n'avaient-ils pas l'autorité voulue pour l'insérer dans ce traité? Je suis bien aise que le Sénateur ait attiré mon attention sur ce point.

LE SÉNATEUR BURTON: Votre temps est expiré, M. Littlefield.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Donnez lui cinq minutes de plus à cause de mes interruptions.

M. LITTLEFIELD: Je n'ai pas encore commencé à discuter les propositions du programme.

LE SÉNATEUR BURTON: Je crois que nous comprenons ceci. Votre temps est expiré.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Je veux me renseigner sur un sujet. Je tiens à savoir si, oui ou non, cette loi devra tenir compte du traité et du droit du Canada à participer à sa conclusion, c'est là une question très importante. Si nous ne faisons pas mention du Canada dans la loi, et si le sujet est soumis au tribunal international et si celui-ci permet finalement de construire les ouvrages d'une façon appropriée et sûre, il me semble que si le but que l'on cherche à atteindre est d'un mérite et d'une valeur réelle, on se trouvera en meilleure position pour arriver au moyen d'une loi qui ne fera par mention des droits du Canada, tout en les reconnaissant et en les prenant en considération, quand le Canada voudra s'en prévaloir. Je crois que si nous voulons arriver à quelque résultat, il nous faudra mettre cette question de côté.

M. LITTLEFIELD: Maintenant, le Sénateur pense-t-il que le Congrès Américains, en dépit du traité d'Ashburton, soit justifiable d'adopter une loi qui autorise une corporation privée à construire des ouvrages qui seront une violation du contrat conclu en ce temps-là?

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Telle ne serait pas mon opinion, si nous n'avions pas le dernier traité des eaux limitrophes. Je crois que, étant donné qu'il s'agit de réglementer le barrage des eaux, il existe une certaine différence.

M. LITTLEFIELD: Le Sénateur doit se rappeler que jusqu'à cette date les commissaires se sont divisés également sur quelques-unes de ces importantes questions. Ils peuvent différer d'opinion aussi sur celle-ci. On veut passer cette loi, et si la Commission ne s'entend pas, alors les travaux seront exécutés sans le consentement du Canada. Je pense que j'ai mis ce point en lumière.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Si la Commission internationalo ne peut s'entendre, la question restera-t-elle dans le *statu quo*, ou les ouvrages seront-ils construits au sud de l'île?

M. LITTLEFIELD: Comment cela?

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Si cette commission ne s'entend pas, les ouvrages seront-ils construits au sud de l'île?

M. LITTLEFIELD: Certainement.

Le SÉNATEUR SMITH du Michigan: Ou le projet restera-t-il dans le *statu quo*?

M. LITTLEFIELD: Les interessés pourront se mettre à l'œuvre s'ils le désirent. Leur bill leur donne le droit d'agir sans recourir au Canada. C'est à cela que je m'oppose. S'ils ne peuvent pas agir sans le consentement du Canada, tout le nœud Gordien peut être dénoué en un moment par la simple insertion de cette clause dans la loi. Je suis persuadé que nous avons tout dépassé l'âge de 21 ans. Voici le Sénat des Etats-Unis. C'est un corps respectable d'une éminente dignité. Le Sénat des Etats-Unis ne cherche pas à établir une législation qui repose sur la moindre incertitude. S'il s'agit ici de la conservation de grands intérêts et que nous savions ce qui pourra les conserver, pourquoi ne pas insérer dans le texte de loi ce qui, comme nous le savons produira ce résultat. Mes amis disent qu'il faut le consentement du Canada. Insérez cette clause dans la loi qui oblige à obtenir le consentement du Canada. Quelques mots suffiront. La clause suggérée par le général Ernst peut résoudre tout le problème.

LE SÉNATEUR BURTON: Votre temps est expiré.

M. LITTLEFIELD: Je voulais parler du danger que créera la glace.

LE SÉNATEUR BURTON: N'avez-vous par discuté cela devant le sous-comité à une audience antérieure?

M. LITTLEFIELD: Je veux maintenant insérer un bref dans le procès-verbal.

LE SÉNATEUR BURTON: Très bien; il recevra toute la considération voulue.

EXPOSÉ DE L'HON. GEORGE R. MALBY, REPRÉSENTANT DE L'ÉTAT DE NEW YORK AU CONGRÈS

M. MALBY: M. le Président, messieurs du comité, je ne vous demande que quelques minutes de votre temps, car je veux vous permettre d'entendre deux ou trois autres.

Le chenal du fleuve St. Laurent n'est pas navigables à cet endroit; un seul bateau descend ces rapides, c'est un passages les plus périlleux qu'il y ait au monde, si on peut appeler cela navigation.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Est-ce un bateau d'excursion?

M. MALBY: Oui.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Descend-il le chenal?

M. MALBY: Oui. Il a tenté cette descente et il l'exécute, exposé à de grands dangers et accidents. Le Sault du Sud à cet endroit n'a été franchi qu'une ou deux fois par un ou deux petits radeaux. Je m'imagine que la raison pour laquelle la clause a été insérée dans le traité d'Ashburton était que les chenaux des deux côtés des îles Long-Sault et du sud de l'île Barnhart devraient être tenus ouverts, parce que toute cette eau est sur le territoire des Etats-Unis.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Ils ne savaient pas où se trouvait le chenal.

M. MALBY: Ils ne savaient pas où était le chenal. Mais, de fait, on savait que l'île Barnhart et l'île Long-Sault se trouvaient sur le territoire des Etats-Unis, et ces deux endroits ont été spécifiquement nommés dans le traité d'Ashburton. Et pourquoi? Parce que tout le chenal était dans les Etats-Unis, et le traité donnait aux deux parties un droit égal de s'en servir. Maintenant, si quelqu'un a l'imagination assez féconde pour pouvoir trouver que le traité conclu en ce temps-là comporterait que ni la Grande-Bretagne ni les Etats-Unis ne devraient jamais améliorer la navigation par un système quelconque, il me semble alors que le distingué représentant des Etats-Unis, l'Hon. Daniel Webster a dû agir en cette circonstance d'une façon toute différente de ses habitudes. C'est là tout ce que j'ai à dire à ce sujet. Je ne comprends pas pour quelle raison mon ami se dévoue tant pour la cause du Canada, sauf qu'il pense qu'il est peut-être préférable de discuter ce sujet qu'un autre. Pourquoi, au nom du comité, ne developperions-nous pas une force hydraulique que nous trouverions aux Etats-Unis. Quelle peut-être la raison qui nous en empêcherait.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: La seule que je puisse voir, c'est que les ouvrages amoindriraient ou obstrueraient un cours d'eau que nous avons promis de tenir ouvert.

M. MALBY: Cette partie n'est pas navigable.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Ce n'est pas l'obstruer, mais l'améliorer.

M. LITTLEFIELD: Environ 60,000 personnes passent par ce chenal chaque année.

M. MALBY: Oui quelques personnes descendent ces rapides en ce steamer d'excursions; mais cette compagnie se propose d'améliorer ce chenal, au coût de plusieurs millions, au moyen d'une seule écluse.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Sera-t-il libre?

M. MALBY: Oui, cette compagnie l'entretiendra libre. Ces coins

du fleuve devront être enlevés. Le plan déposé devant le Secrétaire de la Guerre ne fait voir qu'une seule écluse pour le Sault du Sud, d'une profondeur de 30 à 40 pieds, et si ce n'est pas là améliorer la navigation, je n'y comprends plus rien. Et, si la compagnie peut faire cela, faut-il l'empêcher? Je dis qu'elle construirait les ouvrages pour cette raison. La force hydraulique qui sera produite ici (montrant l'endroit sur une carte) au moyen d'un barrage qui serait construit ici (indiquant sur la carte) et non là, (montrant) serait si dispendieux que la compagnie ne voudra probablement pas entreprendre de le faire. C'est douteux. Je suppose qu'en vertu de ce bill le compagnie aurait le droit, si elle trouve que le projet est financièrement réalisable, de construire un barrage sur cette partie, parce qu'elle se trouve sur le territoire des Etats-Unis. Mais pourquoi s'y oppose-t-on? Ce barrage a été placé là (montrant l'endroit) pour forcer l'eau à s'écouler par ce passage qui formera un chenal de 30 à 40 pieds de profondeur.

Le Sénateur Clarke de l'Arkansas: Le canal de Cornwall est-il libre ou exige-t-on péage?

M. Malby: Il n'y a pas de péage. Tous les canaux du Canada sont exempts de péage. Vous verrez qu'en rendant cette voie fluviale entièrement gratuite pour la navigation on se passera de tout ceci et il sera possible de descendre en ligne droite. Le gouvernement du Canada devra sans doute construire une autre écluse ici (indiquant). Le Comité a omis de faire mention du Canada en ce bill sans que nous l'ayons demandé.

Le Sénateur Burton: Maintenant vous admettez la nécessité d'obtenir le consentement du Canada, avant qu'aucun ouvrage ne soit construit. Pourquoi s'oppose-t-on à insérer dans le bill une clause telle que proposée par le général Ernst?

M. Malby: Il n'y a qu'une seule objection à cela M. le Président. Si j'admets la chose, c'est parce qu'il semble que l'île du Sault du Sud est comprise dans le traité d'Ashburton. Maintenant, est-ce le cas, les avocats semblent différer d'opinion. Ceux qui ont des vues différentes des miennes soutiennent que le Congrès peut autoriser la construction de ce barrage sans le consentement du gouvernement du Canada.

Le Sénateur Burton: Si la chose peut se faire, se propose-t-on de construire un barrage près de l'île du Sault du Sud, sans le consentement du Canada?

M. Malby: Je le crois, si les ingénieurs trouvent que la chose peut se faire.

Le Sénateur Burton: Alors, il vous faut, sur ce point, modifier votre énoncé portant que le consentement du Canada est indispensable.

M. MALBY: Je ne vois pas comment la compagnie pourrait réussir, si elle ne fait pas exécuter tous les travaux conformément au plan et si elle en fait l'essai—

LE SÉNATEUR BURTON: Vous pensez que la compagnie pourra faire construire un barrage à cet endroit sans le consentement de qui que ce soit?

M. MALBY: C'est la seule chose qu'elle puisse faire.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Les ingénieurs trouvent-ils que la construction de ce barrage aura une influence sur les eaux d'amont?

M. MALBY: Quelles eaux d'amont?

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Les eaux d'amont en cet endroit.

M. MALBY: Elles seront un peu refoulées, mais ne causeront point de dommages.

EXPOSÉ D'ARTHUR DAVIS

M. DAVIS: Je tiens à vous dire que nous avons pris des renseignements sur le traité d'Ashburton, et sans vouloir offenser M. Littlefield, il me semble qu'il n'a pas lu le texte tel qu'il est. Le traité d'Ashburton porte que ces chenaux doivent être également libres et ouverts, et non qu'ils doivent être ouverts; aussi libres et ouverts pour l'un des pays que pour l'autre. Nous avons demandé l'opinion du Procureur-Général des Etats-Unis et telle est sa décision. Je veux simplement attirer votre attention sur le fait que le texte a été interprété en ce sens, parce que le Canada s'est proposé d'agir sur le côté nord de l'île Long-Sault, de la même façon que nous nous proposons de faire au sud de l'île Long-Sault, bien que le chenal du nord soit aussi libre pour les Etats-Unis que pour le Canada.

LE SÉNATEUR BURTON: Dites-vous qu'une obstruction quelconque a été placée, soit dans le canal du nord, soit dans celui du sud de l'île Barnhart?

M. DAVIS: Certainement; le Canada a construit cette digue-ci (indiquant sur la carte).

LE SÉNATEUR BURTON: Mais où a-t-il construit quelque chose qui nuise aux passages des bateaux qui remontent ou redescendent le chenal?

M. DAVIS: Il n'a rien construit qui nuise aux bateaux qui remontent ou qui redescendent le chenal, car ils ne peuvent y passer, pas plus que dans le chenal du sud. Il a amélioré la navigation et a permis à nos bateaux de passer en ces eaux aussi librement que les siens.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Vous ne faites pas d'un

canal une obstruction? Je crois qu'un canal avec une seule écluse est aussi ouvert qu'un autre sans écluse.

LE SÉNATEUR BURTON: Y a-t-il autre chose à dire? Qui désirez-vous entendre?

M. MALBY: Je demande aux membres du Comité s'il désirent poser quelques autres questions.

LE SÉNATEUR BURTON: Lorsque nous étudierons cette proposition quelques autres questions seront soulevées, mais en ce moment nous avons fini avec ce sujet.

M. MALBY: J'ai un autre sujet sur lequel je désire parler, avant de m'asseoir; la durée du bail, si l'on peut l'appeler ainsi. Ce n'est pas un bail. La durée est de 99 ans. Maintenant je soumets au comité cette proposition légale: Je soutiens respectueusement que le Congrès des Etats-Unis n'a pas d'autorité légale constitutionnelle ou autre, de fixer dans le bill une durée quelconque qui modifie la charte conférée par un Etat souverain, et en particulier un de ceux qui comptaient parmi les 13 premiers Etats.

LE SÉNATEUR BURTON: Nous le faisons couramment.

M. MALBY: Je ne sais pas, M. le Président, si nous le faisons couramment, mais je soutiens respectueusement que vous n'avez pas l'autorité d'agir de la sorte. Les 13 premiers Etats existaient avant l'Union.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Nous ne discuterons pas cette question aujourd'hui. C'est un sujet d'une grande portée.

M. MALBY: Quand l'Etat a accordé une charte illimitée pour faire quelque chose, le Congrès n'a pas le droit de la modifier. Naturellement, la question de temps sera éliminée.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: La Cour Suprême des Etats-Unis, dans une cause récente, a décidé que l'on ne peut placer d'obstruction dans une rivière sans le consentement de l'Etat, cette défense est contenue dans une clause de la loi des rivières et des Havres de 1889.

M. MALBY: Permettez-moi d'attirer votre attention sur ce point: c'est, en tous cas, une proposition qui a été faite. Naturellement, la création de cette force hydraulique exigera un déboursé de dix à quinze millions de dollars.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Si la compagnie peut vendre 500,000 chevaux-vapeur, à $25 par cheval, il me semble que ces $10,000,000 lui rapporteront un joli revenu.

M. MALBY: Mais, Sénateur, le pays environnant n'est habité que par des cultivateurs.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Oh, l'électricité peut être transmise à une distance de 200 milles.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: On peut la transmettre de 400 à 500 milles.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Elle peut être transmise au moins à 200 milles.

M. MALBY: Il n'y a pas de débouchés pour elle en cet endroit. Les faits sont là. Le pays ne renferme que de petites villes.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Dans l'Utah, on la transmet à 400 milles de distance.

LE SÉNATEUR BURTON: Je ne pense pas que ce sujet fasse partie de notre programme.

M. MALBY: Un autre sujet. Voyez l'article 5. Il stipule "que si les ouvrages autorisés par cette loi sont ou deviennent insuffisants à un moment quelconque, selon l'opinion du Secrétaire de la Guerre ou du chef des Ingénieurs," etc., ils pourront les changer. En d'autres termes, le Secrétaire de la Guerre et le chef des Ingénieurs sont autorisés à dresser des plans et devis. Vous ne voulez pas que ces messieurs et la commission aient juridiction conjointe, n'est-ce pas? Ce serait impossible. Il vous faut avoir l'autorité voulue, non pas celle de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, en autant que nous le sachions—mais, pour avoir le droit de construire ces ouvrages, il vous faut l'approbation du Secrétaire de la Guerre et celle du chef des Ingénieurs des Etats-Unis.

Maintenant, quelle utilité peut avoir une période de 99 ans quand on lit l'article 7? Le voici

> Que le droit d'altérer, de modifier ou d'abroger cette loi est par la présente loi expressément réservé, et les Etats-Unis n'encourent aucune responsibilité par suite de l'altération, de la modification ou de l'abrogation de cette loi.

M. LITTLEFIELD: Je crois, M. le Président, que vous me devez cinq minutes pour vous parler des dangers qui peuvent résulter de l'entassement de la glace.

LE SÉNATEUR BURTON: Je crois que vous feriez mieux de présenter cette question sous forme de bref.

M. MALBY: Nous vous répondrons, sans doute.

M. LITTLEFIELD: Je n'ai pas eu l'avantage de vous en dire un mot.

LE SÉNATEUR BURTON: Nous y reviendrons.

EXPOSÉ DU SENATEUR GEORGE T. OLIVER DE LA PENNSYLVANIE

LE SÉNATEUR OLIVER: M. le Président, je veux dire un mot au comité sur la grande importance de ce projet. Le sujet le plus important et le plus pressant qui concerne le peuple Américain aujourd'hui

est celui de la conservation du combustible, soit en forme de houille enfouie sous nos collines, ou sous forme d'eau qui coule dans nos rivières. Si ce projet est réalisé dans toute son étendue, on produira 500,000 chevaux-vapeur. Ceci veut dire que l'on sauvera 500 acres de houille par année, et ce combustible sera utilisé pour d'autres fins et usages dans les endroits qui ne possèdent pas de force hydraulique. En d'autres mots nous brûlons actuellement en ce pays 500 acres de houille par année, qui pourrait être utilisée à d'autres fins et conservée pour les générations futures, si ce projet était mis à execution. C'est tout ce que j'ai à vous dire; j'insiste sur ce point, et je demande instamment au comité de hâter la réalisation de ce projet, le plus tôt possible et d'éliminer de sa considération tout ce qui n'est pas de première nécessité.

Le Sénateur Clarke de l'Arkansas: Je pense que vous avez présenté un sujet de première importance.

Le Sénateur Burton: M. Littlefield, le comité croit qu'il est juste d'accorder la même somme de temps aux deux côtés. Vous avez pris plus de temps que les défenseurs du bill.

Le Sénateur Clarke de l'Arkansas: Il n'a demandé que cinq minutes. Faisons un compromis avec lui.

Le Sénateur Burton: Si l'autre côté y consent—

M. Malby: Si vous voulez parler de la glace, il y consentira. Je ne tiens pas à présenter sous forme de bref ce qui peut changer un peu l'état de la question, sans donner avis à mes amis de l'autre côté. Je veux exposer le sujet en cinq minutes, afin qu'ils puissent en avoir le bénéfice.

Le Sénateur Burton: Très bien, commencez.

M. Littlefield: Vous avez devant vous des vues photographiques qui vous représentent la situation. Je vais vous lire à ce sujet un télégramme de Sir James P. Whitney, premier ministre de l'Ontario.

Toronto, Ontario, le 7 février 1911.

J. Wesley Allison,
Willard Hotel, Washington, D.C.:

Par mon expérience et ma connaissance personnelle de la localité, je suis convaincu que les ouvrages projetés de la *Long Sault Development Co.* créeront dans le fleuve St. Laurent des entassements de glace qui causeront de grands dommages aux propriétés, et selon toute probalité des pertes de vie sur le côté du fleuve situé dans l'Ontario. Je ne crois pas qu'une personne qui a fait une étude suivie de cette localité pendant les 30 dernières années me donne un démenti.

J. P. WHITNEY
Premier Ministre de l'Ontario

Maintenant, je tiens simplement à vous dire ceci: l'article 6 du bill pendant devant le comité admet que les entassements de glace, formés par la construction de ces ouvrages, seront une source de dangers, et il reconnaît que la compagnie est tenue de payer les dommages qui en résulteront. Il exige de la compagnie une garantie de $500,000 à cette fin. Laissez-moi vous dire qu'à mon avis cette clause ne répond pas suffisamment à cette fin. Si l'on admet qu'il surviendra des dangers, et que des dégats sont probables, et que la compagnie devra en répondre, je déclare qu'il incombe au Congrès de faire insérer dans le bill une clause qui tiendra compte de tous les dommages et pourvoira à leur paiement équitable; et maintenant je vais vous proposer cet article pour remplacer celui que vous avez. Je propose que le bill soit subordonné aux dispositions de la loi des cours d'eau. Cette loi porte que ceux qui mettent des obstructions quelconques dans les cours d'eau sont responsables de toutes les inondations qu'elles produisent. Il n'est guère possible de classer dans les inondations des dommages causés par les entassements de glace en hiver. D'un autre côté, il n'y est fait mention que de propriétés privées. Le gouvernement du Canada a fait d'immenses déboursés en travaux exécutés sur le côté Canadien du fleuve. Le bill devrait renfermer un clause qui les couvrirait. On admet qu'il y aura danger et que des dommages pourront en résulter. Je propose d'inclure le texte suivant:

> ARTICLE 6. L'autorité conférée par cette loi est accordée à la condition expresse que la *Long Sault Development Company*, ses successeurs ou ayants cause, assument, se rendent responsables et payent les dommages que pourront subir toute personne, raison sociale, corporation ou gouvernement sur les deux rives du fleuve, provenant d'inondations d'entassements de glace ou d'autres causes par suite de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de ce barrage ou de ces barrages et qu'un droit de poursuite, au profit de cette personne, raison sociale, corporation ou gouvernement qui auront subi des dommages de ce chef, est par la présente loi donné contre ladite *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ses ayants cause, et tous les dommages ainsi subis sont par le présent article considérés comme une première réclamation contre tous les biens de la Compagnie, ses successeurs et ayants cause.

Cette clause a pour objet de protéger d'une manière appropriée toute personne qui pourra subir quelque dommage. Nous pensons que des pertes considérables seront causées aux personnes et aux propriétés. La compagnie admet qu'elle devra payer des compensations s'il y a dommages. C'est pourquoi, nous voulons que l'on introduise une clause dans le bill pour les couvrir amplement, afin que quiconque aura subi une perte quelconque de ce chef, puisse réclamer compensation en vertu du statut. Je préparerai un bref à ce sujet, si vos

honneurs le désirent. Je remercie le Comité de la bienveillante attention qu'il a prêtée à ce sujet.

M. MALBY: Je me contenterai seulement de vous rappeler que cette clause a été insérée dans le bill par le Comité des Rivières et des Havres, contre notre consentement, en dépit de nos pressantes protestations, et contrairement aux opinions des plus hautes autorités. Elle y est, et nous n'en avons pas fait mention. Il me semble que le Congrès n'a rien à voir en pareille matière. Sous le régime des lois de l'état de New York, toute personne qui obstrue un cours d'eau au moyen d'un barrage est responsable. Il est inutile d'insérer pareille clause dans le bill pour rendre la compagnie responsable, elle l'est. Cette loi s'applique dans tout le pays. Si la compagnie fait construire un barrage en cet endroit, qui sera la cause d'inondations et de destructions d'immeubles, elle en sera responsable; elle ne peut s'en départir. Il ne me semble pas nécessaire de demander au Congrès de faire quelque chose qui est en dehors de ces attributions.

M. LITTLEFIELD: J'attacherai à mon bref deux affidavit, s'ils arrivent en temps, au sujet de l'état des glaces dans le fleuve St. Laurent.

M. MALBY: Nous pouvons montrer que cet état de choses sera grandement amélioré.

(A 12.15 le sous-comité suspend sa séance.)

MÉMOIRE EN OPPOSITION AU BILL

Présenté par C. B. LITTLEFIELD

Pour vous montrer le caractère de l'opposition faite à la législation, nous vous soumettons un extrait d'une déclaration de Sir Wilfrid Laurier, à la Chambre des Communes du Canada, le 3 février 1911:

> Quand nous avons eu connaissance que l'on présentait ce bill à Washington, nous nous sommes mis en communication avec l'ambassadeur Anglais pour faire des remontrances; et nous échangeons maintenant des notes sur ce sujet. * * *
>
> M. REID (Grenville): Ai-je compris que le Premier Ministre a déja protesté auprès de l'ambassadeur Anglais Bryce contre l'adoption de ce bill à Washington?
>
> Sir WILFRID LAURIER: Oui, nous avons fait des remontrances.

Aussi ce qui suit:

[premièrement]

L'HON. CHAS. E. LITTLEFIELD,
New Willard Hotel, Washington, D.C.

Nous, soussignés, agissant au nom de nos organisations respectives, demandons que vous présentiez notre respectueuse

protestation au Comité du Commerce du Sénat des Etats-Unis contre l'adoption du bill pendant en faveur de la *Long Sault Development Co.*

JAS. J. GUÉRIN
Maire de Montréal

ROBT. W. REFORD
Premier Vice-Président du Board of Trade

FRED C. LARIVIÈRE
La Chambre de Commerce

L. E. GEOFFRION
Président Intérimaire des Commissaires du Port

J. H. SHERRARD
Vice-Président de la Canadian Manufacturers' Association

H. LAPORTE
Président de la Montreal Citizen Association

ANDREW A. ALLAN
Président de la Shipping Federation of Canada

L. L. HENDERSON
Montreal Transportation Co.

GEORGE CAVERHILL
Richelieu and Ontario Navigation Co.

[Deuxièmement]

L'Hon. Chas. E. Littlefield,
New Willard Hotel, Washington, D.C.

Veuillez présenter notre respectueuse protestation au Comité du Commerce du Sénat contre la législation finale de la *Long Sault Development Co.* Nous naviguons sur le fleuve St. Laurent depuis 64 ans, nous servant des chenaux que les ouvrages obstrueront. Nous avons un grand et croissant trafic sur cette voie fluviale et, l'obstruction des rapides du Long-Sault ne nous privera pas seulement d'une des plus grandes attractions de notre route, mais, par suite de retardements, interrompra la continuité de notre service, nous forçant à manquer nos raccordements, amoindrissant notre commerce et réduisant matériellement nos recettes. Nous déclarons en outre que les ouvrages projetés sont une violation directe de l'article 7 du traité d'Ashburton.

RICHELIEU & ONTARIO NAVIGATION CO.
C. J. Smith, *Gérant Général*

[Troisièmement]

MONSIEUR, je désire vous annoncer que le conseil de cette Chambre de Commerce note avec surprise la déclaration faite devant le comité des Rivières et des Havres de la Chambre des Représentants, au sujet du bill H.R. 14531, par M. Leighton McCarthy, de Toronto, représentant la *Long Sault Development Co.*, ou l'Aluminium Co. of America, portant que cette chambre avait retiré sa protestation contre le projet de barrer les rapides du Long-Sault, déclaration faite, évidemment dans l'intention de produire l'impression que le Montreal Board of Trade, ne s'étant pas fait représenter devant ce comité, était content de retirer sa protestation.

Le conseil me charge, en conséquence, de déclarer que le Montreal Board of Trade conserve absolument la même attitude qu'elle a toujours manifestée à l'égard de ce projet; il regrette de n'avoir pas pu se faire représenter par un de ses membres pour placer devant le comité de la Chambre des Représentants ses protestations contre le bill. Après mûre réflexion, il a conclu qu'en sa qualité de corporation publique Canadienne il ne lui seyait pas de paraître devant ce comité sans avoir reçu une invitation formelle, et que c'était un sujet à débattre entre le gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada. De plus, il n'ignorait pas que les remontrances voulues avaient été faites en la matière par l'entremise de l'ambassade Anglaise. Toutefois, vous avez toute liberté de faire connaître par votre procureur la position que garde le Montreal Board of Trade concernant ce projet et qu'il énonce en la manière suivante:

1. Les intérêts de la navigation doivent primer les autres.
2. Si des ouvrages quelconques étaient construits dans un chenal international, ce sont les gouvernements respectifs qui devraient les construire, les posséder et les contrôler à perpétuité.
3. S'il y a lieu de créer des forces hydrauliques sur un cours d'eau international, un partage équitable devrait en être fait, et la construction des ouvrages être telle que chacun des pays puisse produire sur son territoire la totalité de la part à laquelle il a droit.
4. S'il est nécessaire de construire de nouveaux canaux et écluses, ils devront être placés sur le territoire du Canada où est maintenant le chenal, et non sur le côté de l'état de New York.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL
Secrétaire

M. J. WESTEY ALLISON

[Quatrièmement]

M. J. WESLEY ALLISON,
New Willard Hotel, Washinton, D.C.

CHER MONSIEUR, Je vous transmets ci-jointe une copie de la résolution concernant le projet de barrer le fleuve St. Laurent à

ou près des rapides du Long-Sault, adoptée par le comité exécutif de la Canadian Manufacturers' Association de Montréal, à une assemblée tenue le 24 février 1910, et vous prie de l'inclure au nombre des autres documents sur le même sujet:

Résolu, Que le fleuve St. Laurent est un grand cours d'eau international entre le Canada et les Etats-Unis à un endroit où la *Long Sault Development Co.* se propose de construire un barrage, le comité exécutif de la Canadian Manufacturers' Association de Montréal déclare qu'elle s'oppose fortement à ce qu'une corporation privée prenne possession d'une partie quelconque de ce fleuve.

Votre tout dévoué,

H. T. MELDRUM,
Montréal, Secrétaire

[Cinquièmement]

Proposé par M. Hilliard, appuyé par M. Nash:

Que ce conseil désire réaffirmer son inaltérable opposition à tout projet de barrer le fleuve St. Laurent, et surtout à celui qui est maintenant devant le Congrès des Etats-Unis d'Amérique et qui a pour objet d'endiguer ledit fleuve aux rapides du Long-Sault, et nous autorisons par la présente J. Wesley Allison à protester contre tout pareil plan.

Adopté.

Je, Fred R. Chalmers, greffier de la municipalité certifie que la résolution ci-haut est une copie vraie et conforme de la résolution adoptée par le conseil de la corporation ci-dessus à une assemblée tenue le 17 janvier 1911.

Donné sous mon seing et le sceau de ladite corporation ce 18ème jour de janvier A.D. 1911.

F. R. CHALMERS

[Sixièmement]

Relativement à la discussion du projet du Long-Sault et d'autres projets de création de forces hydrauliques, à la dernière assemblée de la Dominion Marine Association, tenue à Montréal, le 20 janvier 1911, la résolution suivante a été adoptée:

Résolu: Que nous recommandons que toutes les améliorations ou changements dans les eaux navigables soient faites par le gouvernement et uniquement en vue d'améliorer la navigation, et que l'on ne développe que les forces hydrauliques qui ne peuvent nuire à la navigation, et que l'on n'accorde aucune autre concession avant que le gouvernement n'ait mis à exécution quelque vaste projet.

FRANCIS KING
Secrétaire de la Dominion Marine Association

[Septièmement]

RELATIVEMENT AU PROJET DE LA FORCE HYDRAULIQUE DU ST. LAURENT

M. J. WESLEY ALLISON,
New Willard Hotel, Washington, D.C.

CHER MONSIEUR, Le bureau de Contrôle a fait l'étude d'un bill maintenant devant le Congrès, qui permet de barrer le chenal du Long-Sault et il ne peut trop fortement protester au nom de cette ville contre l'adoption de ce bill. Tel que nous le comprenons, quelques-unes des routes fluviales devront être modifiées, sinon annulées, et la navigation sera même très sérieusement entravée.

La chambre de commerce de cette ville, celles de Montréal et celles de plusieurs autres villes importantes du Dominion du Canada protestent énergiquement contre la concession de tout privilège d'une entreprise de cette nature. Si un exposé détaillé de nos protestations peut être de quelques utilité au comité qui est saisi du bill, nous nous ferons un plaisir de lui en présenter un.

Votre tout dévoué,

G. R. GEARY, C.R.
Maire de la Cité de Toronto, Canada

Il est manifeste que le bill 10558 a pour objet d'autoriser la construction de barrages dans le fleuve St. Laurent par la *Long Sault Development Co.*, au sud de la ligne frontière, sans le consentement du Canada.

C'est vrai que M. Malby, membre du Congrès dans son exposé d'ouverture devant le sous-comité, en réponse à une question du président, a dit ce qui suit:

> Le PRÉSIDENT: Vous admettez que le consentement du gouvernement Canadien est nécessaire à la construction de ces ouvrages.
>
> M. MALBY: Absolument essentiel, monsieur. Il ne sera pas exécuté de travaux dans les Etats-Unis d'Amérique sans le consentement du Canada. M. le président, ceci est un tripotage ou il n'y a en pas.

Et à la fin de l'audience, en réponse à une question du président Burton, du sous-comité, il admet que le bill a autorisé la construction du travail sans le consentement du Canada, comme on peut le voir par ce qui suit:

> Le PRÉSIDENT: Si vous pouvez exécuter cette entreprise, se propose-t-on de construire ce barrage au Sault du Sud, sans le consentement du Canada?
>
> M. MALBY: Je le pense, si les ingénieurs croient que la chose est faisable.

Bien que cet aveu rende inutile d'élaborer cette proposition, il est important, pour que la portée de la question puisse être comprise en son

entier, de la rappeler brièvement telle qu'elle est énoncée dans le mémoire. L'article VII du traité d'Ashburton se lit comme suit:

> Il est admis en outre que les chenaux du fleuve St. Laurent des deux côtés des îles Long-Sault et de l'île Barnhart; les chenaux de la rivière Détroit, des deux côtés de l'île Bois Blanc; et entre cette île et les rives américaine et canadienne; et tous les différents chenaux et passages entre les diverses îles situées près du débouché de la rivière St. Clair dans le lac de ce nom, sont également libres et ouverts aux navires, vaisseaux et bateaux des deux parties.

On soutient que, lorsqu'un changement quelconque sera fait aux chenaux compris en ce traité, une interprétation impartiale et équitable de ses dispositions. en ce qui regarde la matière sujet et le texte du traité, demande que le Canada soit consulté et son consentement obtenu. Conformément à cette position, le bill H.R. 14531, présenté le 14 décembre 1909, à la Chambre des Représentants, et sur lequel le Comité des Rivières et des Havres a délibéré pendant cinq jours, stipule que les ouvrages devraient être terminés dans l'espace de 15 ans à compter de la date de la sanction de cette loi, ou de la date du consentement des autorités compétentes des Etats-Unis d'Amérique et du Dominion du Canada à la construction des dits ouvrages" et stipule en outre que la loi ne doit pas être "interprétée comme autorisant la compagnie, ses successeurs ou ses ayants cause à construire ces dits barrages, canaux, écluses et autres ouvrages avant qu'un tel consentement ou approbation n'ait été obtenu", reconnaissant clairement le fait de l'inconvenance d'exécuter ces ouvrages sur le côté Américain sans le consentement du Canada.

Ce bill a été soumis à la considération de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes qui l'a renvoyé avec son rapport (Annexe B, Rapport de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, daté du 11 mars 1910, auquel la section Canadienne n'a pas participé.

Sur la question d'action conjointe entre les deux pays, la Section Américaine, O. H. Ernst, brigadier général en retraite des Etats-Unis, George Clinton et E. E. Haskell ont dit:

> Naturellement, les législatures des deux pays ne pourront pas agir simultanément. Une devra prendre le devant sur l'autre, mais si une loi quelconque adoptée par la première renferme une restriction, portant que cette loi ne pourra être mise en vigueur qu'après l'approbation de la seconde, il y aura alors action législative conjointe.
>
> * * * * * * *
>
> Le bill qui nous a été soumis semble reconnaître la nécessité de la coopération des deux gouvernements, mais le texte est vague et beaucoup moins explicite qu'il devrait l'être. Il faudrait y introduire un article séparé rédigé en ces termes:

ART. 1. Cette loi n'entrera pas en vigueur avant que le Dominion du Canada n'ait signifié son consentement à la construction de ce barrage ou des autres travaux: *Mais* si le dit consentement n'est pas donné dans l'espace de deux ans à compter de la date de cette loi, alors cette loi sera nulle et de nul effet."

La seule clause contenue dans le bill S. 10558, qui ait trait à l'action conjointe de la part des Etats-Unis et du Canada, est l'article 2 qui stipule:

ART. 2. Que ladite *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause, sont sujets aux dispositions du traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande Gretagne, relativement aux eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, proclamé par le président des Etats-Unis, le treizième jour de mai dix-neuf cent dix.

Il convient de noter que cet article n'exige pas l'approbation de la Commission, pour que la loi entre en vigueur, mais il subordonne simplement la loi "à la clause du traité." La clause du traité qui a rapport à l'action de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes se trouve au dernier paragraphe de l'article 8 du t aité, et se lit comme suit:

La majorité des Commissaires aura le pouvoir de donner une décision. Si la Commission se divise également sur une question ou sujet quelconque sur lequel elle doit donner une décision, les commissaires de chaque pays feront des rapports séparés à leurs propres gouvernements. Les Hautes Parties contractantes s'efforceront de régler la question ou le sujet du différend, et si elles arrivent à s'entendre, la décision sera énoncée sous forme de protocole, qui sera communiqué aux commissaires, ceux-ci prendront d'autres les mesures voulues pour mettre cette entente à exécution.

Comme on peut le remarquer, cette clause ne produira aucun résultat, à moins que la majorité de la commission ne "rende une décision". Si la commission est également divisée, chaque section fait simplement rapport à son propre gouvernement, et alors les "Hautes Parties contractantes s'efforceront d'obtenir une solution".

Si, toutefois, elles ne peuvent s'entendre, nulle décision n'est obtenue, et, quant à ce qui concerne l'action de la Commission, elle reste la même qu'avant. La portée de ces dispositions est évidente, quand on s'arrête au fait que le bill H. R. 14531 est celui qui a été présenté à la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, et la Section Canadienne a refusé de faire un rapport en sa faveur. Ce bill renferme une clause spécifique réclamant le consentement du gouvernement Canadien. Le bill S. 10558 ne contient aucune pareille clause, et il est moralement certain que la Section Canadienne aurait refusé d'approuver ses dispositions, car il est beaucoup moins favorable au Canada que le bill H. R. 14531, qu'elle a déja examiné.

Il est donc évident que si le bill S. 10558 est présenté à la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, il aura pour résultat de diviser la Commission, et les choses resteront au même point qu'auparavant. Les dispositions spécifiques de la loi auront alors leur effet, et elles sont contenues dans l'article I et se lisent comme suit:

> Que la *Long Sault Development Co.*, constituée en corporation sous l'empire d'une loi de l'état de New York, portant nom "Loi pour construire, entretenir et exploiter pour fins de navigation, production de force hydraulique ou autres pendant une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, un ou des barrages dans la partie du fleuve St. Laurent située au sud de la ligne frontière internationale, entre les Etats-Unis d'Amérique et le Dominion du Canada, près des îles Long-Sault, Barnhart et Sheek, soit indépendamment ou subordonnément à pareils ouvrages maintenant construits en cette partie du dit fleuve située au nord de la ligne frontière internationale.

Ainsi, M. Malby du Congrès n'est pas le seul à admettre que l'on se propose de construire ces ouvrages sans le consentement du Canada; mais le langage spécifique de la législation projetée montre clairement cet objet. La question qui se pose sur cette partie du bill est la suivante: Le comité recommandera-t-il une législation qui est distinctement contraire à la recommandation attentive et réfléchie faite à l'unanimité par la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes qui, depuis six années, a consacré son temps à un examen de toutes les questions concernant la navigation du fleuve St. Laurent?

Il s'agit d'un projet international. Les intérêts et les droits du Canada et de ses citoyens seront sérieusement amoindris. La section de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes n'a pas cru devoir s'accorder avec la Section Américaine sur un bill qui soumettait tout le projet à l'approbation du Canada. Voici une proposition diamétralement opposée à la recommandation de la Section Américaine.

Il va sans dire que l'action du Congrès dont l'attitude est beaucoup plus défavorable et diamétralement en désaccord avec la recommandation de la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, n'est pas de nature à promouvoir des relations amicales entre les Etats-Unis et le Canada.

[Deuxièmement]

Les entassements de glace que produira le barrage du fleuve seront un grand danger pour le pays d'amont.

Sur ce point nous prions le lecteur de consulter les recommandations contenues dans le mémoire présenté devant le Comité des Rivières et des Havres sur le bill H. R. 14531. On trouvera aux pages 110 à 113

des séances de la Chambre les déclarations de M. Kennedy, ingénieur d'expérience, sur les dangers qu'ils pourront créer; on trouvera également aux pages 840 à 843 des séances une déclaration du capitaine James H. Logan, qui possède une grande connaissance du fleuve. A ces témoignages on peut ajouter le télégramme suivant que Sir James P. Whitney, Premier Ministre de l'Ontario, Canada, vient de transmettre:

J. WESLEY ALLISON,
Willard Hotel, Washington, D.C.

Par mon expérience et ma connaissance personnelle de la localité, je suis convaincu que les ouvrages projetés de la *Long Sault Development Co.*, créeront dans le fleuve St. Laurent des entassements de glace qui causeront de grands dommages aux propriétés et selon toute probabité des pertes de vie sur le côté du fleuve situé dans l'Ontario. Je ne crois pas qu'aucune personne qui a fait une étude suivie de l'état de cette localité pendant les 30 dernières années me donnera un démenti.

SIR JAMES P. WHITNEY,
Premier Ministre de la Province de l'Ontario

On ne saurait guère exagérer les dommages que les entassements de glace, dus à la construction des barrages projetés, pourront causer aux personnes et aux propriétés.

Si le gouvernement permet de construire ces barrages, les inondations qui en résulteront créeront de grands dangers. Le refoulement des eaux par l'obstruction de l'écoulement naturel du fleuve amoindrira grandement les chutes effectives de plusieurs des usines génératrices en amont du Long-Sault. Il est vrai que quelques ingénieurs ont pensé que ces dangers ne sont pas probables. D'un autre côté, les opinions des habitants riverains et celles des navigateurs expérimentés et des observateurs sont presque toutes unanimes sur la gravité des dommages qui en résulteront. Nonobstant la considération que l'on doit aux opinions exprimées par ces ingénieurs, on peut dire qu'il ne s'agit pas là d'une question qui entre dans le domaine du génie, et qu'il n'y a pas de données sur lesquelles les ingénieurs puissent fonder une opinion digne de foi. Nul ingénieur ne peut dire quand et comment la glace sera entassée, lorsque dans notre rigoureux climat on s'entreprend à endiguer le cours d'un fleuve aussi puissant que le St. Laurent.

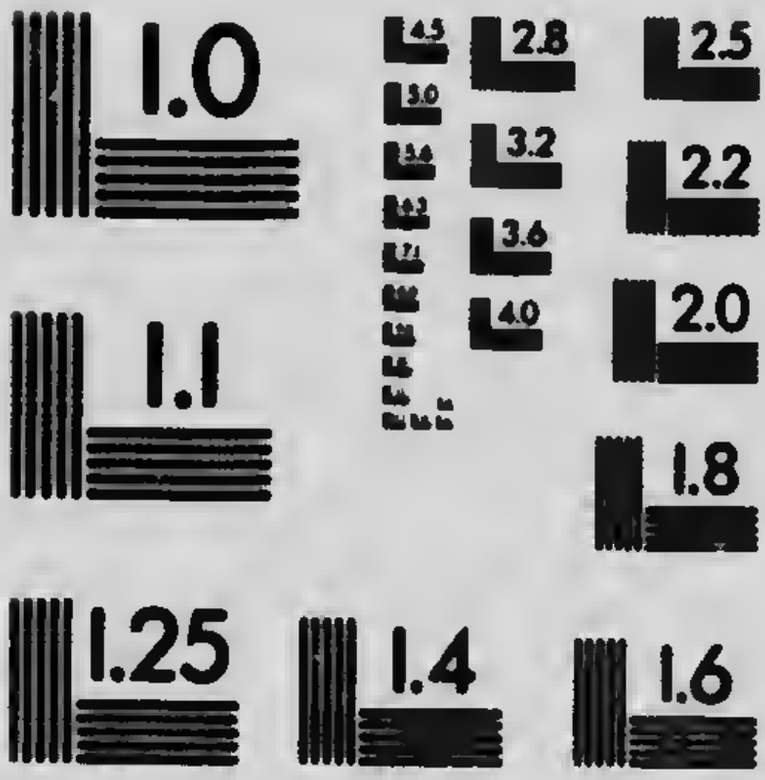
On a gardé notes des grands dégats causés au cours des dernières années par les inondations et les entassements de glace sur plusieurs milles, le long des deux rives du fleuve. Ces dommages avaient pour cause l'impilement des glaçons sur quelque partie du fleuve. C'est la rapidité du courant qui empêche le retour annuel de ces entassements

de glace, sur cette nappe d'eau de 40 milles de longueur, entre le lac St. François (situé à peu de distance en aval des rapides du Long-Sault) et Ogdensburg. Ce courant fait que le fleuve reste libre et charrie avec rapidité les monceaux de glace et glaçons, qui remplissent cette partie du St. Laurent, pendant les mois d'hiver. Il est vrai que maintenant toute cette glace s'accumule dans le lac St. François. Toutefois, malgré les 6 milles de largeur de celui-ci, la partie inférieure de la ville de Cornwall est inondée, et son usine génératrice électrique mise hors service. On admet qu'un barrage, construit à la partie inférieure de cet endroit, aura pour effet de diminuer la vitesse du courant d'amont; alors, comment empêcher la glace de se former dans ce courant rendu plus lent, ou de s'entasser le long de la partie supérieure du barrage au lieu de descendre jusqu'au lac St. François, est un problème qui n'a pas encore été résolu. La compagnie se propose d'avoir des bateaux brise-glace. Quiconque a connaissance des grandes difficultés, éprouvées par les compagnies productrices d'électricité, dans les eaux plus au nord, provenant de la glace d'arrêt, qui se forme autour du grillage, à l'entrée du coursier, en fait une risée. Faire passer par un chenal toute la glace d'arrêt et les autres glaces qui se forment avec une incroyable rapidité, sous certaines basses températures, est pratiquement impossible. Ceux qui ont de pareilles idées montrent qu'ils sont aveuglément ignorants des dangers ou qu'ils ne s'en soucient pas. Tous les riverains connaissent l'effet d'un engorgement de glace quelque léger soit-il—dans le cours d'une grande rivière. Quand l'hiver sera rigoureux, dans la première partie de la saison, ces entassements de glace célèbres de 1879, 1887, et 1905, qui firent monter l'eau de 12 pieds au-dessus du niveau normal à Morrisburg, à 10 milles en amont de Farran Point, la place du pont de glace, seront surpassés, mais personne ne peut prévoir jusqu'à quel point.

Tous les amateurs de science savent quelles inventions et quels moyens sont mis en œuvre pour briser les engorgements de glace de la rivière Niagara, et tout le monde a entendu parler des efforts surhumains, mais inefficaces, que fait le gouvernement Canadien pour maintenir un passage libre de glace dans le bas du fleuve St. Laurent. Le dommage causé par l'entassement des glaces dans le chenal en aval des rapides inférieurs (Coteau, Cascades et Lachine) et par l'engorgement qui se produit souvent au port de Montréal, ne donne qu'une faible idée de ce qui se produira par l'arrêt des rapides du Long-Sault. L'arrêt total, temporairement possible, du volume d'eau du fleuve, par suite de la construction des ouvrages projetés, est une éventualité qui ne saurait être ni impossible ni éloignée. L'expérience du passé nous montre que les dégats de l'inondation produits récemment par la Seine ne seront rien, comparés à la force d'un volume d'eau infiniment plus considérable

MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)



APPLIED IMAGE Inc
1653 East Main Street
Rochester, New York 14609 USA
(716) 482 - 0300 - Phone
(716) 288 - 5989 - Fax

qui se ruera sur les rives du St. Laurent, si l'on promet de construire des barrages en ce fleuve.

Le bill S. 10558 reconnaît la signification de ces faits. L'article 6 se lit ainsi:

> ART. 6. Que la *Long Sault Development Company* est tenue de produire un bon de cinq cent mille dollars garanti pas des cautions solides et solvables, liant la compagnie, ses successeurs et a ayants cause, payable aux Etats-Unis, à l'usage et au profit des propriétaires riverains et autres le long des rives du fleuve St. Laurent, à l'effet de payer tous les dommages que ces personnes ou l'une quelconque d'elles peuvent subir, par suite d'inondations, d'entassements de glace et d'autres causes, provenant de la construction ou de l'entretien de ce barrage ou de ces barrages, et le travail de construction ne devra pas être commencé avant que ce bon n'ait été fourni et approuvé par le Secrétaire de la Guerre et déposé au département de la Guerre.

Le bill S. 10558, bien que identique à celui sur lequel le Comité des Rivières et des Havres de la Chambre a fait rapport, est présenté au Comité du Sénat sous forme de proposition originale, et doit être pris, je m'imagine, tel qu'il est, sans qualification ni restriction. L'article 6 est basé sur deux hypothèses; à savoir, premièrement, que le dommage appréhendé pour cause d'entassements de glace provenant de la construction de barrages est un danger réel, deuxièmement, que c'est un dommage pour lequel la *Long Sault Development Co.* devrait être légalement responsable. Tel étant le cas, tous les dommages ou préjudices provenant des ouvrages de la *Long Sault Development Co.* devront être payés. Bien que les dommages à craindre par suite d'entassements des glaces soient tellement considérables qu'ils empêcheront la construction de tout barrage quelconque, si autorisation est donnée à cette fin, la loi devrait pourvoir à une protection équitable contre toute perte.

L'article 6, à notre avis, n'est pas complet sans ce rapport. Le maximum de 500,000 en garantie laisse comprendre que c'est tout ce que la compagnie sera tenue de payer, tandis qu'elle devrait être responsable de tous les dommages qui lui seront attribuables par, suite de la construction de ses ouvrages. Cet article limite sa responsabilité à "l'usage et au profit des propriétaires riverains et autres," ce qui est évidemment trop restreint pour y comprendre toutes les personnes qui pourront subir des dommages, car les entassements de glace, qui se sont déjà produits, n'ont pas seulement fait tort aux riverains et propriétaires fonciers, aux particuliers et aux biens mobiliers. De pareils entassements ne sont pas seulement possibles, mais probables et ne se contenteront pas de faire dommage aux personnes et aux propriétés, mais pourront produire aussi des pertes de vie.

Bien que le bill S. 10558 soit subordonné aux dispositions de la loi des barrages, adopté le 23 juin 1910, le champ de cette loi n'est pas suffisamment étendu pour couvrir cette situation. La loi stipule, dans l'article 3 "que les personnes qui construisent, entretiennent ou mettent en service un barrage quelconque, "sont responsables de tout dommage qui peut être causé de ce chef aux biens des particuliers par inondation ou autrement. "Les gouvernements du Dominion et des provinces possèdent de grands biens sur la rive Canadienne, ainsi que des ouvrages publics importants et très considérables, tels que canaux, pour lesquels ils ont dépensé des millions de dollars, qui tous peuvent être endommagés par les entassements de glace.

Le texte de la loi demande d'être tellement défini et clair qu'il puisse couvrir tous ceux qui auront subi un dommage quelconque, et éliminer tout doute sur la responsabilité de la compagnie. C'est pourquoi, nous proposons de remplacer l'article 6 par l'article suivant qui embrasse tous ces cas:

ART. 6. L'autorité conférée par cette loi est accordée à la condition expresse que la *Long Sault Development Company*, ses successeurs ou ayants cause assument, se rendent responsables et payent les dommages que pourront subir toute personne, raison sociale, corporation ou gouvernement sur les deux rives du fleuve, provenant d'inondations, d'entassements de glace ou d'autres causes, par suite de la construction, du maintien et de l'exploitation de ce barrage ou de ces barrages, et qu'un droit de poursuite au profit de cette personne, raison sociale, corporation ou gouvernement pour tous dommages encourus de ce chef, est, par le présent article, considéré comme une première réclamation contre tous les biens de la compagnie, ses successeurs et ayants cause.

La *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause, ne commenceront pas la construction des ouvrages autorisés en la présente loi, avant de fournir comme garantie additionnelle un bon de cinq cent mille dollars qui la rendra responsable ses successeurs et ayants cause, que garantiront des cautions solides et solvables, payable aux Etats-Unis, approuvé par le Secrétaire de la Guerre et déposé au département de la Guerre, pour l'usage et le dédommagement de toutes les personnes, raisons sociales ou gouvernements qui auront pu avoir subi des pertes en la manière susdite.

La dernière partie de l'article 6 est en réalité une paraphrase de l'article 6 du bill et demande la déposition de la garantie spécifiée par le dit article. En plus, nous pensons qu'il est à propos d'ajouter l'article suivant au bill.

ART. 7. Advenant que la *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause manquent de remplir une quelconque des dispositions de cette loi, ayant trait au paiement des dépenses

prévues à l'article 5 et des dommages en la manière prévue à l'article 6, cette loi sera nulle et de nul effet, et les droits y conférés cesseront et prendront fin, et en pareil cas ladite *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause, n'auront aucun droit à remboursement de la part des Etats-Unis pour tout ce qui pourra être fait.

Cet article, comme on peut le voir, est précisément en harmonie avec la recommandation de la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, voir page 13 du sixième rapport de la Commission Internatioanle des Eaux Limitrophes.

La section Américaine recommande l'addition de la restriction suivante au bill H. R. 14531 qui lui a été soumis:

> *Mais*, si ladite compagnie viole en ce temps-là une disposition quelconque de la présente loi, ou manque de se conformer aux instructions du Secrétaire de la Guerre ou du chef des Ingénieurs, ou à quelqu'une des conditions et règlements que peut exiger la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, avec l'approbation du Secrétaire de la Guerre, ou aux conditions et règlements quelconques qui peuvent être ajoutés, en vertu d'une convention quelconque entre les Etats-Unis et le Dominion du Canada, le Président des Etats-Unis peut décréter le confiscation des droits de l'exploitant; et toutes les parties dudit barrage ou desdits barrages et de leurs approches et des ponts, qui se trouvent au sud de la frontière, deviendront par là propriété des Etats-Unis, dégrevées et libérées des droits de l'exploitant.

Quant à toutes les autres considérations publiques se rattachant à la législation pendante, consulter le mémoire déposé devant le Comité des Rivières et des Havres.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: On peut la transmettre de 400 à 500 milles.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Elle peut être transmise au moins à 200 milles.

M. MALBY: Il n'y a pas de débouchés pour elle en cet endroit. Les faits sont là. Le pays ne renferme que de petites villes.

LE SÉNATEUR SMITH du Michigan: Dans l'Utah, on la transmet à 400 milles de distance.

LE SÉNATEUR BURTON: Je ne pense pas que ce sujet fasse partie de notre programme.

M. MALBY: Un autre sujet. Voyez l'article 5. Il stipule "que si les ouvrages autorisés par cette loi sont ou deviennent insuffisants à un moment quelconque, selon l'opinion du Secrétaire de la Guerre ou du chef des Ingénieurs," etc., ils pourront les changer. En d'autres termes, le Secrétaire de la Guerre et le chef des Ingénieurs sont autorisés à dresser des plans et devis. Vous ne voulez pas que ces messieurs et la commission aient juridiction conjointe, n'est-ce pas? Ce serait impossible. Il vous faut avoir l'autorité voulue, non pas celle de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, en autant que nous le sachions—mais, pour avoir le droit de construire ces ouvrages, il vous faut l'approbation du Secrétaire de la Guerre et celle du chef des Ingénieurs des Etats-Unis.

Maintenant, quelle utilité peut avoir une période de 99 ans quand on lit l'article 7? Le voici

> Que le droit d'altérer, de modifier ou d'abroger cette loi est par la présente loi expressément réservé, et les Etats-Unis n'encourent aucune responsibilité par suite de l'altération, de la modification ou de l'abrogation de cette loi.

M. LITTLEFIELD: Je crois, M. le Président, que vous me devez cinq minutes pour vous parler des dangers qui peuvent résulter de l'entassement de la glace.

LE SÉNATEUR BURTON: Je crois que vous feriez mieux de présenter cette question sous forme de bref.

M. MALBY: Nous vous répondrons, sans doute.

M. LITTLEFIELD: Je n'ai pas eu l'avantage de vous en dire un mot.

LE SÉNATEUR BURTON: Nous y reviendrons.

EXPOSÉ DU SENATEUR GEORGE T. OLIVER DE LA PENNSYLVANIE

LE SÉNATEUR OLIVER: M. le Président, je veux dire un mot au com[illegible]r la grande importance de ce projet. Le sujet le plus important et le plus pressant qui concerne le peuple Américain aujourd'hui

est celui de la conservation du combustible, soit en forme de houille enfouie sous nos collines, ou sous forme d'eau qui coule dans nos rivières. Si ce projet est réalisé dans toute son étendue, on produira 500,000 chevaux-vapeur. Ceci veut dire que l'on sauvera 500 acres de houille par année, et ce combustible sera utilisé pour d'autres fins et usages dans les endroits qui ne possèdent pas de force hydraulique. En d'autres mots nous brûlons actuellement en ce pays 500 acres de houille par année, qui pourrait être utilisée à d'autres fins et conservée pour les générations futures, si ce projet était mis à execution. C'est tout ce que j'ai à vous dire; j'insiste sur ce point, et je demande instamment au comité de hâter la réalisation de ce projet, le plus tôt possible et d'éliminer de sa considération tout ce qui n'est pas de première nécessité.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Je pense que vous avez présenté un sujet de première importance.

LE SÉNATEUR BURTON: M. Littlefield, le comité croit qu'il est juste d'accorder la même somme de temps aux deux côtés. Vous avez pris plus de temps que les défenseurs du bill.

LE SÉNATEUR CLARKE de l'Arkansas: Il n'a demandé que cinq minutes. Faisons un compromis avec lui.

Le SÉNATEUR BURTON: Si l'autre côté y consent—

M. MALBY: Si vous voulez parler de la glace, il y consentira. Je ne tiens pas à présenter sous forme de bref ce qui peut changer un peu l'état de la question, sans donner avis à mes amis de l'autre côté. Je veux exposer le sujet en cinq minutes, afin qu'ils puissent en avoir le bénéfice.

LE SÉNATEUR BURTON: Très bien, commencez.

M. LITTLEFIELD: Vous avez devant vous des vues photographiques qui vous représentent la situation. Je vais vous lire à ce sujet un télégramme de Sir James P. Whitney, premier ministre de l'Ontario.

TORONTO, ONTARIO. le 7 février 1911.

J. WESLEY ALLISON,
Willard Hotel, Washington, D.C.:

Par mon expérience et ma connaissance personnelle de la localité, je suis convaincu que les ouvrages projetés de la *Long Sault Development Co.* créeront dans le fleuve St. Laurent des entassements de glace qui causeront de grands dommages aux propriétés, et selon toute probalité des pertes de vie sur le côté du fleuve situé dans l'Ontario. Je ne crois pas qu'une personne qui a fait une étude suivie de cette localité pendant les 30 dernières années me donne un démenti.

J. P. WHITNEY
Premier Ministre de l'Ontario

Maintenant, je tiens simplement à vous dire ceci: l'article 6 du bill pendant devant le comité admet que les entassements de glace, formés par la construction de ces ouvrages, seront une source de dangers, et il reconnaît que la compagnie est tenue de payer les dommages qui en résulteront. Il exige de la compagnie une garantie de $500,000 à cette fin. Laissez-moi vous dire qu'à mon avis cette clause ne répond pas suffisamment à cette fin. Si l'on admet qu'il surviendra des dangers, et que des dégats sont probables, et que la compagnie devra en répondre, je déclare qu'il incombe au Congrès de faire insérer dans le bill une clause qui tiendra compte de tous les dommages et pourvoira à leur paiement équitable; et maintenant je vais vous proposer cet article pour remplacer celui que vous avez. Je propose que le bill soit subordonné aux dispositions de la loi des cours d'eau. Cette loi porte que ceux qui mettent des obstructions quelconques dans les cours d'eau sont responsables de toutes les inondations qu'elles produisent. Il n'est guère possible de classer dans les inondations des dommages causés par les entassements de glace en hiver. D'un autre côté, il n'y est fait mention que de propriétés privées. Le gouvernement du Canada a fait d'immenses déboursés en travaux exécutés sur le côté Canadien du fleuve. Le bill devrait renfermer un clause qui les couvrirait. On admet qu'il y aura danger et que des dommages pourront en résulter. Je propose d'inclure le texte suivant:

> ARTICLE 6. L'autorité conférée par cette loi est accordée à la condition expresse que la *Long Sault Development Company*, ses successeurs ou ayants cause, assument, se rendent responsables et payent les dommages que pourront subir toute personne, raison sociale, corporation ou gouvernement sur les deux rives du fleuve, provenant d'inondations d'entassements de glace ou d'autres causes par suite de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de ce barrage ou de ces barrages et qu'un droit de poursuite, au profit de cette personne, raison sociale, corporation ou gouvernement qui auront subi des dommages de ce chef, est par la présente loi donné contre ladite *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ses ayants cause, et tous les dommages ainsi subis sont par le présent article considérés comme une première réclamation contre tous les biens de la Compagnie, ses successeurs et ayants cause.

Cette clause a pour objet de protéger d'une manière appropriée toute personne qui pourra subir quelque dommage. Nous pensons que des pertes considérables seront causées aux personnes et aux propriétés. La compagnie admet qu'elle devra payer des compensations s'il y a dommages. C'est pourquoi, nous voulons que l'on introduise une clause dans le bill pour les couvrir amplement, afin que quiconque aura subi une perte quelconque de ce chef, puisse réclamer compensation en vertu du statut. Je préparerai un bref à ce sujet, si vos

honneurs le désirent. Je remercie le Comité de la bienveillante attention qu'il a prêtée à ce sujet.

M. MALBY: Je me contenterai seulement de vous rappeler que cette clause a été insérée dans le bill par le Comité des Rivières et des Havres, contre notre consentement, en dépit de nos pressantes protestations, et contrairement aux opinions des plus hautes autorités. Elle y est, et nous n'en avons pas fait mention. Il me semble que le Congrès n'a rien à voir en pareille matière. Sous le régime des lois de l'état de New York, toute personne qui obstrue un cours d'eau au moyen d'un barrage est responsable. Il est inutile d'insérer pareille clause dans le bill pour rendre la compagnie responsable, elle l'est. Cette loi s'applique dans tout le pays. Si la compagnie fait construire un barrage en cet endroit, qui sera la cause d'inondations et de destructions d'immeubles, elle en sera responsable; elle ne peut s'en départir. Il ne me semble pas nécessaire de demander au Congrès de faire quelque chose qui est en dehors de ces attributions.

M. LITTLEFIELD: J'attacherai à mon bref deux affidavit, s'ils arrivent en temps, au sujet de l'état des glaces dans le fleuve St. Laurent.

M. MALBY: Nous pouvons montrer que cet état de choses sera grandement amélioré.

(A 12.15 le sous-comité suspend sa séance.)

MÉMOIRE EN OPPOSITION AU BILL

Présenté par C. B. LITTLEFIELD

Pour vous montrer le caractère de l'opposition faite à la législation, nous vous soumettons un extrait d'une déclaration de Sir Wilfrid Laurier, à la Chambre des Communes du Canada, le 3 février 1911:

> Quand nous avons eu connaissance que l'on présentait ce bill à Washington, nous nous sommes mis en communication avec l'ambassadeur Anglais pour faire des remontrances; et nous échangeons maintenant des notes sur ce sujet. * * *
>
> M. REID (Grenville): Ai-je compris que le Premier Ministre a déja protesté auprès de l'ambassadeur Anglais Bryce contre l'adoption de ce bill à Washington?
>
> Sir WILFRID LAURIER: Oui, nous avons fait des remontrances.

Aussi ce qui suit:

[premièrement]

L'HON. CHAS. E. LITTLEFIELD,
New Willard Hotel, Washington, D.C.

Nous, soussignés, agissant au nom de nos organisations respectives, demandons que vous présentiez notre respectueuse

protestation au Comité du Commerce du Sénat [illegible] Etats-Unis contre l'adoption du bill pendant en faveur de la [illegible]*ng Sault Development Co.*

JAS. J. GUÉRIN
Maire de Montréal

ROBT. W. REFORD
Premier Vice-Président du Board of Trade

FRED C. LARIVIÈRE
La Chambre de Commerce

L. E. GEOFFRION
Président Intérimaire des Commissaires du Port

J. H. SHERRARD
Vice-Président de la Canadian Manufacturers' Association

H. LAPORTE
Président de la Montreal Citizen Association

ANDREW A. ALLAN
Président de la Shipping Federation of Canada

L. L. HENDERSON
Montreal Transportation Co.

GEORGE CAVERHILL
Richelieu and Ontario Navigation Co.

[Deuxièmement]

L'HON. CHAS. E. LITTLEFIELD,
New Willard Hotel, Washington, D.C.

Veuillez présenter notre respectueuse protestation au Comité [illegible]ce du Sénat contre la législation finale de la *Long Sault* [illegible] *Co.* Nous naviguons sur le fleuve St. Laurent depuis [illegible]us servant des chenaux que les ouvrages obstrueront. [illegible] un grand et croissant trafic sur cette voie fluviale et, [illegible]ction des rapides du Long-Sault ne nous privera pas seulement d'une des plus grandes attractions de notre route, mais, par suite de retardements, interrompra la continuité de notre service, nous forçant à manquer nos raccordements, amoindrissant notre commerce et réduisant matériellement nos recettes. Nous déclarons en outre que les ouvrages projetés sont une violation directe de l'article 7 du traité d'Ashburton.

RICHELIEU & ONTARIO NAVIGATION CO.
C. J. SMITH, *Gérant Général*

[Troisièmement]

MONSIEUR, je désire vous annoncer que le conseil de cette Chambre de Commerce note avec surprise la déclaration faite devant le comité des Rivières et des Havres de la Chambre des Représentants, au sujet du bill H.R. 14531, par M. Leighton McCarthy, de Toronto, représentant la *Long Sault Development Co.*, ou l'Aluminium Co. of America, portant que cette chambre avait retiré sa protestation contre le projet de barrer les rapides du Long-Sault, déclaration faite, évidemment dans l'intention de produire l'impression que le Montreal Board of Trade, ne s'étant pas fait représenter devant ce comité, était content de retirer sa protestation.

Le conseil me charge, en conséquence, de déclarer que le Montreal Board of Trade conserve absolument la même attitude qu'elle a toujours manifestée à l'égard de ce projet; il regrette de n'avoir pas pu se faire représenter par un de ses membres pour placer devant le comité de la Chambre des Représentants ses protestations contre le bill. Après mûre réflexion, il a conclu qu'en sa qualité de corporation publique Canadienne il ne lui seyait pas de paraître devant ce comité sans avoir reçu une invitation formelle, et que c'était un sujet à débattre entre le gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada. De plus, il n'ignorait pas que les remontrances voulues avaient été faites en la matière par l'entremise de l'ambassade Anglaise. Toutefois, vous avez toute liberté de faire connaître par votre procureur la position que garde le Montreal Board of Trade concernant ce projet et qu'il énonce en la manière suivante:

1. Les intérêts de la navigation doivent primer les autres.
2. Si des ouvrages quelconques étaient construits dans un chenal international, ce sont les gouvernements respectifs qui devraient les construire, les posséder et les contrôler à perpétuité.
3. S'il y a lieu de créer des forces hydrauliques sur un cours d'eau international, un partage équitable devrait en être fait, et la construction des ouvrages être telle que chacun des pays puisse produire sur son territoire la totalité de la part à laquelle il a droit.
4. S'il est nécessaire de construire de nouveaux canaux et écluses, ils devront être placés sur le territoire du Canada où est maintenant le chenal, et non sur le côté de l'état de New York.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL
Secrétaire

M. J. WESTEY ALLISON

[Quatrièmement]

M. J. WESLEY ALLISON,
New Willard Hotel, Washinton, D.C.

CHER MONSIEUR, Je vous transmets ci-jointe une copie de la résolution concernant le projet de barrer le fleuve St. Laurent à

ou près des rapides du Long-Sault, adoptée par le comité exécutif de la Canadian Manufacturers' Association de Montréal, à une assemblée tenue le 24 février 1910, et vous prie de l'inclure au nombre des autres documents sur le même sujet:

Résolu, Que le fleuve St. Laurent est un grand cours d'eau international entre le Canada et les Etats-Unis à un endroit où la *Long Sault Development Co.* se propose de construire un barrage, le comité exécutif de la Canadian Manufacturers' Association de Montréal déclare qu'elle s'oppose fortement à ce qu'une corporation privée prenne possession d'une partie quelconque de ce fleuve.

Votre tout dévoué,

H. T. MELDRUM,
Montréal, Secrétaire

[Cinquièmement]

Proposé par M. Hilliard, appuyé par M. Nash:

Que ce conseil désire réaffirmer son inaltérable opposition à tout projet de barrer le fleuve St. Laurent, et surtout à celui qui est maintenant devant le Congrès des Etats-Unis d'Amérique et qui a pour objet d'endiguer ledit fleuve aux rapides du Long-Sault, et nous autorisons par la présente J. Wesley Allison à protester contre tout pareil plan.

Adopté.

Je, Fred R. Chalmers, greffier de la municipalité certifie que la résolution ci-haut est une copie vraie et conforme de la résolution adoptée par le conseil de la corporation ci-dessus à une assemblée tenue le 17 janvier 1911.

Donné sous mon seing et le sceau de ladite corporation ce 18ème jour de janvier A.D. 1911.

F. R. CHALMERS

[Sixièmement]

Relativement à la discussion du projet du Long-Sault et d'autres projets de concession de forces hydrauliques, à la dernière assemblée de la Dominion Marine Association, tenue à Montréal, le 20 janvier 1911, la résolution suivante a été adoptée:

Résolu: Que nous recommandons que toutes les améliorations ou changements dans les eaux navigables soient faites par le gouvernement et uniquement en vue d'améliorer la navigation, et que l'on ne développe que les forces hydrauliques qui ne peuvent nuire à la navigation, et que l'on n'accorde aucune autre concession avant que le gouvernement n'ait mis à exécution quelque vaste projet.

FRANCIS KING
Secrétaire de la Dominion Marine Association

[Septièmement]

RELATIVEMENT AU PROJET DE LA FORCE HYDRAULIQUE DU ST. LAURENT

M. J. WESLEY ALLISON,
New Willard Hotel, Washington, D.C.

CHER MONSIEUR, Le bureau de Contrôle a fait l'étude d'un bill maintenant devant le Congrès, qui permet de barrer le chenal du Long-Sault et il ne peut trop fortement protester au nom de cette ville contre l'adoption de ce bill. Tel que nous le comprenons, quelques-unes des routes fluviales devront être modifiées, sinon annulées, et la navigation sera même très sérieusement entravée.

La chambre de commerce de cette ville, celles de Montréal et celles de plusieurs autres villes importantes du Dominion du Canada protestent énergiquement contre la concession de tout privilège d'une entreprise de cette nature. Si un exposé détaillé de nos protestations peut être de quelques utilité au comité qui est saisi du bill, nous nous ferons un plaisir de lui en présenter un.

Votre tout dévoué,

G. R. GEARY, C.R.
Maire de la Cité de Toronto, Canada

Il est manifeste que le bill 10558 a pour objet d'autoriser la construction de barrages dans le fleuve St. Laurent par la *Long Sault Development Co.*, au sud de la ligne frontière, sans le consentement du Canada.

C'est vrai que M. Malby, membre du Congrès dans son exposé d'ouverture devant le sous-comité, en réponse à une question du président, a dit ce qui suit:

LE PRÉSIDENT: Vous admettez que le consentement du gouvernement Canadien est nécessaire à la construction de ces ouvrages.

M. MALBY: Absolument essentiel, monsieur. Il ne sera pas exécuté de travaux dans les Etats-Unis d'Amérique sans le consentement du Canada. M. le président, ceci est un tripotage ou il n'y a en pas.

Et à la fin de l'audience, en réponse à une question du président Burton, du sous-comité, il admet que le bill a autorisé la construction du travail sans le consentement du Canada, comme on peut le voir par ce qui suit:

LE PRÉSIDENT: Si vous pouvez exécuter cette entreprise, se propose-t-on de construire ce barrage au Sault du Sud, sans le consentement du Canada?

M. MALBY: Je le pe[illegible] les ingénieurs croient que la chose est faisable.

Bien que cet aveu rende inutile d'élaborer cette proposition, il est important, pour que la portée de la question puisse être comprise en son

entier, de la rappeler brièvement telle qu'elle est énoncée dans le mémoire. L'article VII du traité d'Ashburton se lit comme suit:

> Il est admis en outre que les chenaux du fleuve St. Laurent des deux côtés des îles Long-Sault et de l'île Barnhart; les chenaux de la rivière Détroit, des deux côtés de l'île Bois Blanc; et entre cette île et les rives américaine et canadienne; et tous les différents chenaux et passages entre les diverses îles situées près du débouché de la rivière St. Clair dans le lac de ce nom, sont également libres et ouverts aux navires, vaisseaux et bateaux des deux parties.

On soutient que, lorsqu'un changement quelconque sera fait aux chenaux compris en ce traité, une interprétation impartiale et équitable de ses dispositions. en ce qui regarde la matière sujet et le texte du traité, demande que le Canada soit consulté et son consentement obtenu. Conformément à cette position, le bill H.R. 14531, présenté le 14 décembre 1909, à la Chambre des Représentants, et sur lequel le Comité des Rivières et des Havres a délibéré pendant cinq jours, stipule que les ouvrages devraient être terminés dans l'espace de 15 ans à compter de la date de la sanction de cette loi, ou de la date du consentement des autorités compétentes des Etats-Unis d'Amérique et du Dominion du Canada à la construction des dits ouvrages" et stipule en outre que la loi ne doit pas être "interprétée comme autorisant la compagnie, ses successeurs ou ses ayants cause à construire ces dits barrages, canaux, écluses et autres ouvrages avant qu'un tel consentement ou approbation n'ait été obtenu", reconnaissant clairement le fait de l'inconvenance d'exécuter ces ouvrages sur le côté Américain sans le consentement du Canada.

Ce bill a été soumis à la considération de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes qui l'a renvoyé avec son rapport (Annexe B, Rapport de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, daté du 11 mars 1910, auquel la section Canadienne n'a pas participé.

Sur la question d'action conjointe entre les deux pays, la Section Américaine, O. H. Ernst, brigadier général en retraite des Etats-Unis, George Clinton et E. E. Haskell ont dit:

> Naturellement, les législatures des deux pays ne pourront pas agir simultanément. Une devra prendre le devant sur l'autre, mais si une loi quelconque adoptée par la première renferme une restriction, portant que cette loi ne pourra être mise en vigueur qu'après l'approbation de la seconde, il y aura alors action législative conjointe.
>
> * * * * * * *
>
> Le bill qui nous a été soumis semble reconnaître la nécessité de la coopération des deux gouvernements, mais le texte est vague et beaucoup moins explicite qu'il devrait l'être. Il faudrait y introduire un article séparé rédigé en ces termes:

> ART. 1. Cette loi n'entrera pas en vigueur avant que le Dominion du Canada n'ait signifié son consentement à la construction de ce barrage ou des autres travaux: *Mais* si le dit consentement n'est pas donné dans l'espace de deux ans à compter de la date de cette loi, alors cette loi sera nulle et de nul effet."

La seule clause contenue dans le bill S. 10558, qui ait trait à l'action conjointe de la part des Etats-Unis et du Canada, est l'article 2 qui stipule:

> ART. 2. Que ladite *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause, sont sujets aux dispositions du traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande Gretagne, relativement aux eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, proclamé par le président des Etats-Unis, le treizième jour de mai dix-neuf cent dix.

Il convient de noter que cet article n'exige pas l'approbation de la Commission, pour que la loi entre en vigueur, mais il subordonne simplement la loi "à la clause du traité." La clause du traité qui a rapport à l'action de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes se trouve au dernier paragraphe de l'article 8 du traité, et se lit comme suit:

> La majorité des Commissaires aura le pouvoir de donner une décision. Si la Commission se divise également sur une question ou sujet quelconque sur lequel elle doit donner une décision, les commissaires de chaque pays feront des rapports séparés à leurs propres gouvernements. Les Hautes Parties contractantes s'efforceront de régler la question ou le sujet du différend, et si elles arrivent à s'entendre, la décision sera énoncée sous forme de protocole, qui sera communiqué aux commissaires, ceux-ci prendront d'autres les mesures voulues pour mettre cette entente à exécution.

Comme on peut le remarquer, cette clause ne produira aucun résultat, à moins que la majorité de la commission ne "rende une décision". Si la commission est également divisée, chaque section fait simplement rapport à son propre gouvernement, et alors les "Hautes Parties contractantes s'efforceront d'obtenir une solution".

Si, toutefois, elles ne peuvent s'entendre, nulle décision n'est obtenue, et, quant à ce qui concerne l'action de la Commission, elle reste la même qu'avant. La portée de ces dispositions est évidente, quand on s'arrête au fait que le bill H. R. 14531 est celui qui a été présenté à la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, et la Section Canadienne a refusé de faire un rapport en sa faveur. Ce bill renferme une clause spécifique réclamant le consentement du gouvernement Canadien. Le bill S. 10558 ne contient aucune pareille clause, et il est moralement certain que la Section Canadienne aurait refusé d'approuver ses dispositions, car il est beaucoup moins favorable au Canada que le bill H. R. 14531, qu'elle a déja examiné.

Il est donc évident que si le bill S. 10558 est présenté à la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, il aura pour résultat de diviser la Commission, et les choses resteront au même point qu'auparavant. Les dispositions spécifiques de la loi auront alors leur effet, et elles sont contenues dans l'article I et se lisent comme suit:

> Que la *Long Sault Development Co.*, constituée en corporation sous l'empire d'une loi de l'état de New York, portant nom "Loi pour construire, entretenir et exploiter pour fins de navigation, production de force hydraulique ou autres pendant une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, un ou des barrages dans la partie du fleuve St. Laurent située au sud de la ligne frontière internationale, entre les Etats-Unis d'Amérique et le Dominion du Canada, près des îles Long-Sault, Barnhart et Sheek, soit indépendamment ou subordonnément à pareils ouvrages maintenant construits en cette partie du dit fleuve située au nord de la ligne frontière internationale.

Ainsi, M. Malby du Congrès n'est pas le seul à admettre que l'on se propose de construire ces ouvrages sans le consentement du Canada; mais le langage spécifique de la législation projetée montre clairement cet objet. La question qui se pose sur cette partie du bill est la suivante: Le comité recommandera-t-il une législation qui est distinctement contraire à la recommandation attentive et réfléchie faite à l'unanimité par la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes qui, depuis six années, a consacré son temps à un examen de toutes les questions concernant la navigation du fleuve St. Laurent?

Il s'agit d'un projet international. Les intérêts et les droits du Canada et de ses citoyens seront sérieusement amoindris. La section de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes n'a pas cru devoir s'accorder avec la Section Américaine sur un bill qui soumettait tout le projet à l'approbation du Canada. Voici une proposition diamétralement opposée à la recommandation de la Section Américaine.

Il va sans dire que l'action du Congrès dont l'attitude est beaucoup plus défavorable et diamétralement en désaccord avec la recommandation de la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, n'est pas de nature à promouvoir des relations amicales entre les Etats-Unis et le Canada.

[Deuxièmement]

Les entassements de glace que produira le barrage du fleuve seront un grand danger pour le pays d'amont.

Sur ce point nous prions le lecteur de consulter les recommandations contenues dans le mémoire présenté devant le Comité des Rivières et des Havres sur le bill H. R. 14531. On trouvera aux pages 110 à 113

des séances de la Chambre les déclarations de M. Kennedy, ingénieur d'expérience, sur les dangers qu'ils pourront créer; on trouvera également aux pages 840 à 843 des séances une déclaration du capitaine James H. Logan, qui possède une grande connaissance du fleuve. A ces témoignages on peut ajouter le télégramme suivant que Sir James P. Whitney, Premier Ministre de l'Ontario, Canada, vient de transmettre:

J. WESLEY ALLISON,
Willard Hotel, Washington, D.C.

Par mon expérience et ma connaissance personnelle de la localité, je suis convaincu que les ouvrages projetés de la *Long Sault Development Co.*, créeront dans le fleuve St. Laurent des entassements de glace qui causeront de grands dommages aux propriétés et selon toute probabité des pertes de vie sur le côté du fleuve situé dans l'Ontario. Je ne crois pas qu'aucune personne qui a fait une étude suivie de l'état de cette localité pendant les 30 dernières années me donnera un démenti.

SIR JAMES P. WHITNEY,
Premier Ministre de la Province de l'Ontario

On ne saurait guère exagérer les dommages que les entassements de glace, dus à la construction des barrages projetés, pourront causer aux personnes et aux propriétés.

Si le gouvernement permet de construire ces barrages, les inondations qui en résulteront créeront de grands dangers. Le refoulement des eaux par l'obstruction de l'écoulement naturel du fleuve amoindrira grandement les chutes effectives de plusieurs des usines génératrices en amont du Long-Sault. Il est vrai que quelques ingénieurs ont pensé que ces dangers ne sont pas probables. D'un autre côté, les opinions des habitants riverains et celles des navigateurs expérimentés et des observateurs sont presque toutes unanimes sur la gravité des dommages qui en résulteront. Nonobstant la considération que l'on doit aux opinions exprimées par ces ingénieurs, on peut dire qu'il ne s'agit pas là d'une question qui entre dans le domaine du génie, et qu'il n'y a pas de données sur lesquelles les ingénieurs puissent fonder une opinion digne de foi. Nul ingénieur ne peut dire quand et comment la glace sera entassée, lorsque dans notre rigoureux climat on s'entreprend à endiguer le cours d'un fleuve aussi puissant que le St. Laurent.

On a gardé notes des grands dégats causés au cours des dernières années par les inondations et les entassements de glace sur plusieurs milles, le long des deux rives du fleuve. Ces dommages avaient pour cause l'impilement des glaçons sur quelque partie du fleuve. C'est la rapidité du courant qui empêche le retour annuel de ces entassements

de glace, sur cette nappe d'eau de 40 milles de longueur, entre le lac St. François (situé à peu de distance en aval des rapides du Long-Sault) et Ogdensburg. Ce courant fait que le fleuve reste libre et charrie avec rapidité les monceaux de glace et glaçons, qui remplissent cette partie du St. Laurent, pendant les mois d'hiver. Il est vrai que maintenant toute cette glace s'accumule dans le lac St. François. Toutefois, malgré les 6 milles de largeur de celui-ci, la partie inférieure de la ville de Cornwall est inondée, et son usine génératrice électrique mise hors service. On admet qu'un barrage, construit à la partie inférieure de cet endroit, aura pour effet de diminuer la vitesse du courant d'amont; alors, comment empêcher la glace de se former dans ce courant rendu plus lent, ou de s'entasser le long de la partie supérieure du barrage au lieu de descendre jusqu'au lac St. François, est un problème qui n'a pas encore été résolu. La compagnie se propose d'avoir des bateaux brise-glace. Quiconque a connaissance des grandes difficultés, éprouvées par les compagnies productrices d'électricité, dans les eaux plus au nord, provenant de la glace d'arrêt, qui se forme autour du grillage, à l'entrée du coursier, en fait une risée. Faire passer par un chenal toute la glace d'arrêt et les autres glaces qui se forment avec une incroyable rapidité, sous certaines basses températures, est pratiquement impossible. Ceux qui ont de pareilles idées montrent qu'ils sont aveuglément ignorants des dangers ou qu'ils ne s'en soucient pas. Tous les riverains connaissent l'effet d'un engorgement de glace quelque léger soit-il—dans le cours d'une grande rivière. Quand l'hiver sera rigoureux, dans la première partie de la saison, ces entassements de glace célèbres de 1879, 1887, et 1905, qui firent monter l'eau de 1[illegible] pieds au-dessus du niveau normal à Morrisburg, à 10 milles en amont de Farran Point, la place du pont de glace, seront surpassés, mais personne ne peut prévoir jusqu'à quel point.

Tous les amateurs de science savent quelles inventions et quels moyens sont mis en œuvre pour briser les engorgements de glace de la rivière Niagara, et tout le monde a entendu parler des efforts surhumains, mais inefficaces, que fait le gouvernement Canadien pour maintenir un passage libre de glace dans le bas du fleuve St. Laurent. Le dommage causé par l'entassement des glaces dans le chenal en aval des rapides inférieurs (Coteau, Cascades et Lachine) et par l'engorgement qui se produit souvent au port de Montréal, ne donne qu'une faible idée de ce qui se produira par l'arrêt des rapides du Long-Sault. L'arrêt total, temporairement possible, du volume d'eau du fleuve, par suite de la construction des ouvrages projetés, est une éventualité qui ne saurait être ni impossible ni éloignée. L'expérience du passé nous montre que les dégats de l'inondation produits récemment par la Seine ne seront rien, comparés à la force d'un volume d'eau infiniment plus considérable

qui se ruera sur les rives du St. Laurent, si l'on promet de construire des barrages en ce fleuve.

Le bill S. 10558 reconnaît la signification de ces faits. L'article 6 se lit ainsi:

> ART. 6. Que la *Long Sault Development Company* est tenue de produire un bon de cinq cent mille dollars garanti pas des cautions solides et solvables, liant la compagnie, ses successeurs et a ayants cause, payable aux Etats-Unis, à l'usage et au profit des propriétaires riverains et autres le long des rives du fleuve St. Laurent, à l'effet de payer tous les dommages que ces personnes ou l'une quelconque d'elles peuvent subir, par suite d'inondations, d'entassements de glace et d'autres causes, provenant de la construction ou de l'entretien de ce barrage ou de ces barrages, et le travail de construction ne devra pas être commencé avant que ce bon n'ait été fourni et approuvé par le Secrétaire de la Guerre et déposé au département de la Guerre.

Le bill S. 10558, bien que identique à celui sur lequel le Comité des Rivières et des Havres de la Chambre a fait rapport, est présenté au Comité du Sénat sous forme de proposition originale, et doit être pris, je m'imagine, tel qu'il est, sans qualification ni restriction. L'article 6 est basé sur deux hypothèses; à savoir, premièrement, que le dommage appréhendé pour cause d'entassements de glace provenant de la construction de barrages est un danger réel, deuxièmement, que c'est un dommage pour lequel la *Long Sault Development Co.* devrait être légalement responsable. Tel étant le cas, tous les dommages ou préjudices provenant des ouvrages de la *Long Sault Development Co.* devront être payés. Bien que les dommages à craindre par suite d'entassements des glaces soient tellement considérables qu'ils empêcheront la construction de tout barrage quelconque, si autorisation est donnée à cette fin, la loi devrait pourvoir à une protection équitable contre toute perte.

L'article 6, à notre avis, n'est pas complet sans ce rapport. Le maximum de 500,000 en garantie laisse comprendre que c'est tout ce que la compagnie sera tenue de payer, tandis qu'elle devrait être responsable de tous les dommages qui lui seront attribuables par, suite de la construction de ses ouvrages. Cet article limite sa responsabilité à "l'usage et au profit des propriétaires riverains et autres," ce qui est évidemment trop restreint pour y comprendre toutes les personnes qui pourront subir des dommages, car les entassements de glace, qui se sont déjà produits, n'ont pas seulement fait tort aux riverains et propriétaires fonciers, aux particuliers et aux biens mobiliers. De pareils entassements ne sont pas seulement possibles, mais probables et ne se contenteront pas de faire dommage aux personnes et aux propriétés, mais pourront produire aussi des pertes de vie.

Bien que le bill S. 10558 soit subordonné aux dispositions de la loi des barrages, adopté le 23 juin 1910, le champ de cette loi n'est pas suffisamment étendu pour couvrir cette situation. La loi stipule, dans l'article 3 "que les personnes qui construisent, entretiennent ou mettent en service un barrage quelconque, "sont responsables de tout dommage qui peut être causé de ce chef aux biens des particuliers par inondation ou autrement. "Les gouvernements du Dominion et des provinces possèdent de grands biens sur la rive Canadienne, ainsi que des ouvrages publics importants et très considérables, tels que canaux, pour lesquels ils ont dépensé des millions de dollars, qui tous peuvent être endommagés par les entassements de glace.

Le texte de la loi demande d'être tellement défini et clair qu'il puisse couvrir tous ceux qui auront subi un dommage quelconque, et éliminer tout doute sur la responsabilité de la compagnie. C'est pourquoi, nous proposons de remplacer l'article 6 par l'article suivant qui embrasse tous ces cas:

ART. 6. L'autorité conférée par cette loi est accordée à la condition expresse que la *Long Sault Development Company*, ses successeurs ou ayants cause assument, se rendent responsables et payent les dommages que pourront subir toute personne, raison sociale, corporation ou gouvernement sur les deux rives du fleuve, provenant d'inondations, d'entassements de glace ou d'autres causes, par suite de la construction, du maintien et de l'exploitation de ce barrage ou de ces barrages, et qu'un droit de poursuite au profit de cette personne, raison sociale, corporation ou gouvernement pour tous dommages encourus de ce chef, est, par le présent article, considéré comme une première réclamation contre tous les biens de la compagnie, ses successeurs et ayants cause.

La *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause, ne commenceront pas la construction des ouvrages autorisés en la présente loi, avant de fournir comme garantie additionnelle un bon de cinq cent mille dollars qui la rendra responsable ses successeurs et ayants cause, que garantiront des cautions solides et solvables, payable aux Etats-Unis, approuvé par le Secrétaire de la Guerre et déposé au département de la Guerre, pour l'usage et le dédommagement de toutes les personnes, raisons sociales ou gouvernements qui auront pu avoir subi des pertes en la manière susdite.

La dernière partie de l'article 6 est en réalité une paraphrase de l'article 6 du bill et demande la déposition de la garantie spécifiée par le dit article. En plus, nous pensons qu'il est à propos d'ajouter l'article suivant au bill.

ART. 7. Advenant que la *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause manquent de remplir une quelconque des dispositions de cette loi, ayant trait au paiement des dépenses

prévues à l'article 5 et des dommages en la manière prévue à l'article 6, cette loi sera nulle et de nul effet, et les droits y conférés cesseront et prendront fin, et en pareil cas ladite *Long Sault Development Company*, ses successeurs et ayants cause, n'auront aucun droit à remboursement de la part des Etats-Unis pour tout ce qui pourra être fait.

Cet article, comme on peut le voir, est précisément en harmonie avec la recommandation de la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, voir page 13 du sixième rapport de la Commission Internatioanle des Eaux Limitrophes.

La section Américaine recommande l'addition de la restriction suivante au bill H. R. 14531 qui lui a été soumis:

Mais, si ladite compagnie viole en ce temps-là une disposition quelconque de la présente loi, ou manque de se conformer aux instructions du Secrétaire de la Guerre ou du chef des Ingénieurs, ou à quelqu'une des conditions et règlements que peut exiger la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, avec l'approbation du Secrétaire de la Guerre, ou aux conditions et règlements quelconques qui peuvent être ajoutés, en vertu d'une convention quelconque entre les Etats-Unis et le Dominion du Canada, le Président des Etats-Unis peut décréter le confiscation des droits de l'exploitant; et toutes les parties dudit barrage ou desdits barrages et de leurs approches et des ponts, qui se trouvent au sud de la frontière, deviendront par là propriété des Etats-Unis, dégrevées et libérées des droits de l'exploitant.

Quant à toutes les autres considérations publiques se rattachant à la législation pendante, consulter le mémoire déposé devant le Comité des Rivières et des Havres.

ANNEXE XXI

BILL H.R. 29950*

PRÉSENTÉ A LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS 62ÈME CONGRÈS, DEUXIÈME SESSION, 6 AVRIL 1912, PAR M. G. R. MALBY. BILL AYANT POUR OBJET L'AMÉLIORATION DE LA NAVIGATION DANS LE FLEUVE ST. LAURENT, ET LA CONSTRUCTION DE BARRAGES, ECLUSES, CANAUX ET AUTRES OUVRAGES ACCESSOIRES EN CE FLEUVE A ET PRÈS DES ILES LONG-SAULT, BARNHART ET SHEEK

QU'IL soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique, assemblés en Congrès, que la *Long Sault Development Company*, corporation organisée sous l'empire d'une loi de l'état de New York, portant nom "Loi constituant en corporation la *Long Sault Development Company*, et autorisant ladite compagnie à construire et à entretenir des barrages, canaux, usines génératrices, et écluses à ou près de l'île Long-Sault, dans le but d'améliorer la navigation du fleuve Saint-Laurent et de produire de la force au moyen de l'eau de ce fleuve, et à construire et entretenir un pont et à fabriquer des choses utiles" loi qui est entrée en vigueur le vingt-trois mai dix-neuf cent sept, ses successeurs et ayants cause, soient, et par la présente loi sont autorisés à construire, entretenir et exploiter pour les fins de la navigation, la production de force hydraulique et autres objets, un barrage ou des barrages dans la partie du fleuve Saint-Laurent située au sud de la ligne frontière internationale entre les Etats-Unis d'Amérique et le Dominion du Canada, près des îles Long-Sault, Barnhart et Sheek, soit séparément ou subordonnément à pareils ouvrages maintenant construits ou qui seront construits dans la partie dudit fleuve, située au nord de la ligne internationale, y compris un ou des ponts, ainsi que leurs approches, et une ou des écluses, ou un des canaux et d'autres ouvrages s'y rattachant: *Toutefois*, ce barrage ou ces barrages, cette écluse ou ces écluses, ce canal ou ces canaux, et les autres ouvrages s'y rattachant, sauf réserves du contraire, prévues en ladite loi, seront construits, entretenus, mis en service, modifiés, ou enlevés, subordonnément et conformément sous tous rapports aux dispositions de la loi portant nom-"Loi modifiant une loi intitulée 'Loi pour réglementer la construction de barrages à travers les eaux navigables,' adoptée le vingt-trois juin

*Ce bill a été soumis au Comité des Rivières et des Havres. Le Comité n'en a fait rapport que le 4 mars 1913, et en conséquence il a expiré automatiquement.

dix-neuf cent dix"; *Mais, en outre,* ce pont ou ces ponts et leurs approches, sauf réserves du contraire prévues en la présente loi, seront construits, entretenus, exploités, modifiés, ou enlevés subordonnément et conformément sous tous les rapports aux dispositions de la loi portant nom "Loi pour réglementer la construction des ponts sur les eaux navigables" adoptée le vingt-trois mars dix-neuf cent six.

Art. 2. Que la dite *Long Sault Development Company,* ses successeurs et ayants cause seront soumis aux dispositions du traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne concernant les eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, proclamé par le Président des Etats-Unis, le treizième jour de mai dix-neuf cent dix.

Art. 3. Que ladite *Long Sault Development Company* soumettra aux autorités voulues, dans le cours d'un an à compter de la date de l'adoption de cette loi ses plans de la construction des ouvrages autorisés en la présente loi, et les ouvrages du chenal du sud de l'île Long-Sault devront être construits dans le cours d'une année, et terminés dans l'espace de six années à compter de la date de l'approbation desdits plans et ouvrages par les autorités voulues, et toutes les parties des ouvrages autorisés par la présente loi devront être complétées dans l'espace de quinze années, à compter de la date de l'approbation desdits plans et ouvrages par les autorités voulues; et si les conditions de cet article n'ont pas été remplies, cette loi sera nulle et de nul effet, et les droits conférés en cette loi cesseront et s'éteindront.

Art. 4. Que si ladite *Long Sault Development Company,* ou toute autre compagnie ou compagnies agissant avec elle en pareille production, produit de la force motrice au moyen de la construction d'ouvrages, dont une partie sera localisée au nord de la ligne frontière internationale, au moins la moitié de la force produite sera transmise aux Etats-Unis: *Mais,* lorsque, de l'opinion du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, les Etats-Unis ne pourront pas dépenser la totalité de la part assignée à ce pays, l'excédent pourra être renvoyé temporairement au Canada, lequel sera, toutefois, retourné aux Etats-Unis, lorsque ces officiers auront raison de croire qu'il sera nécessaire.

Art. 5. Que si les ouvrages, autorisés en la présente loi sont ou deviennent en un temps quelconque, d'après l'opinion du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, insuffisants ou un obstacle au service de la navigation, sur la partie du fleuve St. Laurent ou ils auront été construits, ladite compagnie, ses successeurs ou ayants cause devront, subordonnément à la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, faire les modifications requises pour satisfaire aux besoins de la navigation, et si ladite compagnie, ses successeurs ou ayants cause manquent de le faire, le gouvernement des Etats-Unis,

sous la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, effectuera tout ce qui sera nécessaire à cette amélioration de la navigation, et les dépenses encourues à cette fin constitueront une dette contre la dite compagnie, ses successeurs ou ayants cause, et une servitude sur tous leurs biens. Et si ladite compagnie, ses successeurs ou ayants cause, manquent d'entretenir et d'exploiter leur barrage ou leurs barrages, écluse ou écluses, avec tels accessoires qui pourront être nécessaires à la navigation, de façon à répondre suffisamment aux besoins de la navigation, les Etats-Unis pourront, sous la surveillance du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, assumer juridiction et contrôle de leur entretien et de leur exploitation; et si ladite compagnie, ou ses successeurs ou ayants cause cessent d'utiliser le ou lesdits barrages et ouvrages nécessaires à la navigation, alors les Etast-Unis seront constitués les seuls propriétaires de ces ouvrages, ainsi que du terrain et des approches qui en dépendent, étant donné qu'ils sont situés sur le territoire des Etats-Unis.

Art. 6. Que le droit d'altérer, de modifier ou d'abroger cette loi est expressément réservé par le présent article, et les Etats-Unis n'encourront aucune responsabilité du fait de l'altération, amélioration ou abrogation de cette loi.

ANNEXE XXII

LOIS GÉNÉRALES DES BARRAGES

ADOPTÉES PAR LE CONGRÈS DES ETATS-UNIS. DOCUMENTS PUBLICS No. 262, 29ÈME CONGRÈS, PREMIÈRE SESSION, ET No. 246, 61ÈME CONGRÈS, DEUXIÈME SESSION. CES LOIS SONT CELLES MENTIONNÉES DANS LES BILLS PRÉSENTÉS AU NOM DE LA LONG SAULT DEVELOPMENT COMPANY.

Document Public—No. 262.

Loi pour réglementer la construction de barrages à travers les cours d'eau navigables

QU'IL soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique, assemblés en Congrès que, lorsque, à l'avenir, le Congrès autorisera des personnes quelconques à construire et à entretenir un barrage pour objet de production de force hydraulique ou autres fins, à travers des eaux navigables quelconques des Etats-Unis, ces barrages ne devront pas être construits ou commencés avant que les plans et devis de leur construction, ainsi que tels croquis de la construction projetée, et telle carte de l'emplacement proposé, qui peuvent être requis pour donner une connaissance complète du sujet, n'aient été soumis à l'approbation du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, avant que ceux-ci n'aient approuvé ces plans et devis et l'emplacement de ces barrages et de leurs accessoires; et lorsque les plans d'un barrage quelconque à construire, en vertu des dispositions de cette loi, auront été approuvés par le chef des Ingénieurs ou par le Secrétaire de la Guerre, il sera illégal de modifier ces plans, soit avant soit après le parachèvement de ces ouvrages, à moins que la modification de ces plans n'ait été soumise au chef des Ingénieurs et au Secrétaire de la Guerre et n'ait reçu leur approbation: *Mais*, en approuvant lesdits plans et emplacement, le chef des Ingénieurs et le Secrétaire de la Guerre peuvent exiger les conditions et les stipulations qu'ils jugent nécessaires pour la protection présente et future des Etats-Unis, par lesquelles ils peuvent demander que ces personnes soient tenues de construire, entretenir et exploiter, sans frais pour les Etats-Unis, et subordonnément auxdits barrages et ouvrages accessoires, une ou des écluses, des façades flottantes, des vannes, ou autres constructions que le

Secrétaire de la Guerre et le chef des Ingénieurs peuvent juger nécessaires au service de la navigation, selon les plans qu'ils peuvent approuver; mais en outre, lorsque le Congrès autorisera la construction d'une écluse ou d'autres ouvrages, pour les objets de la navigation, se rattachant à une écluse ou à d'autres ouvrages pour les fins de la navigation, subordonnément à ce barrage, le propriétaire de pareil barrage transmettra aux Etats-Unis, sans frais pour ceux-ci, le titre de possession des terrains qui peuvent être nécessaires à ces constructions et approches, et donnera aux Etats-Unis l'usage gratuit de la force hydraulique pour construire et exploiter ces ouvrages.

Art. 2. Que le droit est réservé par la présente loi aux Etats-Unis pour construire, entretenir et exploiter, subordonnément à tout barrage construit sous le régime des dispositions de cette loi, une écluse ou des écluses convenables, ou autres ouvrages quelconques, pour les objets de la navigation, et pour contrôler à perpétuité ledit barrage et le niveau du bief produit par ledit barrage jusqu'à un point jugé nécessaire pour fournir à la navigation les facilités voulues.

Art. 3. Que la personne, compagnie, ou corporation qui construit, entretient et met en service un barrage quelconque et les ouvrages accessoires, sous le régime des dispositions de cette loi, sera responsable de tout dommage qu'ils pourront causer à la propriété privée, par inondation ou autrement. Les personnes qui possèdent ou exploitent tout pareil barrage devront y entretenir à leurs dépens, les lumières et les autres signaux et passages à poisson que prescrira le Secrétaire du Commerce et du Travail.

Art. 4. Que tous droits acquis sous l'empire de cette loi cesseront et s'éteindront, si la personne, compagnie ou corporation qui a fait l'acquisition de ces droits manque en tout temps de remplir une quelconque des dispositions et des obligations de la loi, ou quelqu'une des stipulations et conditions que peuvent prescrire, tel que dit ci-haut, le chef des Ingénieurs et le Secrétaire de la Guerre.

Art. 5. Que toutes les personnes qui manquent ou refusent de remplir les prescriptions légales du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, basées sur les dispositions de la présente loi, sont censées avoir violé cette loi et coupables de délit, et seront condamnées de ce chef à une amende n'excédant pas cinq milles dollars, et chaque mois pendant lequel ces personnes resteront dans leur culpabilité sera censé constituer un nouveau délit, et rendra ces personnes passibles de nouvelles peines de ce chef; et en outre des amendes susdites, le Secrétaire de la Guerre et le chef des Ingénieurs peuvent, sur refus des personnes qui possèdent ou qui contrôlent tous pareils barrages et ouvrages accessoires

mettre à exécution toute prescription légale provenant du Secrétaire de la Guerre ou du chef des Ingénieurs à ce sujet, faire enlever pareils barrages et ouvrages accessoires considérés comme obstacles à la navigation, aux dépens des personnes qui possèdent ou contrôlent pareils barrages, et une poursuite pour pareilles dépenses peut-être intentée au nom des Etats-Unis contre ces personnes, et le remboursement de ces sortes de dépenses peut être exigé par toute cour ayant juridiction compétente; et l'enlèvement de tous ouvrages, construits ou maintenus en violation des dispositions de cette loi, ou de l'ordre ou des instructions qu'aura données le Secrétaire de la Guerre ou le chef des Ingénieurs, peut être effectué par injonction, mandamus, ou autre procédure sommaire, sur demande à la cour de circuit du district dans lequel pareils ouvrages sont construits, en tout ou en partie, et la procédure applicable à cette fin, peut être instituée sur l'ordre du Procureur Général des Etats-Unis, à la demande du chef des Ingénieurs ou du Secrétaire de la Guerre; et advenant une contestation quelconque, par suite de cette obstruction ou prétendue obstruction à la navigation, créée par la construction d'un barrage quelconque, sous l'empire de cette loi, la cause ou question en provenant peut être jugée devant la cour de circuit des Etats-Unis, en tout district dans lequel existe une partie quelconque de cette obstruction.

Art. 6. Que, chaque fois que le Congrès autorisera à l'avenir par une loi la constitution d'un barrage quelconque à travers une des eaux navigables des Etats-Unis, et qu'aucun temps pour commencer ou finir un pareil barrage n'est spécifié dans ladite loi, l'autorité conférée de ce chef cessera et sera nul et de nul effet, à moins que la construction actuelle du barrage autorisée par cette loi ne soit commencée dans un an et complétée en trois ans, à compter de la date de l'adoption de cette loi.

Art. 7. Que le droit d'altérer, de modifier ou d'abroger cette loi est expressément réservée par le présent article en ce qui regarde un barrage ou tous les barrages qui peuvent être construits en conformité des dispositions de cette loi, et les Etats-Unis n'encourront aucune responsabilité pour cause d'altération, modification ou abrogation de cette loi, à l''égard du propriétaire ou des propriétaires ou de toutes autres personnes ayant des intérêts en tout barrage qui aura été construit en conformité de ses dispositions.

Art. 8. Que le mot "personnes" tel que employé en cette loi désigne le singulier ou le pluriel, selon le cas, et comprend les corporations, les compagnies et les associations.

Adoptée le 21 juin 1906.

Document Public—No. 246.

Loi modifiant une loi intitulée "Loi réglementant la construction de barrages à travers les eaux navigables," adoptée le vingt et un juin dix-neuf cent six.

QU'IL soit décrété par la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique assemblés en Congrès, que la Loi intitulée "Loi réglementant la construction des barrages à travers les eaux navigables," adoptée le vingt et un juin dix-neuf cent six soit modifiée, et elle est par la présente modifiée et se lit comme suit:

ARTICLE 1. Que lorsque autorité aura été conférée ou pourra ci-après être conférée par le Congrès, soit directement soit indirectement, par un ou des fonctionnaires des Etats-Unis, à des personnes quelconques, pour construire et entretenir un barrage en vue de la production de la force hydraulique ou autre, à travers quelqu'une des eaux navigables des Etats-Unis, ce barrage ne devra pas être construit ou commencé, avant que les plans et devis de pareil barrage et de tous les ouvrages accessoires, y compris les esquisses des travaux projetés et une carte de l'emplacement proposé, qui pourront être requis pour la connaissance complète du sujet, n'aient été soumis au Secrétaire de la Guerre et au chef des Ingénieurs pour leur approbation, ni avant que ceux-ci n'aient approuvé ces plans et devis et l'emplacement de ces barrages et ouvrages accessoires; et lorsque les plans et devis d'un barrage quelconque à construire, en vertu des dispositions de cette loi, auront été approuvés par le chef des Ingénieurs et par le Secrétaire de la Guerre, il sera illégal de s'écarter de ces plans ou devis, avant ou après le parachèvement des ouvrages, à moins que la modification de ces plans ou devis n'ait été préalablement soumise au chef des Ingénieurs et au Secrétaire de la Guerre et qu'elle n'ait reçu leur approbation: *Mais*, en approuvant les plans et les devis, et l'emplacement d'un barrage quelconque, le chef des Ingénieurs et le Secrétaire de la Guerre pourront exiger telles conditions et stipulations qu'ils jugeront nécessaires, pour les protections présente et future des intérêts des Etats-Unis, parmi lesquelles pourra se trouver la condition que les personnes qui construiront ou entretiendront ce barrage, construiront, entretiendront et exploiteront, sans dépenses pour les Etats-Unis, subordonnément à un barrage quelconque et aux accessoires ou ouvrages s'y rattachant, une écluse ou des écluses, des estacades flottantes et des vannes, ou toute autre construction ou constructions que le Secrétarie de la Guerre et le chef des Ingénieurs ou le Congrès pourront, en tout temps juger nécessaires à l'intérêt de la navigation, conformément aux plans qu'ils pourront approuver, et aussi lorsque le Congrès autorisera la construction d'une écluse ou autres

constructions pour les objets de la navigation, subordonnément à ce barrage, les personnes qui possèdent ce barrage transmettront aux Etats-Unis, gratuitement, le droit de possession des terrains qui pourront être nécessaires à ces constructions et ouvrages d'accès, et fourniront à leurs dépens, aux Etats-Unis, de la force hydraulique ou de la force motrice produite par la force hydraulique, pour construire et exploiter ces constructions: *Mais, en outre*, lorsque le chef des Ingénieurs et le Secrétaire de la Guerre prendront en considération lesdits plans, tel que susdit, ils devront tenir compte de la portée de ladite construction sur un important plan d'amélioration d'un cours d'eau sur lequel il sera construit, en vue de l'amélioration de sa navigabilité; et de totalité de production de la force hydraulique et, comme partie des conditions et stipulations exigées par eux, ils prendront les moyens voulus pour améliorer et développer la navigation, et établir un prix ou des prix en retour du privilège accordé, qui seront suffisants pour restaurer les conditions de la navigation telles qu'elles existaient, lorsque le privilége a été accordé, ou rembourser les Etats-Unis des dépenses encourues par eux, par suite de la construction de ces ouvrages, et des frais additionnels que les Etats-Unis auront dû payer de ce chef, y compris le coût de tous les examens nécessaires pour l'approbation des plans et de la surveillance de la construction qui pourront être nécessaires, dans l'intérêt des Etats-Unis: *Mais, en outre*, le chef des Ingénieurs et le Secrétaire de la Guerre sont par la présente loi autorisés à exiger et à percevoir un prix ou des prix justes et raisonnables pour le privilège accordé à tous les barrages autorisés et construits en vertu des dispositions de cette loi qui recevront un bénéfice direct quelconque de la construction, exploitation et entretien par les Etats-Unis de reservoirs dans les environs des sources de tout cours d'eau navigable, ou de l'acquisition, la possession et l'entretien de toute terre boisée formant des lignes de partage des eaux, ou de terres localisées par les Etats-Unis aux sources d'un cours d'eau navigable quelconque, en quelque endroit qu'elles soient, en vue du développement de l'amélioration ou de la conservation de la navigation en ces cours d'eau, dans lesquels ces barrages pourront être construits.

Art. 2. Que par la présente il est réservé aux Etats-Unis le droit de construire d'entretenir et d'exploiter, à perpétuité, subordonnément à un barrage quelconque, construit conformément aux dispositions de cette loi, une écluse ou des écluses, estacades flottantes, vannes ou toute autre construction appropriée pour les objets de la navigation et de controler, ledit barrage et le niveau du bief formé par ledit barrage tel que nécessaire pour les besoins de la navigation.

Art. 3. Que les personnes construisant, entretenant, ou exploitant un barrage quelconque ou les ouvrages s'y rattachant ou accessoires,

en conformité des dispositions de cette loi, seront responsables de tout dommage qui peut résulter de ce chef aux biens des particuliers, par suite d'inondations ou d'autres causes. Les personnes qui possèdent ou exploitent tout pareil barrage, ou des constructions s'y rattachant, subordonnément aux dispositions de cette loi, y entretiendront, à leurs propres dépens des lumières et autres signaux et des passes à poisson, en la manière prescrite par le secrétaire du Commerce et du Travail, faute de quoi elles seront coupables de délit et passibles d'une amende d'au moins cinq cent dollars, et chaque mois de continuation de violation constituera une offense rendant ces personnes possibles d'amendes additionnelles.

Art. 4. Que tous les droits acquis en vertu de cette loi cesseront et s'éteindront, si la personne, la compagnie, ou la corporation qui acquiert ces droits manque, en tout temps, après avoir été dûment notifiée à ce sujet, de remplir quelqu'une des dispositions ou des exigences de la loi, ou quelqu'une des stipulations et conditions qui pourront être prescrites, tel que susdit, par le chef des Ingénieurs et le Secrétaire de la Guerre, y compris le paiement au trésor des Etats-Unis des prix spécifiés à l'article premier de cette loi: *Mais*, le Comgrès peut révoquer tous droits conférés en vertu de cette loi, chaque fois que l'utilité du public le demandera, et pour toute pareille révocation faite par le Congrès, les Etats-Unis payeront aux propriétaires de tous barrages et constructions s'y rattachant, construits en vertu de cette loi, sous forme d'indemnité, la valeur raisonnable de ces ouvrages, à l'exclusion de la valeur de l'autorité ou de la concession; cette valeur raisonnable sera fixée de gré à gré entre le Secrétaire de la Guerre et les propriétaires, et s'ils ne peuvent se mettre d'accord, le réglement se fera sur procédure instituée en cour de circuit des Etats-Unis, par suite de la condamnation de ces biens: *Néanmoins*, l'autorité, conférée en vertu ou sous le régime des dispositions de cette loi, se terminera à l'expiration d'une période ne devant pas excéder cinquante années, à compter de la date de l'approbation originale qui fait l'objet de cette loi, à moins qu'elle ne soit révoquée plus tôt, tel que prévu en cette loi, ou que le Congrès n'en ordonne autrement. *Toutefois*, cette limitation ne s'appliquera pas à une corporation ou à un particulier quelconque, autorisée jusqu'à présent par les Etats-Unis ou par l'Etat, à construire un barrage dans ou à travers un cours d'eau, sur lequel barrage des avances d'argent ont été faites jusqu'à présent, sur la foi de pareille concession ou pareilles concessions.

Art. 5. Que toutes les personnes qui manqueront ou refuseront d'exécuter l'ordre légal du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, donné en conformité des dispositions de cette loi, seront censées avoir violé cette loi, et toutes les personnes qui seront coupables d'une

violation de cette loi seront censées coupables d'un délit, et, sur condamnation de ce chef, seront punies d'une amende n'excédant pas cinq mille dollars, et chaque mois, pendant lequel ces personnes resteront en défaut, sera censé être une nouvelle offense, et rendra ces personnes passibles d'amendes additionnelles; et en plus des amendes décrites ci-haut le Secrétaire de la Guerre et le chef des Ingénieurs pourront, sur refus des personnes, qui possèdent ou contrôlent tous pareils barrages et ouvrages accessoires, de se conformer à tout ordre légal, signifié par le Secrétaire de la Guerre ou le chef des Ingénieurs, ordonner l'enlèvement de ce barrage et ouvrages accessoires comme étant un obstacle à la navigation, aux dépens des personnes qui possèdent ou contrôlent ce barrage; et une poursuite pour l'acquittement de ces frais pourra être intentée au nom des Etats-Unis contre ces personnes, et le paiement effectué en toute cour ayant juridiction compétente. La disposition à l'effet de recouvrer ces frais ne s'appliquera pas chaque fois que les Etats-Unis auront été antérieurement remboursés pour cet enlèvement; et l'enlèvement de toutes constructions érigées ou maintenues en violation des dispositions de cette loi ou de l'ordre ou des instructions du Secrétaire de la Guerre ou du chef des Ingénieurs, fait en vertu de cette loi, pourra être exigé par injonction, mandamus, ou autre procédure sommaire, sur demande à la cour de circuit du district où existent ces constructions en tout ou en partie, et une procédure à cette fin pourra être instituée sous la direction du Procureur Général des Etats-Unis, à la demande du chef des Ingénieurs ou du Secrétaire de la Guerre; et, s'il se produit une contestation quelconque, par suite de quelque obstruction ou prétendue obstruction à la navigation, créée par la construction d'un barrage quelconque en vertu de cette loi, la cause ou question pourra être jugée devant la cour de circuit des Etats-Unis dans tout district où se trouve une partie de cette obstruction ou de ce barrage.

Art. 6. Que, chaque fois que le Congrès autorisera à l'avenir la construction d'un barrage quelconque à travers quelqu'une des eaux navigables des Etats-Unis, et qu'aucun temps de commencer ou de terminer ce barrage n'aura été spécifié dans ladite loi, l'autorité ainsi conférée cessera et sera nulle et de nul effet, à moins que la construction actuelle du barrage autorisé en cette loi n'ait été commencée dans un an et terminée dans trois ans, à compter de la date de l'adoption de cette loi.

Art. 7. Que le droit d'altérer, de modifier ou d'abroger cette loi est par le présent article expressément réservé en ce qui regarde un barrage quelconque ou tous les barrages qui pourront être construits conformément aux dispositions de cette loi, et les Etats-Unis n'encourront aucune responsabilité pour l'altération, la modification ou l'abrogation de cette loi, à l'égard du ou des propriétaires ou d'autres personnes

ayant intérêts en un barrage quelconque qui aura été construit en conformité de ses dispositions.

ART. 8. Que le mot 'personnes' tel que employé en cette loi sera pris au singulier ou au pluriel, selon le cas, et désignera des corporations, compagnies ou associations. Le mot 'barrage' tel que employé en cette loi sera pris au singulier ou au pluriel, selon le cas."

Adoptée le 23 juin 1910.

ANNEXE XXIII

LOI FÉDÉRALE DES ETATS-UNIS

Pour Réglementer la Construction des Ponts sur les Eaux Navigables. Document Public No. 65. Adoptée le 23 Mars 1906. Cette Loi est celle Mentionnée dans les Bills Présentés au Nom de la Long Sault Development Company

Loi réglementant la construction des ponts sur les eaux navigables

QU'IL soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique assemblés en Congrès. Que, lorsque à l'avenir, le Congrès autorisera des personnes quelconques à construire et à entretenir un pont à travers ou sur quelqu'une des eaux navigables des Etats-Unis, ce pont ne sera pas bâti ou commencé avant que les plans et devis pour sa construction, ainsi que les esquisses de cette construction projetée et une carte de l'emplacement proposé, qui pourront être nécessaires pour la connaissance complète du sujet, n'aient été soumises à l'approbation du Secrétaire de la Guerre et au chef des Ingénieurs, ni avant que ceux-ci n'aient approuvé les plans, devis et emplacement de ce pont et des constructions accessoires; et quand les plans d'un pont quelconque à construire en vertu des dispositions de cette loi auront été approuvés par le chef des Ingénieurs et le Secrétaire de la Guerre, il sera illicite de s'écarter de ces plans, soit avant, soit après le parachèvement de la construction, à moins que la modification de ces plans n'ait été soumise au chef des Ingénieurs et au secrétaire de la Guerre et approuvée par eux.

Art. 2. Que tout pont, bâti conformément aux dispositions de cette loi, sera une construction légale et reconnue comme route postale, sur laquelle il ne sera pas exigé de péage plus élevé pour le passage des dépêches, des troupes, et des munitions de guerre des Etats-Unis, que le prix payé par mille pour le transport par chemin de fer, tramway ou chemin public conduisant à ce pont; et les Etats-Unis auront le droit de construire, d'entretenir et de réparer sans encourir de frais de ce chef, des lignes télégraphiques et téléphoniques à travers et sur ce pont et les ouvrages d'accès; et que des privilèges égaux devront être accordés

à l'usage dudit pont et des ouvrages d'accès à toutes les compagnies de télégraphe et de téléphone.

ART. 3. Que toutes les compagnies de chemin de fer qui désirent se servir d'un pont de chemin de fer, bâti en conformité des dispositions de cette loi, recevront des droits et privilèges égaux relativement au passage des trains ou wagons de chemin de fer sur ce pont et les ouvrages d'accès sur paiement d'une indemnité raisonnable pour son usage; et s'il survient quelque différend entre les parties, quant aux termes de cet usage ou des sommes à être payées, toutes les contestations seront réglées par le Secrétaire de la Guerre après audience des allégations et des témoignages déposés devant lui.

ART. 4. Qu'aucun pont, construit ou entretenu en vertu des dispositions de cette loi, n'obstruera irraisonnablement la libre navigation des eaux sur lesquelles il est bâti, et si un pont quelconque, construit en conformité des dispositions de cette loi, obstrue irraisonnablement la navigation, de l'opinion du Secrétaire de la Guerre, soit pour cause de l'insuffisance de hauteur, d'espace entre les piles, ou autrement, ou si les radeaux, steamers ou autres embarcations éprouvent de la difficulté à passer entre l'ouverture du tablier ou de la travée tournante, le secrétaire de la Guerre se mettra en devoir, après avoir donné aux intéressés un temps raisonnable pour se faire entendre, d'avertir les personnes qui possèdent ou contrôlent ce pont d'y faire des changements, afin de rendre la navigation par ou sous ce pont suffisamment libre, facile et non obstruée. Cet avis devra mentionner les changements nécessaires à faire, et si, à l'expiration du temps ainsi spécifié, les changements ainsi exigés n'ont pas été faits, les personnes qui possèdent ou contrôlent un tel pont seront censées coupables d'une violation de cette loi; et tous ces changements devront être faits et toutes ces obstructions enlevées aux frais et dépens des personnes qui possèdent et exploitent ledit pont. Les personnes qui possèdent et utilisent un pareil pont y entretiendront à leurs propres frais les lumières et autres signaux que prescrira le Secrétaire de la Guerre et du Commerce. Si le pont doit être construit avec travée pouvant s'ouvrir, les personnes qui possèdent ou utilisent ce pont devront l'ouvrir rapidement sur un signal raisonnable, pour le passage des bateaux ou d'autres bâtiments. S'il est exigé un péage pour passage sur un pont quelconque, construit en vertu des dispositions de cette loi, des locomotives, wagons, tramways, camions, voitures, véhicules, animaux, piétons, ou autres passants, ces péages devront être raisonnables et justes, et le Secrétaire de la Guerre pourra en tout temps, et de temps à autre, prescrire des taux de péage raisonnables pour passage sur ce pont, et les taux ainsi prescrits seront des taux légaux et seront ceux exigés et perçus pour ce passage.

Art. 5. Que toute personne qui manquera ou refusera de se conformer à l'ordre légal du Secrétaire de la Guerre ou du chef des Ingénieurs, signifié en conformité des dispositions de cette loi, et toute personne qui aura commis une violation de cette loi, sera censée coupable d'un délit, et, sur condamnation, sera passible, en toute cour de juridiction compétente, d'une amende n'excédant pas cinq mille dollars, et chaque mois pendant lequel cette personne restera en défaut sera censé une nouvelle offense, et rendra cette personne passible d'amendes additionnelles de ce chef, et en outre des amendes décrites ci-dessus, le Secrétaire de la Guerre et le chef des Ingénieurs, sur refus des personnes qui possèdent et contrôlent tout pareil pont et constructions accessoires de se conformer à l'ordre légal signifié par le Secrétaire de la Guerre ou le chef des Ingénieurs à cet effet, pourront faire enlever ce pont et ses accessoires aux frais et dépens des personnes qui possèdent ou contrôlent ce pont, et une poursuite pour le paiement de ces frais pourra être intentée en toute cour ayant juridiction compétente, et ce paiement pourra être exigé par toute cour de juridiction compétente; et l'enlèvement de toutes constructions érigées ou entretenues en violation des dispositions de cette loi ou de l'ordre ou des instructions du Secrétaire de la Guerre et du chef des Ingénieurs, selon ces dispositions, pourra être exigé par injonction, mandamus, ou autre procédure sommaire, sur demande à la cour de circuit du district où se trouve cette construction, en tout ou en partie, et la procédure voulue à cette fin pourra être instituée sous la direction du Procureur Général des Etats-Unis, à la demande du Secrétaire de la Guerre, et advenant contestation par suite de quelque obstruction ou prétendue obstruction à la navigation, créée par la construction d'un pont quelconque, conformément aux dispositions de cette loi, la cause de cette contestation pourra être portée devant la cour de circuit des Etats-Unis dans le district où se trouve une partie quelconque de cette obstruction ou de ce pont.

Art. 6. Que, chaque fois que dans la suite le Congrès autorisera par une loi la construction d'un pont quelconque sur ou à travers une des eaux navigables des Etats-Unis, et qu'il ne sera spécifié dans la présente loi aucun temps pour commencer et terminer un tel pont, l'autorité y conférée cessera et sera nulle et de nul effet, à moins que la construction actuelle du pont autorisée par cette loi ne soit commencée dans un an et complétée dans les trois ans, à compter de la date de l'adoption de cette loi.

Art. 7. Que, le mot 'personnes' employé en cette loi designera le singulier aussi bien que le pluriel, selon le cas, et dénonmera les municipalités, corporations quasi-municipales, corporations, compagnies, et associations.

ART. 8. Que le droit, d'altérer, de modifier ou d'abroger cette loi est par le présent article expressément réservé en ce qui concerne la construction d'un pont quelconque ou de tous les ponts, conformément aux dispositions de cette loi, et les Etats-Unis n'encourront aucune responsabilité par suite d'altération, modification ou abrogation de cette loi à l'égard du propriétaire ou des propriétaires ou de toute autre personne ayant des intérêts en un pont quelconque qui aura été bâti en conformité de ses dispositions.

Adoptée le 23 mars 1906.

ANNEXE XXIV

CONDITIONS

Du Fleuve St. Laurent Entre Prescott et Cornwall, et les Effets que Produirait le Barrage du Fleuve au Pied des Rapides du Long-Sault*

UNE délégation de Morrisburg et des environs, composée du bailli J. H. Meikle, des conseillers R. E. Gibson et Irwin Hilliard, et du capitaine W. J. Murphy, J. Wesley Allison, Morrisburg; du bailli M. J. Casselman, de Williamsburg, et du bailli C. E. Cameron, d'Iroquois, s'est rendue à Ottawa, mercredi, pour présenter une protestation, au nom des résidants de cette localité, contre le projet de barrer le fleuve St. Laurent, au Long-Sault. Ces délégués furent reçus à 11.30, par le Très Hon. Sir Wilfrid Laurier et l'Hon. George P. Graham, qui les écoutèrent attentivement pendant une heure. La délégation exposa devant les Ministres plusieurs raisons nouvelles et solides, en vue de montrer qu'il ne fallait point autoriser le projet d'endiguer le St. Laurent, ni même y donner aucune attention. Plusieurs mémoires furent remis aux Ministres, dont le premier était celui de la ville de Morrisburg; un autre était signé par le bailli d'Iroquois et par le bailli du township de Morrisburg; qui représentaient les cultivateurs établis entre Prescott et Mille Roches, sur le St. Laurent. Un autre portait la signature du capitaine Murphy, qui a navigué sur le fleuve pendant plus de quarante années, un homme qui connaît tous les hauts-fonds, les courants du fleuve et les désastreux effets des amoncellements de glace; un autre était signé par le capitaine Logan de Waddington, N. Y.

Afin de montrer à nos lecteurs toute l'âpreté des sentiments de la population locale contre ce projet, nous insérons ci-après des copies des mémoires remis au Gouvernement:

A l'Honorable Sir Wilfrid Laurier, et aux Membres du Cabinet du Dominion:

Honorable Monsieur,

Considérant que le Conseil Municipal du village de Morrisburg et la population habitant le long du fleuve St. Laurent, dans le comté de

*C'est un témoignage des Canadiens intéressés s'opposant au barrage du Long-Sault, réimprimé des articles parus dans *The Leader*, de Morrisburg, le 27 janvier, 3 et 17 février 1910.

Vue du Fleuve en Aval du Bas du Canal de Farran Point; Obstruction du Chenal du Nord par les Glaces

Vue du Fleuve en Amont du Bas du Canal de Farran Point; Obstruction du Chenal du Nord par les Glaces

Dundas, appréhendent sérieusement les vigoureuses démarches que font les promoteurs du projet d'endiguer le Long-Sault, afin de pousser le Gouvernement du Dominion du Canada à adopter une loi qui leur permettra de barrer le St. Laurent à ou près du pied des rapides du Long-Sault.

Cette population a appris à connaître à ses dépens les dangers d'une crue anormale des eaux du fleuve St. Laurent.

Au cours des années 1879, 1887 et 1905, des amoncellements de glace se formèrent près du village de Farran Point, causés par l'arrêt du frasil, et surélevèrent de treize pieds le niveau du fleuve à Morrisburg. Au nombre des dommages provenant de ces crues des eaux et des glaces flottantes poussées sur les terres, on peut ranger la destruction de maisons d'habitation, de hangars, de bâtiments de fermes, d'arbres, de poteaux de télégraphe et de téléphone.

Par suite de la crue du fleuve, tel que susdit, les forces hydrauliques du canal de Williamsburg furent détruites. Le village de Morrisburg, en vertu de baux passés avec le gouvernement du Dominion, numéros 8513, 13815, a obtenu trente-cinq chevaux-vapeur pour faire fonctionner son système de distribution d'eau, au coût de trente-cinq mille dollars ($35,000).

Cette municipalité a fait aussi l'acquisition de 250 chevaux-vapeur pour son usine d'éclairage électrique, construite et aménagée au prix de trente-cinq mille dollars.

Elle a construit aussi une usine de force motrice d'une puissance de 750 chevaux-vapeur, au prix de soixante-quinze mille dollars.

En plus de ce qui précède, quelques particuliers ont loué une force hydraulique.

Vos pétitionnaires sont persuadés que le barrage du Long-Sault produira une crue des eaux du fleuve qui affaiblira beaucoup les forces hydrauliques susdites et annulera leur utilité au point de vue commercial, et nous protestons fortement contre tout changement fait au cours naturel du fleuve pas votre Gouvernement qui empêchera votre Gouvernement de remplir les conditions de ses contrats en vertu du dit bail.

Le barrage du fleuve aura pour résultat de ralentir le courant à l'ouest de ce barrage, et causera la formation de quantités de frasil qui se massent dans le fleuve et feront remonter les eaux qui déborderont de tous côtés, endommageant les propriétés riveraines.

Nous croyons que ce projet tend à favoriser des capitalistes qui seront obligés de vendre leurs produits en pays étrangers. Si l'on doit se servir du Long-Sault pour produire de la force motrice, il importe d'attendre que notre population soit suffisamment nombreuse pour

l'utiliser au profit de nos manufactures. Notre pays n'a pas maintenant besoin d'une telle force. Montréal et Ottawa en possèdent au-delà de leurs nécessités. Si cette force est produite et transmise aux Etats-Unis, elle ne nous sera jamais renvoyée, et notre magnifique héritage, qui nous appartient par droit de naissance, sera perdu à tout jamais.

Nous craignons que l'objet de l'exploitation du Long-Sault ne soit entièrement différent de celui des chutes du Niagara, car ce sera une exploitation conjointe, et elle sera en fait, sinon en théorie, au pouvoir d'un plus riche associé. D'un autre côté, ce sera mettre notre transport par eau à la merci d'un gouvernement étranger, vu que le plus grand canal sera situé sur territoire américain. Nous pensons donc qu'un tel projet pourra, à un moment donné, être le sujet de complications internationales, que nous désirons éviter à tout prix, et

Enfin, pourquoi détruirions-nous la beauté naturelle de notre majestueux St. Laurent, dans le seul but d'enrichir des capitalistes?

Ce mémoire était signé et scellé par le greffier du village.

Le Mémoire Suivant, Signé par le Bailli du Village d'Iroquois et le Bailli du Township de Williamsburg fut Présenté:

Au nom des habitants de Dundas qui demeurent entre Mille Roches et Prescott, nous protestons respectueusement, mais fortement contre le projet de barrer le St. Laurent au Long-Sault par la *St. Lawrence Power Company.*

Il existe, en outre de l'opposition générale des Canadiens, qui s'est manifestée en diverses parties du pays, plusieurs autres raisons sérieuses qui condamnent l'entreprise.

Il est tout naturel que les forts adversaires du projet sont ceux qui habitent le long du fleuve même. Ce sentiment s'est montré plus ostensiblement dans son ensemble, il y a quelques mois, lorsque le public a eu connaissance du projet pour la première fois. Toutefois, il nous fait peine de constater qu'une ou deux des plus grandes villes (par exemple, Brockville) ont non seulement adouci leur opposition, mais sont actuellement en faveur de l'entreprise. Ce volte-face est le résultat d'une vigoureuse propagande menée par les journaux de l'endroit, qui ont radicalement changé d'attitude à l'égard du projet. Ce changement a été attribué à diverses causes par différentes personnes, mais sans trop discréditer leur sincérité, nous pouvons dire que plusieurs des promesses alléchantes que ces publications font miroiter aux yeux du public, au nom de la Compagnie, sont non seulement vagues, mais entièrement irréalisables.

La perspective de force motrice à bas prix a été offerte à Morrisburg, Prescott, Brockville, etc; mais nous avons douté et nous doutons

encore plus de l'accomplissement de ces promesses, et cela pour diverses raisons; parmi ces raisons se trouvent la déclaration de plusieurs experts à l'effet que la *St. Lawrence Power Co.* ne ferait aucun profit en construisant et en entretenant une ligne de transmission pour ces points, étant donné le peu de force qui leur sera nécessaire; mais la Compagnie dirigera la grande quantité de cette énergie sur New York, où elle sera livrée en bloc.

Mais, d'un autre coté, il ne faut pas perdre de vue que les terres agricoles, situées à l'est de Prescott, seront exposées à de graves dommages par suite de la crue des eaux qui en sera la conséquence. A prendre Morrisburg, par exemple, nous avons raison de croire que le coursier d'aval de son usine municipale de force motrice sera inondé par le refoulement des eaux, et que ses quais seront détruits, etc., car les levés faits par ordre du gouvernement, en 1896, ont montré que l'eau, au pied du canal de Morrisburg, n'est à présent que de 10.85 pieds au-dessus du niveau du fleuve à la tête du canal de Cornwall.

Les plus habiles ingénieurs ne sauraient même dire jusqu'à quel point le barrage proposé refoulera l'eau à Morrisburg. Pour rendre la chose plus saisissante, nous donnons ci-après une citation de l'opinion du professeur Mansfield Merriman, de l'université de Lehigh, une des plus grandes autorités en hydraulique, et l'auteur de plusieurs écrits qui sont reconnus comme le modèle du genre parmi les ingénieurs:

> "Lorsqu'une digue est construite à travers un chenal, elle élève la surface de l'eau sur une grande distance en amont. Un tel effet a fourni matière à discussion; plusieurs ont essayé des calculs théoriques et ont cherché à trouver l'augmentation probable de la profondeur à divers endroits en amont du barrage. Mais on ne saurait dire qu'aucun ait réussi, sauf lorsque la pente du lit du chenal est uniforme et sa coupe transversale telle que sa largeur puisse être considérée la même partout, et que le rayon hydraulique est pris à égalité de la profondeur."

Les conditions telles que susmentionnées sont loin d'être celles de cette partie du fleuve St. Laurent entre l'emplacement du barrage et Morrisburg. Il sera difficile de trouver une rivière dont le lit est plus inégal que celui du St. Laurent en cet endroit. Il est entrecoupé de nombreuses îles ; la ligne du bord est festonnée d'une foule de baies, y compris des pointes de terre en saillie, qui, à certains endroits forment des sortes de gorges étroites et profondes, tandis qu'ailleurs ce sont des bandes larges, sur lesquelles l'eau a peu de profondeur. Une carte gouvernementale de cette partie du fleuve St. Laurent, préparée par A. J. Grant I. C., en 1896, pour le gouvernement du Canada, indique une différence de niveau de 10.85 sur une distance de 15.7, à partir du pied du canal de

Morrisburg jusqu'à la tête du canal de Cornwall, soit une chute moyenne de 8 pouces par mille. Or, le Long-Sault est, pour ainsi dire, le débouché de cette distance de 15.7 milles. Si la pente de cet émissaire à l'état naturel est de 8 pouces par mille, pour peu qu'il y ait de l'obtruction, elle sera de plus en plus faible sur une distance indéterminée en amont, ou en d'autres mots, elle formera un "refoulement des eaux," ou comme disent les experts, la déclivité du courant uniforme sera une asymptote par rapport à la courbe de l'eau refoulée. Ce refoulement d'eau est plus grand qu'on ne le pense en général. On pourra s'en rendre compte par la description suivante: Supposons que l'on endigue un cours d'eau de cinq pieds de profondeur, de façon à élever la surface jusqu'à 10 pieds à la digue, la pente uniforme du courant étant de 1 pied par mille, et son chenal tel que le co-efficient sera de 65, on trouvera qu'à cinq mille en amont de la digue la profondeur de l'eau sera de 6 pieds. C'est-à-dire que la surface de l'eau est haussée d'un pied à une distance de 5.7 milles en amont de la digue, bien que la pente du courant dans le chenal soit d'environ 5.7 pieds.

Pendant l'hiver, toutes ces conditions dangereuses seront rendues pires par les multiples effets nuisibles des glaces. Premièrement, la surface du fleuve en amont du barrage sera tout d'abord considérablement augmentée, ce qui aura pour effet direct de diminuer le courant et de favoriser la formation de la glace des bords du fleuve en monceaux plus étendus et plus épais qu'à présent, et par là même de rétrécir la largeur du chenal. On peut donc prévoir que les glaces des baies seront de beaucoup accrues, et que la largeur libre du chenal sera grandement rétrécie, et qu'une couche de glace se formera plus facilement sur toute la surface du fleuve, lorsque les vents favorables à cette fin auront détaché et mis en mouvement ces nombreuses baies congelées. Pareils ponts de glace se sont formés même récemment. Une fois que la surface du fleuve est couverte, la couche de glace, mince au commencement, s'épaissit bientôt rapidement par l'addition de glaçons et de frasil ou aiguillettes de glace flottante. Les cours d'eau non congelés roulent toujours une quantité plus ou moins considérable de ces aiguillettes de glace, pareilles à des cristaux, et qui atteignent quelquefois une épaisseur de plusieurs pieds. Cette nappe de glace se rattache aussi aux glaces de fond ou d'arrêt des bords, lesquelles se sont déjà élevées vers la surface; elle se détache ensuite et flotte au fil de l'eau et se colle à toute obstruction qu'elle rencontre en chemin, et vient grossir la masse congelée qui traverse le fleuve. C'est donc un fait que ces nappes de glace peuvent se former à des m[illegible]s en amont de l'endroit où la glace a fini par obstruer le fleuve d'un b[illegible] à l'autre, et qu'elles arrivent à s'y amonceler en masses énormes.

Il est certainement impossible de déterminer jusqu'à quel point ces

venne
ouché
ıt na-
ı, elle
mont,
omme
ptote
t plus
e par
au de
pieds
lle, et
mille
à-dire
milles
l soit

nduc
a sur-
ement
et de
plus
rgeur
beau-
récie,
rface
et mis
glace
ve est
bien-
tes de
s une
reilles
sieurs
nd ou
elle se
ıction
ui tra-
ent se
struer
nasses

nt ces

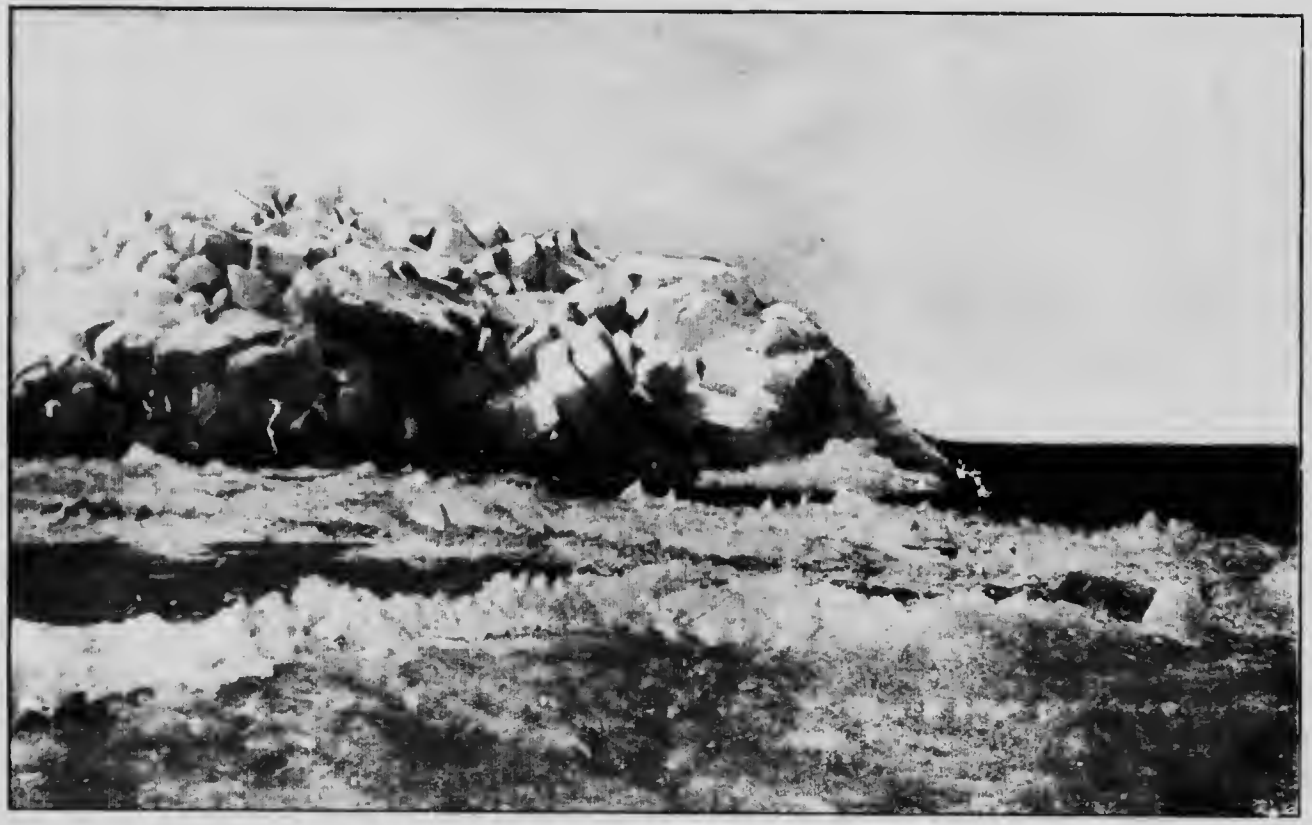


Fig. 1 — Amoncellement de Glace sur la Digue de Lachine par suite de la Poussée des Glaces, au Printemps

amoncellements reculeront l'eau, car les pires entassements connus jusqu'à date n'ont jamais eu pour se former les avantages que leur procurera ce barrage projeté.

Voilà ce qui se produira sur un chenal ouvert d'en aval du fleuve; mais, si les plans de la Compagnie sont exécutés, le courant à partir de l'allongement de cette coupe transversale ne sera pas assez fort pour tenir longtemps le chenal ouvert, après que l'hiver sera commencé.

D'un autre côté, les ingénieurs de la Compagnie déclarent premièrement, que le courant, à partir du barrage, sera assez lent pour permettre aux bateaux lourdement chargés de remonter le fleuve; et, secondement, qu'ils pourront même utiliser les vannes pratiquées dans le barrage à plusieurs pieds au-dessous de la surface, pour empêcher l'eau de se précipiter par le déversoir, et que de cette manière sera diminué le montant du frasil formé pour le froid, qui durcit, presque instantanément les minces couches de la crête des bourrelets d'eau qui se produisent à la surface du courant, frasil qui maintenant, presque chaque hiver, s'entasse en telle quantité au lac St. François, qu'il refoule l'eau et cause l'inondation de la partie basse de la ville de Cornwall.

Donc, ces deux cas prouvent qu'il n'est pas nécessaire que la glace d'une baie se détache pour commencer un engorgement de glace dans le fleuve; mais que la glace de surface qui se produit en amont du barrage, ou la glace flottante qui descend continuellement et viendra se heurter contre le barrage, quand l'eau passera par les vannes et non par le déversoir, s'entassera en quantités suffisantes pour couvrir totalement cette partie du fleuve sur une distance de plusieurs milles en haut du courant

D'un autre côté, c'est un fait bien connu qu'une compagnie, qui exploite une usine de force motrice dans notre climat aux hivers rigoureux, serait disposée à sacrifier de grandes sommes d'argent, pour pouvoir établir un réservoir ou bief en avant du grillage de l'entrée du coursier, qui serait suffisamment grand, et dans lequel l'eau serait assez calme, pour permettre à la surface de geler et de rester en cet état tout l'hiver. Que ne donnerait pas la *Lachine Power Co.* pour avoir un tel bief, et de quel prix ne serait-il pas pour Massena, même au cours de cet hiver pourtant comparativement doux?

Donc, conclusion inévitable, les conditions que devront obtenir les ingénieurs de la Compagnie, afin que les usines et les autres ouvrages puissent fonctionner avec satisfaction, sont les mêmes que celles qui permettront la formation d'une nappe continue de glace en amont du barrage, sur une distance considérable.

Et, tel que dit plus haut, bien que pareilles conditions soient idéales pour le fonctionnement des usines génératrices, elles sont destinées à

créer immanquablement les plus désastreux ravages, par suite de la formation d'immenses amoncellements de glace, dès le commencement de l'hiver qui, à mesure que la saison avancera, atteindront des proportions sans précédent.

L'extrait suivant d'un rapport de la *Montreal Flood Commission* n'est pas sans intérêt, car il énumère les endroits où les glaces créent habituellement des difficultés:

"Le fleuve St. Laurent est d'une largeur et d'une profondeur telles, que, nonobstant le grand volume d'eau qu'il roule (son débit à l'étiage étant de 315,000 pieds cubes par seconde, en amont du lac St. Pierre), son écart maximum entre les plus hautes et les plus basses cotes n'est que de six pieds, soit un dixième de celui de l'Ohio à Cincinnatti. Ce n'est que pendant l'hiver que l'eau dépasse ce niveau, et cette hausse provient de l'entassement des glaces. Les glaces exercent une influence sur les eaux du fleuve St. Laurent, à partir du point où s'arrête le refoulement de l'eau par les marées, jusqu'au pied des rapides de Lachine—soit une distance de 80 milles—toute la surface du fleuve, sauf quelques soupiraux, est couverte de glace. Mais, en amont des rapides de Lachine, le niveau n'est remonté par les glaces que sur une faible distance, vis-àvis de Cornwall et de Beauharnois. Partout ailleurs, y compris les parties non congelées, et celles des lacs couvertes de glace, sauf de rares exceptions locales, le niveau se maintient à l'état ordinaire. Les exceptions sont les endroits où un pont ou entassement de glace se forme, dans les chenaux plus étroits, en amont de Cornwall, lorsque les hivers sont très rigoureux, ou lorsque l'on concourt artificiellement à la formation d'un pont de glace, en coupant des blocs ou galettes le long du bord, et en les dirigeant à travers le chenal sur une île, afin d'établir la communication avec la terre-ferme. Ces ponts de glace ne changent pas le niveau de l'eau à cet endroit; mais, par suite de l'arrêt de la glace flottante, cette bande de glace peut avancer vers le haut du courant et atteindre un point où l'eau n'a que peu de profondeur, et où la rapidité du courant peut déterminer la formation d'un engorgement ou d'un barrage. Les parties du fleuve qui se sont pas couvertes de glace ont une longueur d'environ 40 milles, entre Cornwall et Prescott, et d'environ 15 milles entre le lac St. François et le lac St. Louis, et d'environ 10 milles entre la partie couverte de glace do ce dernier et le pied des rapides de Lachine. On ne connaît pas de cas d'un barrage permanent, lorsque, en aval de l'endroit où il est formé, il existe une partie libre de glace dans son voisinage immédiat (comme dans le cas d'une gorge au moment de la débacle), mais la hausse permanente du niveau d'hiver à Cornwall et à Beauhar-

a for-
ement
opor-

ission
réent

rofon-
e (son
mont
et les
celui
l'eau
t des
fleuve
l'eau
e dis-
s sou-
le La-
le dis-
urs, y
le gla-
l'état
tasse-
ont de
e l'on
n cou-
à tra-
vec la
l'eau
cette
eindre
ité du
d'un
glace
scott,
uis, et
ernier
s d'un
formé,
médiat
, mais
auhar-

Fig. 2. Amoncellement de Glaces à la Gorge Polly, Ile de Cornwall.

nois est due aux mêmes causes que celle qui a lieu à Montréal, à savoir: la jonction d'une partie restée libre à une autre couverte de glace, ou la rencontre d'un fort courant avec de l'eau comparativement immobile."

Les dommages causés par les glaces et la hausse de niveau, avant la construction des ouvarges de protection à Montréal, sont des faits bien connus. Les ponts de glace et les débordements de glaco sur les rives se sont renouvelés fréquemment aux rapides des Cèdres. Cornwall a été témoin de nombreuses inondations causées par l'entassement des glaces dans le lac St. François.

La glace de surface au lac St. François ne sert qu'à former un pont qui arrête toute la masse des glaces flottantes, glaçons et frasil entraînés par le courant et mélangés avec des galettes de glace de surface. Les eaux du chenal, poussées par la rapidité du courant, viennent so briser contre les eaux plus tranquilles du lac, et favorisent la cimentation des grandes galettes et des glaçons, et donnent ainsi une plus grande résistance au devant du pont de glace. D'un autre côté, les glaces de fond ou du bord, épaissies par le gel et la neige (rendues plus lourdes par les dégels et par les pluies accidentelles, et aidées par le frasil qui remplit les interstices) s'avancent dans le courant et ont pour effet d'[illegible]ver la surface. Cette hausse monte les glaces du bord et parfois les détache, quand les conditions sont favorables; ces monceaux de glace entraînés par le courant et poussés par le vent descendent par le chenal principal jusqu'à la rencontre du barrage. S'il survient alors une forte tempête de neige accompagnée d'un vent violent, qui souffle cette neige de la surface des grandes nappes de glace (le fleuve est souvent impassable en bateau à rames pour cette cause), il se forme une masse qui remplit rapidement toutes les interstices qui séparent les galettes flottantes, et la quantité de ces glaces couvre rapidement les espaces laissés libres vers le haut du courant.

Donc, si l'on construit un barrage au Long-Sault, toute cette accumulation de glace se réunira en ses eaux tranquilles au commencement de l'hiver—selon le temps—et le pont remontera rapidement le courant jusqu'à la pointe Weaver, où la largeur du fleuve est de beaucoup rétrécie par une projection rocheuse, et où le courant est proportionnellement plus rapide. En cet endroit les glaces qui descendent le fleuve se massent contre l'étroit devant du pont. Quelquefois le courant soulève les galettes de glace et les plante sur les côtés; en pareille position elles plongent dans le courant et en émergent à une grande hauteur au-dessus de la surface, et tous les espaces libres se remplissent rapidement de frasil et de glaçons de neige fondante. Quelques-uns de ces blocs de glace de fond, alourdis par des masses de frasil, plongent sous la glace de surface, mais se relèvent bientôt, lorsque l'état des choses le

permet, et viennent se coller à la surface interne de la glace de surface, et ainsi augmentent considérablement l'épaisseur de celle-ci, et forment une sorte de rideau suspendu le long du devant du pont de glace. L'amoncellement se forme ici sur la rive sud, et quand l'eau s'élève à une hauteur suffisante sur le devant, la pression de l'eau produit une poussée qui emporte des monceaux de glace dans la direction de la pente du lit du fleuve, c'est-à-dire du côté canadien. Ce phénomène s'est produit en 1887 et en 1905. En cette première année une maison de brique fut défoncée et les occupants s'en échappèrent sans pouvoir rien emporter de leurs effets. Un peu plus loin, les glaces pénétrèrent dans l'étage inférieur d'une autre maison et la démolirent. Mais ces bancs tendent seulement à resserrer l'amoncellement, et un second pont se forme par-dessus, et ce procédé se répète ainsi vers le haut du fleuve jusqu'à la rencontre d'une autre partie étroite du fleuve. En 1905, ce second pont remonta de six milles en amont de la pointe Weaver, ou jusqu'en amont de Morrisburg, le devant se dirigeant, à partir d'un point en amont de l'île Canada, en une ligne oblique, vers le bord du canal. Heureusement qu'en cet endroit des temps plus chauds arrêtèrent ses progrès, autrement un nouvel amoncellement se serait formé et comme le courant se rue avec force vers la rive nord, la masse des glaces aurait très probablement éventré le bord du canal et démoli l'édifice des pompes de la ville et d'autres maisons sur la rive.

En jetant un coup d'œil sur une carte de navigation, on voit que les parties étroites suivantes sont situées à la pointe Pine Tree et à la pointe Rockway à Iroquois, où une masse de glace, qui doit suivre le courant, détruira certainement la partie basse de la ville.

Pendant l'amoncellement de 1879, bien que les glaces s'arrêtassent à une distance de quatre milles de Morrisburg, l'eau passa par-dessus les écluses d'amont du canal de Morrisburg, au-delà du rapide Plat. Donc, on peut en toute sûreté, affirmer qu'une formation de glace au commencement de l'hiver, sur la partie inférieure du fleuve, occasionnera une crue des eaux beaucoup plus forte que celle de cette année, et fera disparaître la chute de 3.36 pieds, entre la tête du canal de Morrisburg et Iroquois. Personne ne saurait dire jusqu'à quel point ce pont avec ses amoncellements pourra remonter le fleuve.

Mais on connaît l'histoire des trois derniers engorgements. Les plus anciens habitants n'eurent jamais connaissance d'un amoncellement de glace dans le fleuve, avant que ces obstructions ne fussent jetées sur l'île Croil.

La crue de 1879 fut causée par la formation artificielle d'un pont de glace de l'île Croil à la pointe Baker, dans le chenal du nord, et de la tête de cette île à la rive américaine sur le côté sud. La glace remonta jusqu'à la pointe Weaver, la première partie étroite du fleuve, où se

forma un amoncellement, et des bancs de glace qui s'y arrêterent furent poussés sur les terres basses de l'endroit. En cette année, l'eau s'éleva à Morrisburg, situé à 6 milles en amont du front de ont, à une hauteur supérieure à celle qui fut causée par l'amoncellement de 1905.

En 1887, un pont fut formé encore à la pointe Weaver, dans le chenal du Nord, mais à travers le chenal, entre les îles Chat et Croil sur le côté sud. Le premier amoncellement, commença, comme celui de 1879, à la pointe Weaver, le pont de glace ne s'étendant qu'à une faible distance en amont. L'eau s'éleva à 12 pieds au-dessus de la normale à Morrisburg, et l'on n'empêcha l'inondation de canal qu'en plaçant des planches d'arrêt sur les portes des écluses d'amont. Les bancs de glace détruisirent, à la pointe Weaver, une maison de brique et une maison de bois, qui se trouvèrent sur leur passage. Toutes les routes le long du fleuve et une partie des fermes riveraines furent inondées.

En 1905, le pont de glace commença au même endroit qu'en 1887, mais cette fois, après avoir formé un amoncellement à la pointe Weaver, il se prolongea d'un quart de mille en amont de Morrisburg, le devant commencant à la tête de l'île Canada et descendant obliquement le courant jusqu'au bord du canal. A cet endroit du fleuve les galettes de glace s'arrêtèrent, pointe en l'air; plusieurs furent lancées sur le haut du pont et le long des bords, d'autres furent poussées et tenues sous l'eau. Un deuxième amoncellement était en voie de formation, lorsque la fin de la saison et une suite de jours de temps doux y mirent un arrêt et exemptèrent la localité des dommages qui en auraient résulté.

Entre les années susdites, d'autres ponts se formèrent à la pointe Weaver, mais du temps doux et des conditions défavorables les obligèrent à se rompre, avant que l'eau ne se fût élevée assez haut pour causer des dommages.

Quelques Effets sur la Navigation

Etudions maintenant les effets nuisibles des plans projetés sur la navigation. Les nouvelles écluses améliorées seront situées au pied de l'île Long-Sault sur la rive américaine. Pour racheter cette différence d'altitude de 47 pieds, au moyen d'une ou de deux écluses, n'y aura-t-il jamais de ruptures et de désastres qui en seront la conséquence, tels que ceux qui se sont produits au Sault Ste Marie?

Le chenal entre l'île Barnhart et le côté américain, aboutissant à l'emplacement projeté, où doivent être construites les écluses, est inégal et tortueux; il est sillonné de courants contraires et de remous, cette combinaison de causes le rend difficile à la navigation, même pour des bateaux de peu de longueur, soit pour remonter soit pour redescendre le courant. Qu'on s'imagine ce que deviendra ce chenal,

quand son principal tributaire sera traversé par un barrage entre l'île Long-Sault et l'île Barnhart, et que le chenal du Sud sera complètement fermé par des écluses et les ouvrages d'approche en ses eaux calmes. Le niveau de l'eau sera abaissé, le courant plus rapide, de sorte que nul bateau ordinaire ne pourra y passer.

Tout homme qui a navigué sur ce fleuve sait que le courant, vis-à-vis du canal de Cornwall, coule plus rapidement là que partout ailleurs, dans le chenal des bateaux, entre le canal de Cornwall et Morrisburg, et ce ne sera certainement pas un gain de temps que de contraindre un bateau à lutter contre un tel courant.

En outre, étant donné qu'un pont de glace se prolonge jusqu'à Morrisburg, il est douteux que le fleuve puisse être libéré des glace, surtout des grandes masses plus lourdes qui se réunissent dans une eau rapide, pour le temps habituel de l'ouverture de la navigation. Il est certain que la navigation sera fermée au moins un mois plus tôt, et qu'elle sera paralysée pendant le temps le plus pressé, au commencement et à la fin de la saison; il est même possible qu'il survienne un retard beaucoup plus considérable, causé par les dommages qu'auront subis les chaussées du canal, par suite du débordement des bancs que forment toujours les entassements de glace.

Lors des hautes eaux des saisons passées (et celles des deux dernières années ont atteint le niveau le plus élevé depuis 1871), les chaussées du canal ont beaucoup souffert par les eaux que refoulent contre elles les bateaux qui descendent le chenal. Donc, si le fleuve est barré, ce lavage des chaussées sera continuel, ce qui occasionnera au gouvernement des dépenses de centaines de mille dollars par année. Le tablier du pont de Cornwall construit sur le fleuve, et qui est la propriété du chemin de fer *New York Central and Ottawa*, un embranchement du New York Central, est à 60 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Donc, comment les bateaux pourront-ils passer en dessous, s'ils sont obligés de suivre ce chenal. Les bateaux de la R. & O. qui sautent les rapides, ont supprimé leur mâture. Quand le pont fut construit, les ingénieurs trouvèrent que le fond du fleuve ne pouvait pas supporter des piliers, que même si c'eût été possible de faire usage d'une travée tournante, il eût été impossible d'augmenter suffisamment la hauteur pour donner assez d'espace aux bateaux à vapeur.

Mémoire Présenté par le Capitaine W. J. Murphy:

Il est tout naturel que les propriétaires fonciers et les citoyens de Morrisburg et des environs s'opposent fortement au projet de barrer les rapides du Long-Sault; ceux qui ont habité cette localité toute leur

e l'île
ment
lmes.
ue nul

vis-à-
leurs,
burg,
aindre

squ'à
, sur-
apide,
ertain
e sera
t à la
ucoup
ussées
urs les

nières
ussées
e elles
ré, ce
verne-
ablier
té du
nt du
Donc,
bligés
pides,
nieurs
iliers,
uante,
onner

ens de
rer les
e leur

Fig. 3 — Glace Amoncelée et Long de la Rive à la Suite d'une Poussée Exercée sur la Masse, pendant l'Hiver

vie, des hommes qui possèdent une grande connaissance du fleuve, qui ont surveillé la marche des eaux, hiver et été, depuis des années, qui comprennent les courants, connaissent les hauts-fonds et les rapides, sont persuadés que si ce plan est mis à exécution, le canal et les quais de Farran Point et de Morrisburg seront submergés, même en été. On ne saurait calculer les énormes dommages qui en résulteront sur des milles de distance en amont et même en aval.

On a relevé une différence de niveau de 90 pieds, de la tête des rapides Galop au pied du Long-Sault; en amont du Sault, une partie du fleuve, d'environ 50 milles de longueur, reste libre de glace de surface pendant l'hiver. Ce n'est qu'une suite de rapides de la tête des rapides Galop au pied du Long-Sault. En certains endroits l'eau y est peu profonde, et en d'autres, il y a des passages étroits. En hiver, les bords sont couverts d'une neige que les vents entraînent continuellement dans le fleuve; de fortes chutes de neige surviennent et alourdissent ces glaçons qui se rapprochent et se collent ensemble à un endroit plus réserré, et arrêtent la descente des autres glaces. Toute obstruction qui entravera la marche des glaces produira des amoncellements en ces endroits; c'est la glace de neige qui se prête le mieux à la formation des obstructions. A certains endroits, près des rapides inférieurs, elle se solidifie et se colle au fond de l'eau; la descente continue des glaces en grossit la masse et il se forme alors un banc solide. Le niveau de l'eau est immédiatement élevé par ce barrage, les glaces du bord sont soulevées et viennent s'ajouter à la masse déjà accumulée; des bancs se forment par la poussée, et tout ce monceau se durcit sous la pression qui continue à s'y exercer; si les conditions se maintiennent favorables, ce travail se poursuit quelquefois plusieurs jours, et il se produit des inondations désastreuses, comme celles mentionnées ci-après. On sait qu'une fois l'eau a monté de 15 à 20 pouces en une nuit à Morrisburg. Sur demande téléphonique à Farran Point on apprit que nul entassement de glace n'existait en cet endroit; on s'adressa par téléphone à Dickinson Landing et l'on sut qu'un engorgement de glace, d'environ 20 pieds de haut, s'était formé en aval des rapides du Long-Sault, près de Cornwall; il fit monter l'eau à Dickinson Landing d'environ 3 à 4 pieds.

En 1887, un amoncellement de glace se forma à Farran Point, et l'eau s'éleva de 12 pieds au-dessus de la normale, de sorte que l'eau du fleuve passait par-dessus les portes; il fallut donc mettre des poutrelles sur le haut de ces portes, afin d'empêcher l'inondation du canal. Cette élévation eut pour résultat d'éteindre le rapide Plat.

Vis-à-vis de Morrisburg, dans l'état de New York, l'eau couvrit un tiers de la ferme d'un cultivateur qui, pour sauver ses animaux, fut obligé de construire une plate-forme; ces bêtes eussent été noyées, si le niveau avait monté beaucoup plus.

A la pointe Weaver, à peu de distance en aval de Morrisburg, les glaces débordèrent. Elles renversèrent une maison de brique qui devint ensuite la proie des flammes; les occupants eurent à peine le temps de fuir, tant fut rapide la poussée des glaces. Un peu plus loin, le premier étage d'une autre maison fut défoncé.

Le barrage proposé, s'il est construit, aura certainement pour effet de ralentir la vitesse du courant et de créer des engorgements: le Long-Sault est en réalité une soupape de sûreté pour cette partie du fleuve, car il entraîne les glaces formées dans les courants d'amont.

Un pont de glace ayant été la cause de la désastreuse inondation de 1879, on peut conclure que tout ce qui entrave la marche des glaces produit des amoncellements.

Si le barrage projeté est construit, il y a tout lieu de croire qu'il se formera une nappe d'eau calme sur une certaine distance en amont de la tête du Long-Sault. Elle se congèlera d'un côté à l'autre, et produira les mêmes effets que le pont de glace de Farran Point, en 1879.

Les plus anciens habitants de cette localité ne se souviennent d'aucun amoncellement des glaces dans le St. Laurent, avant la construction des ponts de glace.

L'engorgement de 1879 ne remonta pas à plus de quatre milles de Morrisburg, et cependant les eaux étaient plus hautes qu'en 1905, lorsque les glaces s'amoncelèrent jusqu'à un mille en amont du village. Si en ce temps-là une forte chute de neige fut survenue, elle [illegible] it été poussée vers le pied des rapides où elle eût détruit l'usine gé[illegible] ice et le coursier, et aurait pu faire une brêche au canal, et des d[illegible] ves impossibles à prévoir en seraient survenus. Néanmoins, les eaux [illegible] rent le foyer de la chaudière à vapeur du château d'eau.

Si le barrage est construit, l'engorgement commencera beaucoup plus tôt dans la saison, en conséquence, il se produira une plus grande quantité d'accumulation de glace, et les chutes de neige, pendant une plus longue période, causeront des inondations plus désastreuses.

Les promoteurs, par la voie de la presse, annoncent que l'on fera une économie de temps en transportant les passagers et les marchandises par des bateaux qui feront usage de l'écluse proposée sur le territoire américain. Les hommes qui connaissent le fleuve pensent que le courant, en amont de Cornwall, est si fort que les barges ou les bateaux à la remorque ne pourront pas remonter l'emplacement de l'écluse projetée, car le chenal est très sinueux et de peu de profondeur à certains endroits.

MAXIMUM EXTENT OF ICE ON RIVER ST. LAWRENCE

FEBRUARY, 24TH 1911

To accompany paper by

HOWARD T. BARNES, F. R. S.

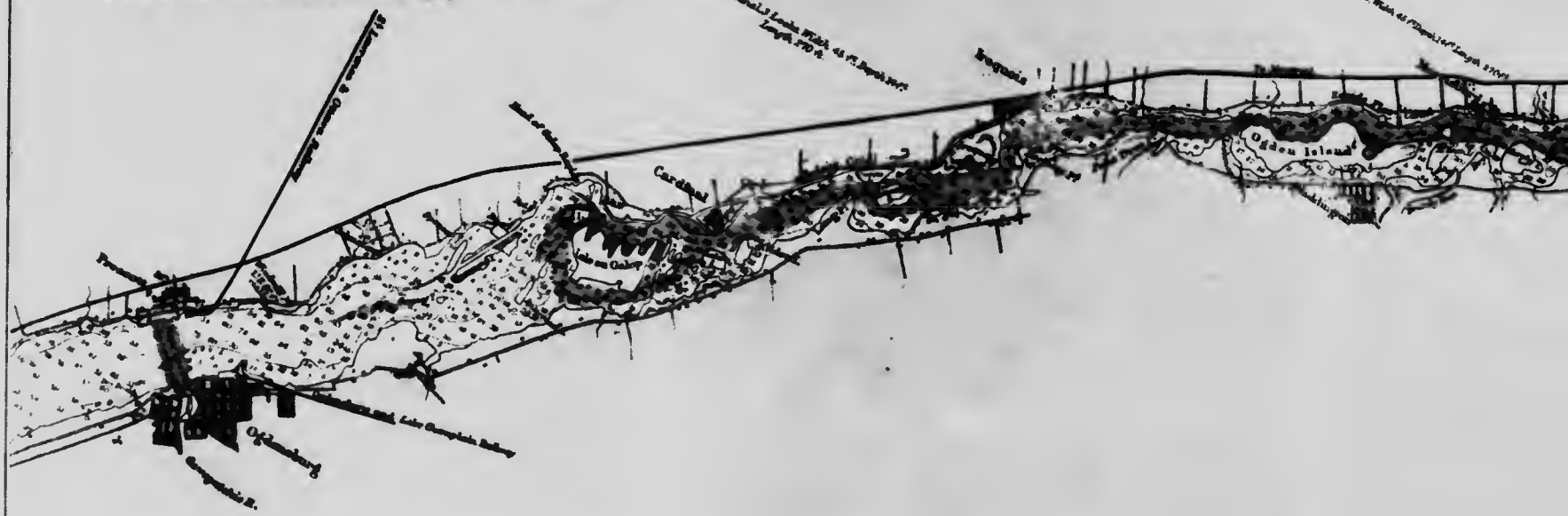
Scale of Miles

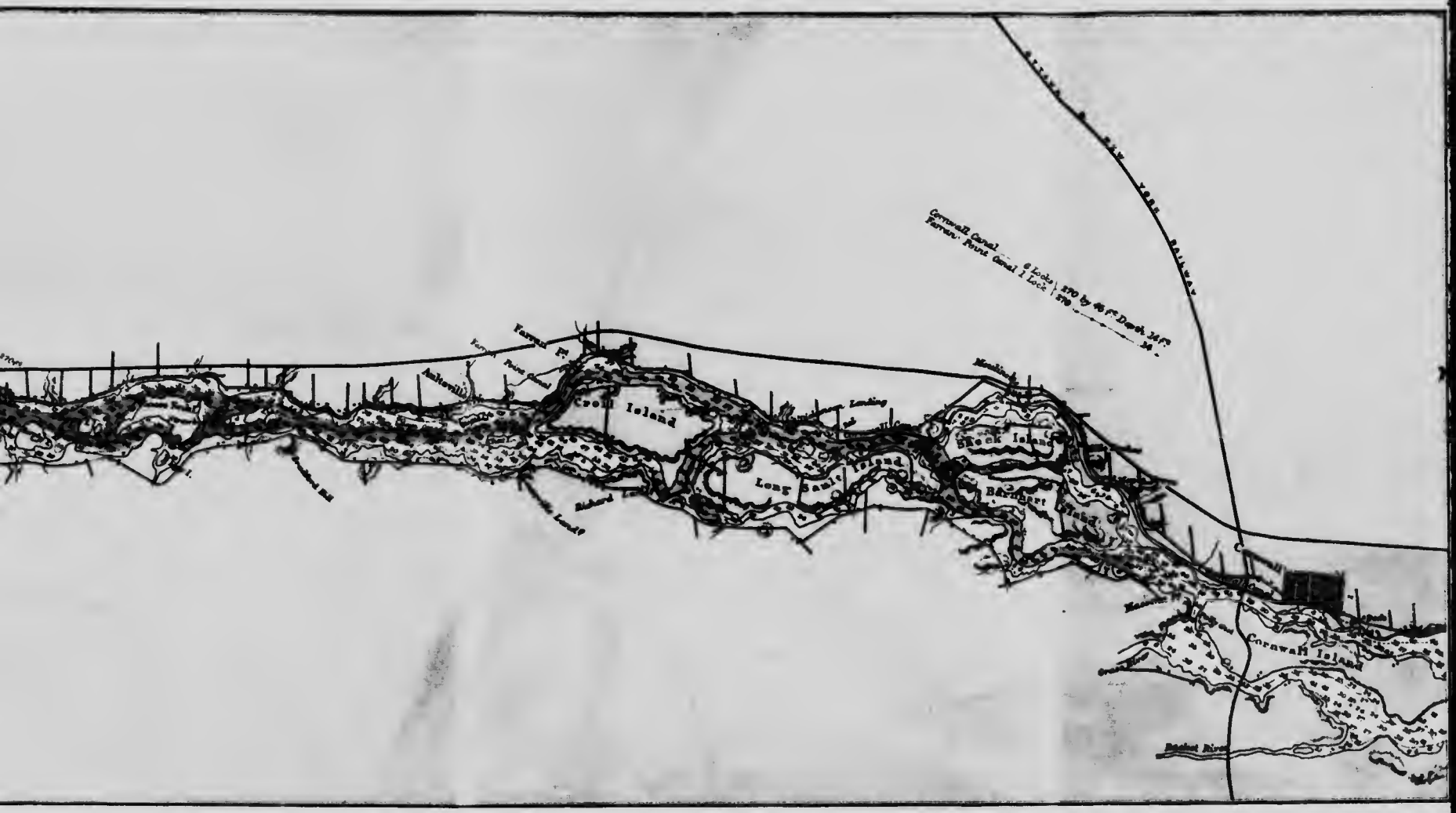
0 1 2 3 4 5

Open water, February 24th 1911, shown thus ...

Ice-covered portion of river, uncoloured .....

Note. February 24th was selected because, in 1911, the ice-covered area reached its maximum on that date




Cornwall Canal
Farrow Point Canal
Crown Island
Long Sault Island
Stock Island
Cornwall Island

ANNEXE XXV

CONDITIONS DES GLACES DANS LE ST. LAURENT

Par

LE PROF. H. T. BARNES, D. SC., F.R.S. DIRECTEUR DES SCIENCES PHYSIQUES, UNIVERSITÉ MCGILL, MONTRÉAL

LA congélation du fleuve St. Laurent s'opère chaque annéo approximativement de la même façon dans la totalité de sa longueur. Quand arrive l'hiver, la température de l'eau tombe au point de congélation, et la glace commence à se former à la surface. Vu les courants, dont la vitesse moyenne est d'un mille par heure, dans les plus larges parties du chenal principal, la surface ne gèlerait pas en permanence, s'il ne se formait pas do "paquets de glace" dans les passages étroits. La glace s'étend en amont à partir de ces points d'arrêt, et bientôt elle recouvre une grande surface. Par exemple, les lacs St. Pierre, St. Louis et St. François se congèlent d'abord à la partie inférieure, et la glaco suit alors une marche ascendante. Les baies et les anses, où la surface de l'eau est comparativement calme, contribuent à la congélation, et la glace s'y forme rapidement. Des cassures de glace emportées par le vent aident grandement à cette première congélation. Une grando partie du fleuve reste à découvert, pendant tout l'hiver, même au temps des plus basses températures, et c'est pourquoi nous avons eu l'avantage d'étudier les différentes formes des glaces qui ne manquent pas d'intérêt.

Depuis 1895, je me suis attentivement occupé des glaces du fleuve, et j'ai trouvé qu'il est possible de les diviser en trois classes principales. Les hommes qui sont en contact avec le fleuve les connaissent de longue date. Je vais essayer de les décrire, ainsi quo les conditions physiques qui contribuent à les former.

Glace de surface ou nappe de Glace

Cette glace se formo sur toutes les larges parties du fleuve, et elle doit son origine à des accumulations d'une coucho de glace de surface poussée pa le vent, comme eu soufflée l'écume, dans les baies ou anses des parties plus étroites. Uno estacade flottante, ou lo bord d'un rocher, suffit quelquefois pour donner assez de force à la glace de surface pour se former en avançant vers le haut du courant, jusqu'à ce que la nappe ait couvert plusieurs milles de courants d'eau rapides.

Une fois commencée, cette glace de surface s'épaissit d'abord rapidement, et ensuite plus lentement, par suite de la transmission de la chaleur à travers la glace à l'air froid de l'hiver.

J'ai soigneusement étudié le progrès de leur formation, et j'ai trouvé que le fleuve St. Laurent se couvre d'une épaisseur de glace d'environ 26 pouces. Quand approche la fin de l'hiver, généralement au commencement de mars, la glace atteint son maximum d'épaisseur. Elle s'amincit ensuite lentement, mais continuellement, jusque vers le milieu d'avril; elle n'a plus alors qu'environ la moitié de son épaisseur. Une fois désagrégée par la chaleur du soleil et les vents doux du printemps, la nappe de glace se convertit en une masse d'aiguillettes de glace verticales prêtes à culbuter les unes sur les autres, au moindre choc, comme un rang de briques. C'est ce qui explique pourquoi l'on dit qu'au printemps la glace tombe au fond de l'eau, tant est rapide la fonte des aiguillettes, une fois qu'elles ont été renversées et plongées dans une couche d'eau plus chaude. D'après mes expériences, une légère élévation de la température de l'eau au-dessus du point de congélation influe beaucoup sur l'épaisseur atteinte par la glace de surface pendant l'hiver. Une faible élévation au-dessus du point de congélation, par exemple, un centième d'un degré centigrade, (32+018°F.) déterminera la limite de la formation de la glace.

On rencontre souvent des ouvertures dans la glace de surface, uniforme par ailleurs, qui recouvre les lacs du St. Laurent. Les mesurages de la température de ce "soupiraux" ont indiqué jusqu'à $\frac{1}{100}$ d'un degré au-dessus du point de congélation, ce qui suffit à empêcher constamment la formation de la glace en ces endroits. Cette élévation de la température est due à un courant d'eau qui monte du fond vers la surface.

La glace de surface, tout en protégeant l'eau contre l'action directe du vent, empêche aussi la chaleur du soleil d'y pénétrer. On peut s'en rendre compte au printemps, avant le commencement de la débâcle de la glace de surface. La glace commence à se former d'abord à la partie inférieure des lacs et suit une marche ascendante; au printemps, elle fond d'abord à la partie supérieure et suit une marche descendante. La glace a une tendance à fondre et à s'entasser dans le bas des rivières, vu la désagrégation qui s'opère plus tôt dans les parties supérieures, il se produit chaque année des débordements de glace à divers endroits. La figure 1 montre les glaces du lac St. Louis impilées sur le garde-digue à Lachine, après la débâcle au printemps.

Quelquefois la glace de surface a ses avantages d'autres fois un chenal libre de glace peut être préférable.

On y gagnerait grandement, si l'on pouvait tenir ouverts les chenaux du St. Laurent sur toute la longueur. Toutes les glaces flottantes

bord
on de

ouvé
viron
com-
Elle
mi-
seur.
prin-
es de
ndre
l'on
de la
ngées
une
con-
rface
géla-
3°F.)

uni-
ages
legré
nent
mpé-

recte
s'en
bâcle
à la
mps,
nte.
ères,
ures,
oits.
ligue

che-

che-
ntes

Fig. 4. Un Amoncellement de Glaces dans le St Laurent, en Partie Coupé par un Brise-Glace. Les Aiguillettes de Glace en Dessous se Relèvent pour Obstruer le Chenal.

seraient emportées jusque dans les eaux de marée qui en débarrasseraient le fleuve, et ainsi serait diminuée la moyenne de la production de la glace. La saison de la navigation s'ouvrirait plus tôt, car la fonte des glaces commencerait de bonne heure au printemps. Quand il se forme un pont de glace, précédé en amont, d'une partie libre de glace, tel qu'à Lachine. Cascades et Cornwall, les glaces flottantes s'y arrêtent, et il y a alors amoncellement. On se sendra compte du danger de ces entassements, lorsque j'aurai décrit la seconde espèce de glace qui se forme dans le fleuve.

Glace Frasil

Les Canadiens-Français appellent frasil une glace fine, spiculaire, parce qu'elle ressemble au fraisil, ou résidus de charbon de forge à demi brûlé. Il se forme toujours dans un chenal où le courant est trop rapide pour empêcher la glace des bords de se rejoindre à la surface; on le nomme souvent "glace fondante". C'est en partie une glace formée à la surface, et en partie un produit de la congélation intérieure de la masse d'eau. Il se présente sous diverses formes de finesse, depuis la feuille de glace, qui commence sur une surface unie et mobile, jusqu'aux aiguillettes les plus tenues et presque imperceptibles. Les cristaux de frasil se rassemblent en bloc, quand ils sont entraînés au loin dans une eau à découvert.

On peut produire artificiellement du frasil, en agitant de l'eau avec rapidité, quand il fait bien froid. Une cuvée d'eau, placée dehors en hiver et remuée rapidement, devient bientôt une masse de grumeaux provenant de la formation de ces cristaux. On ne saurait se tromper en disant qu'une eau à découvert se charge jusqu'au fond de frasil, lorsqu'elle est bouleversée par le vent pendant un froid intense. L'eau prend alors une teinte indéfinie, on la dirait mélangée de sable fin. On peut, à tout moment, pendant une basse température, constater la présence de ces aiguillettes dans l'eau, en l'examinant dans un verre du liquide. La somme de ces cristaux que peut contenir le verre dépend du degré de froid. Un temps couvert avec vent qui souffle contre le courant en produit le plus. C'est le résultat de l'agitation de la surface et de la rapide extraction de la chaleur. Un temps clair, quoique très froid, ne forme pas beaucoup de frasil, à cause de l'absorption des rayons du soleil près de la surface, qui contrebalance l'effet de l'air froid. Pendant la nuit, sous un ciel étoilé et le souffle du vent, il se produit d'immenses quantités de ces fins cristaux, en proportion de la température de l'air. J'ai constaté la présence d'environ un quart de million de ces aiguillettes de glace dans un pied cube d'eau, au cours d'une journée de froid moyen, mais j'ai pu me prouver que ce nombre était de plusieurs millions pendant un froid rigoureux.

C'est la présence du frasil que les ingénieurs redoutent beaucoup dans un chenal: car, bien qu'une couche de glace de surface puisse avoir été formée plus avant dans l'eau, les courants entraînent ces cristaux bien au-dessous de cette couche. Il se produit de grandes variations de niveaux dans une rivière, par le barrage ou l'arrêt complet d'un chenal causé par le frasil entraîné sous la glace de surface et se tassant sur chaque côté du passage. De grandes masses de frasil se rassemblent dans les baies tranquilles par la dérive de cristaux, où elles se collent ensuite à la surface interne de la feuille de surface, et forment des masses qui atteignent même le fond de l'eau: Nous en avons mesuré des épaisseurs de 80 pieds.

Quand on sonde à travers la glace, on peut généralement faire descendre le plomb à travers les masses de frasil; mais souvent ces masses se congèlent si durement qu'elles empêchent toute pénétration. La distance à laquelle le frasil est entraîné dépend de la rapidité des courants et de l'étendue du chenal à descendre et en amont. Dans le fleuve St. Laurent, à Montréal, le frasil, formé ordinairement dans les eaux libres des rapides de Lachine et au-dessus, se rencontre jusqu'à Varennes, à douze milles en aval. En ce cas, le fleuve n'est pas obstrué de glace en amont des rapides jusqu'au lac St. Louis, éloigné de sept milles.

C'est à Cornwall que l'on trouve les plus grands entassements de glace; la rapidité du courant sur un parcours de 40 milles, à partir de Prescott, aidée par l'agitation des rapides du Long-Sault, produit tonnes sur tonnes de frasil. Cette glace est entraînée dans le grande expansion du lac St. François, où elle rencontre des eaux plus calmes; en montant à la surface, elle forme bientôt une couche de glace. Le pont de glace une fois formé constitue un barrage, et sous peu les petits chenaux qui entourent l'île Cornwall sont bouchés de glace, et les entassements de l'hiver commencent. Bientôt le niveau de l'eau s'élève, et la glace monte et forme des monceaux Après quelques temps le niveau se rétablit à son état normal et l'eau se pratique un passage sous la glace. A partir de ce temps, et pendant le reste de l'hiver, le niveau monte ou descend selon les quantités plus ou moins grandes de glace qui descendent des eaux d'amont. La figure 2 montre un banc de glace, tel que cela arrive en hiver à la partie supérieure de l'île de Cornwall, au goulet Polly. Il faut se rappeler que ce banc de glace, qui se continue presque sans interruption, jusqu'à l'extrémité de l'île Barnhart, est moins considérable qu'il le serait, si le grand lac St. François n'était pas là pour recevoir l'énorme quantité de frasil qui descend au cours des mois de décembre et de janvier.

Pendant l'hiver cet empilement de glace produit des refoulements qui élèvent le niveau de l'eau avec accompagnement d'inondation et

aucoup
e avoir
ristaux
ons de
chenal
nt sur
nblent
collent
s mas-
ré des

re des-
nasses
. La
s cou-
fleuve
eaux
à Va-
ostrué
e sept

nts de
partir
roduit
rande
lmes;
pont
s che-
tasse-
ve, et
iveau
glace.
nte ou
escen-
el que
goulet
esque
con-
pour
ois de

nents
on et

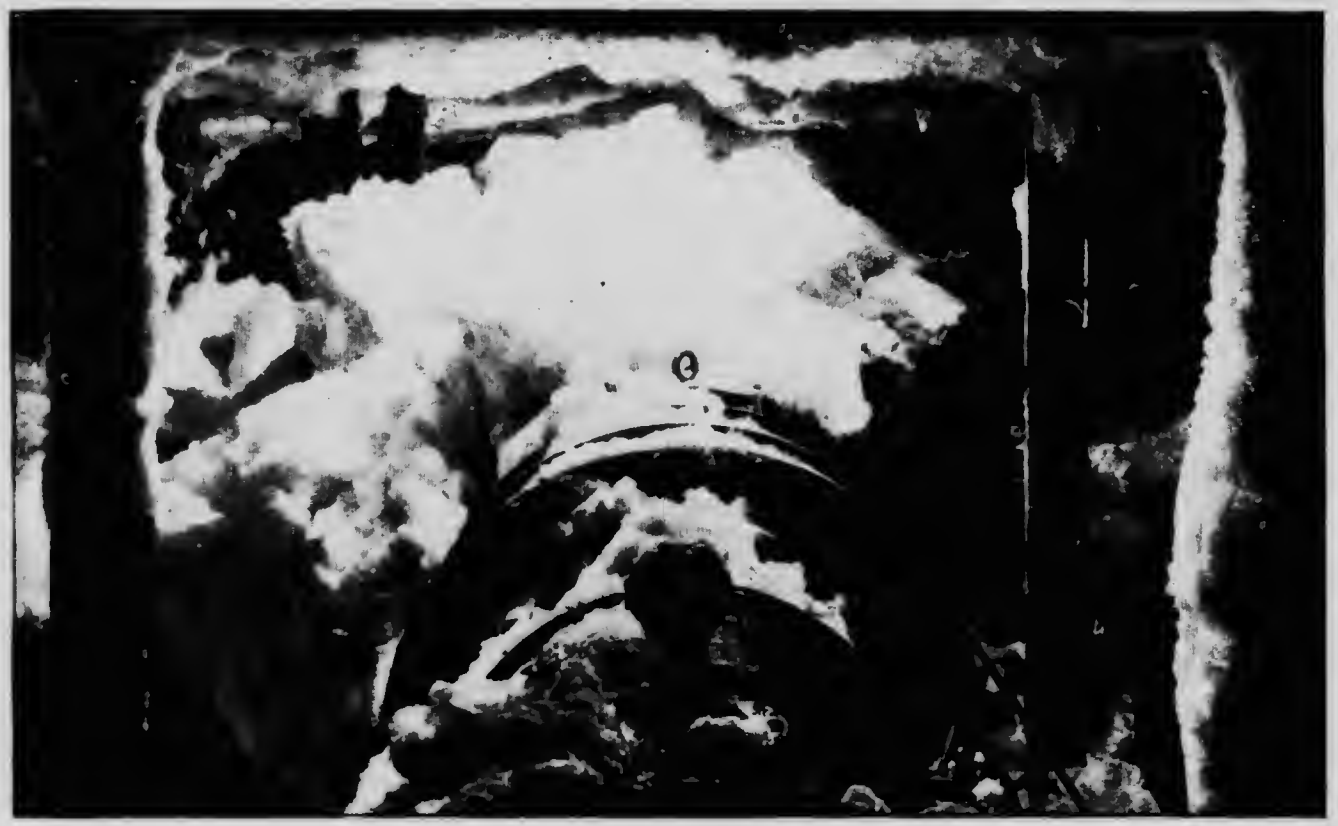


Fig. 5. — Coursier Bouché en Quelques Heures par des Aiguillettes de Glace (Frazil). — L'Eau est Enlevée, et des

de dépôts de glace le long de la rive. La figure 3 montre le résultat d'une de ces poussées de glaces; après que l'eau a réussi à se frayer un passage, de grandes masses de glace hautes et sèches restent suspendues çà et là sur les bords. La figure 4 montre la conformation d'un de ces empilements de frasil sur les bords du St. Laurent. On remarque à sa partie inférieure un passage pratiqué par un brise-glace. La glace émerge de l'eau d'au moins six pieds, soutenue par des masses de frasil. J'ai vu des monceaux de frasil émerger de l'eau de douze à quinze pieds, une fois dégagés par le travail des brise-glace. La figure 5 représente un coursier que le frasil a bouché en peu d'heures.

Glace de Fond

La forme de glace qui a attiré plus l'attention que toutes les autres formes que l'on trouve dans la nature, est connue en ce pays sous le nom de glace de fond. Tel que son nom l'indique, c'est de la glace qui est attachée ou ancrée au fond d'une rivière ou d'un cours d'eau. Elle a été observée dans presque tous les pays où il se forme de la glace de rivière, et on l'appelle tantôt glace de terre ou glace de fond.

Nous trouvons que dès l'année 1810, des auteurs faisaient une distinction entre trois sortes de glaces de rivière: 1. Celle qui se forme à la surface; 2. Une autre qui se forme dans le milieu de l'eau et qui ressemble à des noyaux ou à des grêlons; 3. La glace de terre, qui se produit sur le fond, principalement dans les endroits où il y a des herbages auxquels elle peut s'attacher. Ces auteurs la décrivent comme étant "pleine d'alvéoles comme un nid de guêpes, mais moins régulièrement; elle enlève du fond des corps très lourds, car son poids spécifique est inférieur à celui de l'eau qui lui donne naissance. La glace qui se forme dans le milieu de l'eau monte à la surface où elle se rassemble en grandes masses; mais celle-ci et la glace de fond ne se forment que lorsqu'il survient des froids subits et rigoureux, aux endroits où l'eau est peu profonde, et la surface agitée de façon que la congélation ne puisse s'opérer. La glace de fond endommage beaucoup les fossés et autres ouvrages aquatiques. On ne trouve pas ce genre de glace dans les climats tempérés d'Europe."

Ces trois espèces de glaces sont ce que l'on appelle glace de surface, frasil et glace de fond.

Ce sont les cristaux de frasil formés pendant une température très basse qui sont le plus à craindre pour les travaux de construction, quand la glace de fond est formée et qu'elle augmente de volume, et non pas, comme on le suppose quelquefois, lorsque le froid est modéré et que ces énormes blocs se détachent et montent à la surface. (Voir la figure 7) Les conditions qui contribuent à la formation de la glace de fond ne sont

pas les mêmes que celles qui déterminent la production du frasil et vice versa. Les méthodes de construction pour obvier à l'une ne conviennent pas à l'autre. Aussi longtemps que durera le problème de la glace, il y aura des circonstances qui favoriseront l'une ou l'autre, ou les deux. Quand l'eau d'une rivière est peu profonde, et que son cours est lent et la surface tranquille, c'est probablement la glace de fond qui se formera à l'excès; il se produira, au contraire plus de frasil dans un cours d'eau profond et tourmenté. Toutefois, la quantité de frasil formée dans l'un ou l'autre cas ne sera pas très différente: il est probable que c'est la glace de fond qui l'emportera. On a trouvé de la glace de fond dans une rivière jusqu'à une profondeur de 30 à 40 pieds.

Tout semble nous porter à croire que la radiation est la cause de la formation de la glace de fond, et l'on se demande si elle pourra se former, sauf dans des rapides très à découvert ou peu profonds, à moins que la première couche de glace ne se soit produite sur des rochers par la radiation de la chaleur. La température de l'eau qui coule sur les rochers du fond est voisine du point de congélation. Les écarts de ce point, pendant l'hiver ne dépassent guère $\frac{1}{100}$ d'un degré. La glace ne peut se former sur le lit d'une rivière par la chaleur perdue directement par l'eau. La plus basse température que nous ayons constatée dans l'eau n'est que de .006 d'un degré au-dessous du point de congélation; elle ne contribue guère à refroidir directement le lit. Différent en cela d'une terre nue et exposée à un froid extrême, le lit d'une rivière ne gèle pas.

C'est à la radiation de la chaleur d'une rivière, qui monte sans cesse vers l'air froid de la surface, que nous devons attribuer la principale cause de la formation de la glace de fond. Pendant le jour, lorsque le ciel est clair, la chaleur du soleil pénètre dans l'eau où elle détruit l'effet du refroidissement provenant de la radiation de l'espace; quand le temps est couvert, les nuages empêchent la réverbération. Une nuit d'hiver étoilée est tout à fait favorable à une radiation considérable. On serait tenté de croire, tout d'abord, qu'une plus grande quantité de chaleur pénètre jusqu'au fond d'une rivière par la radiation du soleil, dont la température est si élevée, qu'il n'en remonte pour se perdre dans l'espace. Le fait est apparemment très vraisemblable, et si le temps durant lequel le soleil brille, en hiver, n'était pas si court, et n'était pas, conséquemment, la cause de la diminution de la chaleur qui a réellement touché le fond de l'eau, on pourrait se demander s'il y aurait existence de glace de fond.

L'influence du soleil sur la formation du frasil et de la glace de fond s'observe partout: il forme l'un, en réchauffant l'eau et en l'empêchant de se refroidir trop, et l'autre, en détachant les masses de glace de fond, et en les faisant remonter vers la surface. On n'a jamais observé que le frasil ait produit un mauvais effet lorsque le soleil est ardent.

il et vice
ne con-
me de la
re, ou les
cours est
d qui se
un cours
formée
able que
de fond

cause de
a se for-
à moins
s par la
r les ro-
e point,
ne peut
ent par
ns l'eau
on; elle
a d'une
pas.

ns cesse
incipale
lorsque
détruit
quand
ne nuit
dérable.
tité de
soleil,
perdre
et si le
urt, et
chaleur
r s'il y

e fond
échant
fond.
vé que

Fig. 6. Glaces de fond formant un pont de glace lequel, aidé de l'entassement des aiguillettes de glace, a parfois bouché le chenal. *Photo. par M. John Marsh.*

La chaleur du soleil a pour effet de décoler la glace du fond. Après une nuit de temps clair et froid, on voit souvent, le matin, au lever du soleil, des masses de glace de fond; elles surnagent à la surface et sont entraînées en grande quantité par le courant. Les bateliers, qui font la traversée d'une rivière, ont soin de ne pas tenter le passage, quand des masses de glace de fond remontent à la surface, de peur de se faire entourer par elles, et d'être emportés par le courant dans les rapides.

La glace de fond se forme rarement sous une couche de glace de surface. Elle se produit plus facilement sur des rochers foncés que sur ceux qui sont plus clairs: ceci confirme la théorie que les corps noirs émettent une plus forte radiation. La glace de fond ne se forme jamais quand le temps est couvert, quelque froid qu'il fasse, mais elle se produit aisément quand la nuit est claire. Un soleil brillant la fait fondre sans difficulté. Un froid très intense en détermine rapidement la formation par l'engorgement des masses de cristaux de frasil que charrie l'eau courante

La texture de la glace de fond est merveilleuse, elle ressemble à des formes arborescentes et à des plantes d'été. Elle se durcit tant, qu'il est souvent difficile d'y faire passer une sonde. Sa conformation est très granuleuse, tel qu'on peut le constater par l'examen des masses qui remontent à la surface. En la regardant à travers une glace claire, on dirait que des tentacules s'échappent de la masse. Elle soulève parfois des rochers et des cailloux énormes, dont plusieurs sont entraînés par le courant, attachés à des masses irrégulières de glace. La nature spongieuse des cristaux de frasil adhérents fait qu'ils emprisonnent de la boue et des infusoires. La couleur dominante de ces masses est le brun. Lorsqu'elles sont fondues dans un récipient, la boue tombe au fond et l'on y aperçoit des formes très fines qui probablement représentent des infusoires.

La figure 6 est une photographie de la glace de fond, produite dans un rapide, en dépit de la rapidité des courants, la glace s'est formée sur des rochers et émerge de l'eau. C'était le commencement d'un pont de glace qui, dans la suite, endigua complètement le rapide en cet endroit. La figure 8 est un diagramme qui montre les trois différentes formes de glaces.

Conditions des Glaces au Long-Sault telles que Modifiées par la Production de la Force Hydraulique

En jetant un coup d'œil sur la carte que j'ai préparée, pour faire voir l'état des glaces, comme elles se présentent au cours d'un hiver ordinaire, dans le voisinage des rapides du Long-Sault, on constate qu'une grande partie des rapides ne se congèle pas de l'hiver.

Fig. 6. GLACES DE FOND FORMANT UN PONT DE GLACE LEQUEL, AIDÉ DE L'ENTASSEMENT DES ARCHELLETTES DE GLACE, A PARTAGÉ LA RIVIÈRE DE CHENAL. *Photo. par M. John Murphy.*

De Prescott à l'île Goose-neck, nous avons 18.1 milles carrés d'eau qui ne se congèle pas, et 13.4 milles carrés d'eau couverte de glace, ce qui forme 38 pour cent de la superficie totale du fleuve restant à découvert. De l'île Goose-neck à Cornwall, nous trouvons 5.83 milles carrés libres de glace et 15 milles carrés couverts, y compris les grands engorgements de glace. Il y a donc 28 pour cent d'eau libre en cette partie du fleuve. Toute cette eau à découvert est une source de production de frasil et de glace de fond, durant tout l'hiver.

Actuellement, un barrage naturel de glace se forme dans le voisinage de Cornwall, à un endroit où les conditions ordinaires sont favorables pour restreindre les effets des empilements de glace. Au printemps, quand la dislocation commence, cette masse de glace est entraînée dans la grande expansion du lac St. François. Aucun chenal étroit ne bouche la voie à la navigation à bonne heure. Les soulèvements qui se produisent dans les autres parties du fleuve, quand les passages étroits sont bourrés de glace au printemps, montrent quel effet produirait la construction d'un barrage permanent remplaçant le pont de glace actuel. Les barrages projetés, une fois construits, auront pour effet de reculer les empilements de glace plus en amont dans les parties resserrées du fleuve, et d'empêcher les premières masses de frasil en automne de se distribuer sur l'étendue du lac St. François. Il est vrai que l'élévation du niveau de l'eau par les barrages projetés fera disparaître les principaux rapides, mais cette disparition ne changera en rien la rapidité des courants d'amont, et n'empêchera pas l'accumulation du frasil et de la glace de fond, sur au moins 10 milles carrés d'eau libre, de former un engorgement de glace en amont des barrages. Au printemps, toute cette glace sera retenue par les digues jusqu'à ce qu'elle fonde en avril, ce qui pourrait retarder de beaucoup l'ouverture de la navigation en ces eaux.

Pesonne ne peut prévoir les graves conséquences qui peuvent résulter de l'entrée de ces barrages artificiels dans les parties étroites du fleuve, étant donné une telle étendue d'eau libre. La nature se révèle avec une force irrésistible, lorsque s'engage la lutte entre l'eau et la glace dans un fleuve de la puissance du St. Laurent.

d'eau
ce, ce
à dé-
carrés
engor-
partie
ction

inage
ables
mps,
dans
ouche
oduis-
sont
cons-
ctuel.
culer
s du
de se
ation
inci-
idité
rasil
for-
mps,
e en
tion

; ré-
du
vêle
t la

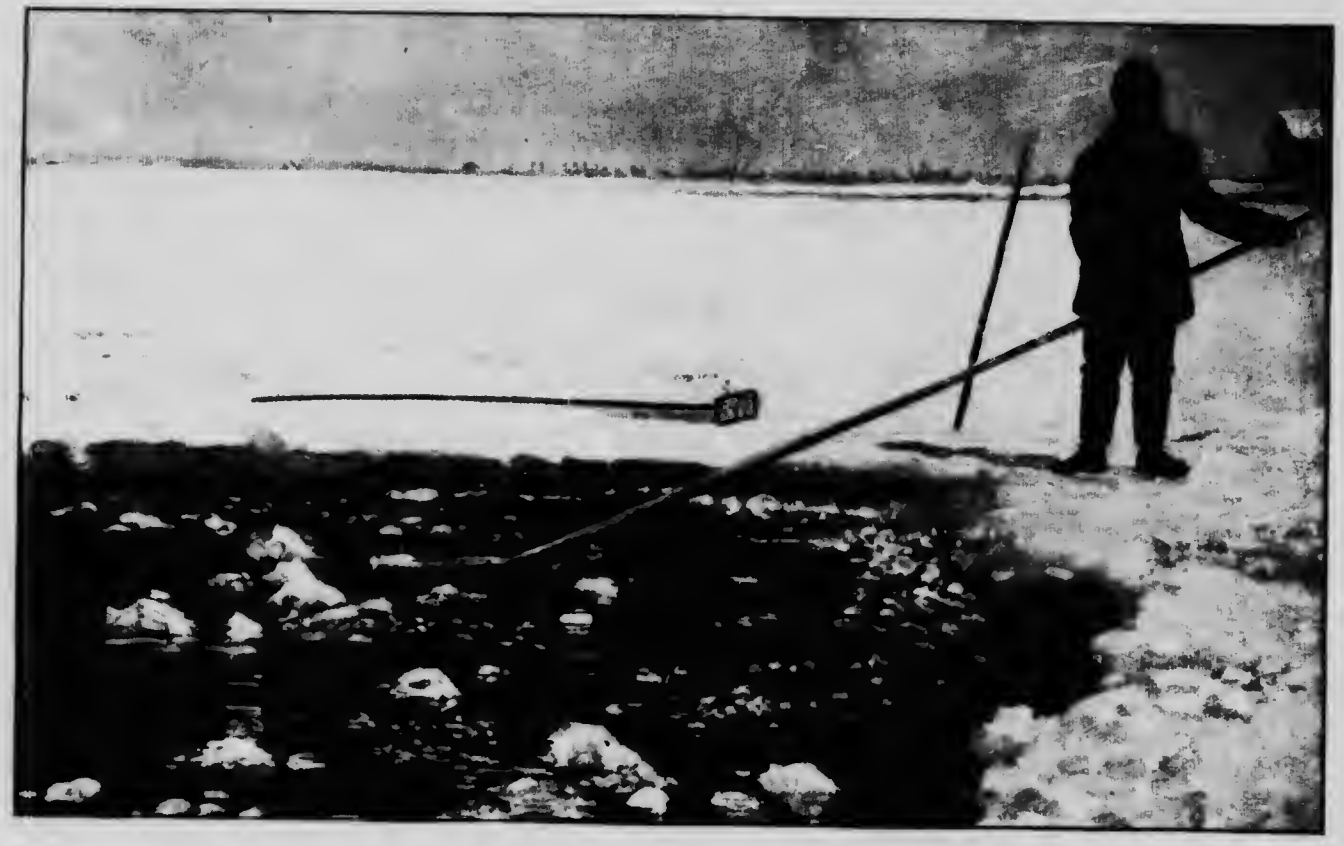


Fig. 7. Chenal Artificiel dans les Coursiers d'une Usine Génératrice. Un Homme Pousse les Aiguillettes de Glace Entraînées par le Courant

ANNEXE XXVI

AMONCELLEMENTS DE GLACE

Dans le Fleuve St. Laurent entre Morrisburg et Cornwall; Rapport Basé sur des Recherches en Vue de Localiser et de Déterminer les Cotes des Crues le Long du Fleuve*

I. Dates des Amoncellements et des Crues Exceptionnels

LES seules crues causées par les amoncellements de glace entre l'île Croil et Morrisburg furent celles de 1840, 1879, 1887, 1895, 1898, 1901, et 1905. Celle de 1887 était la pire connue et celle de 1905 la suivante.

II. Etudes des Crues Causées par les Glaces

En 1904, John R. Freeman dirigea des études sur les conditions des glaces, de Cornwall à la partie supérieure de l'île Long-Sault. En 1907, J. W. Rickey conduisit des recherches semblables, à partir de l'endroit où s'arrêta M. Freeman jusqu'à Morrisburg. Les Résultats de ces investigations sont consignés sur les graphiques C-8-X et A-84-M.†. Les rapports suivants furent faits par les personnes mentionnées à C. W. Judson qui effectua cette dernière investigation.

> Benj. Nichols, Officier des douanes des E.U. à Louiseville Landing, déclare que, jusqu'à dernièrement, presque tous les engorgements de glace ont été causés par les glaces des baies poussées de l'île Croil vers le nord, près de Farran Point. Cette opération a été effectuée après la formation d'un pont de glace, du côté sud de l'île Croil, soit naturellement par la mouvement des glaces formées dans les baies, entre la pointe McLoud et celle de Duval, soit par la coopération des habitants des environs.
>
> Une loi a été promulguée, il y a vingt ou vingt-cinq ans, qui décrète que c'est un délit de construire un pont de glace en amont de ces points. Chaque hiver, le shérif du comté de St. Laurent nomme un gardien spécial pour empêcher la construction d'un pareil pont.

---

*Rapport *ex parte* par J. W. Rickey, ingénieur en chef du *Long Sault Development Company*, laquelle a demandé la permission de barrer le Long-Sault.

† Les graphiques non pas été insérés.

M. Nichols déclare que ces gardiens sont choisis parmi les habitants de cette localité, à qui le pont peut-être profitable, et, comme le lancement de la glace s'opère toujours pendant la nuit, ces gardiens n'ont jamais, parait-il, empêcher la construction de ces ponts.

M. Cook, percepteur des Douanes Canadiennes à Aultsville, Ont., dit que les neuf dixièmes des amoncellements de glace sont formés par un pont entre la partie supérieure de l'île Croil et la rive nord, et que presque tous doivent leur formation aux glaces du côté de l'île Croil poussées en cette direction.

M. Cook affirme que le pont de 1887, qui fut la cause des plus hautes eaux connues entre Aultsville et Morrisburg, fut construit par les résidants de ces environs, et que presque tous, sinon tous les petits amoncellements de glace provenaient de la même cause.

Chas Whittaker, éclusier à Morrisburg, Ont., dit qu'il a habité Morrisburg presque toute sa vie, et que, en général, presque tous les amoncellements de glace doivent leur origine aux glaces lancées de l'île Croil vers la rive principale.

Il se peut qu'il y ait eu des exceptions à cette règle, mais M. Whittaker n'en connaît aucune.

Chas. Stata, éclusier à Farran Point, Ont., dit que depuis quinze ans aucun pont n'a été construit en cet endroit.

Les ponts de glace de 1887 et 1905 furent causés par les glaces de la baie Brown, qui se mirent en mouvement et se massèrent à un endroit tout à proximité, en aval.

La glace se forme de chaque côté, de sorte que le chenal principal ne paraît pas plus long qu'un crique moyen, et les nouvelles glaces qui descendent d'en amont y séjournent souvent quelque temps.

La glace de la baie Brown part habituellement chaque semaine durant l'hiver—ce mouvement a pour cause les variations du niveau de l'eau, que l'on doit attribuer aux vents. (Le dernier énoncé susdit n'est pas confirmé C. W. J.)

Si la température est très basse, la glace atteint dans la baie une épaisseur suffisante pour se maintenir et former un pont, lorsqu'elle se lance sur cette pointe.

Avant l'élargissement du canal, on n'éprouvait guère de difficultés en cet endroit. Mais à présent les courants ont tellement changé que la glace à un point en aval de la baie, à proximité de l'est de Farran Point, s'avance beaucoup plus loin qu'autrefois, et détermine la formation d'un pont.

Les glaces de Whalen Bay et d'une baie d'en aval du haut-fond de Sturgeon, forment souvent un pont en se détachant et se massant à la tête du canal de Farran Point. Cette formation doit aussi son origine à l'élargissement du canal.

M. Jerry Wilson, qui demeure à 3½ milles à l'ouest de Louisville Landing, dit que son grand père, Samuel Warner, s'était établi là entre 1790 et 1795. Samuel Warner déclara à M. Wilson que le seul pont de glace depuis ce temps et 1879 se forma temporairement en 1840.

M. George W. Lawrence, qui demeure tout près à l'ouest de M. Wilson, dit que, d'après ses mémoires, des amoncellements de glaces se sont formés dans le fleuve St. Laurent au cours des hivers de 1887, 1895, 1898, 1901 et 1905.

M. James Bradford déclare que son grand père s'établit à Louiseville vers 1805, et qu'il apprit de lui que le premier amoncellement, ou pont de glace, se forma en 1879; que, avant cette date, l'eau ne s'était pas congelée vis-à-vis de l'île Croil ni en amont.

Les auteurs des déclarations susmentionnées ont tous vécu plusieurs années sur le bord du fleuve, et ils sont donc parfaitement qualifiés pour donner une opinion sur ce sujet.

Toutes les inondations qui menacent Morrisburg sont causées par un commencement de pont de glace qui "prend" à l'île Croil et, des déclarations susdites il appert:

(*a*) Que presque tous les ponts de glace, entre l'île Croil et la rive principale, ont été formés *artificiellement* par les habitants riverains.

(*b*) Que l'inondation de 1887, la pire connue, eut pour cause un pont de glace artificiel.

(*c*) Que les changements apportés au canal de Farran Point ont augmenté les chances de formation des amoncellements de glace.

III. Débit du Fleuve en Février 1887

Le débit moyen du St. Laurent en février 1887, était de 250,500 pieds cubes par seconde (Voir Rapport des Ingénieurs des E.U., 1903, page 2877). Ce volume d'eau de février n'a été excédé que trois fois entre 1860 et 1906, inclusivement, savoir: 1865, 257,800 pieds cubes par seconde; 1870, 262,000 pieds cubes par seconde, 1886, 268,000 pieds cubes par seconde. Les conditions de 1887 étaient donc approximativement les pires qui puissent survenir.

IV. Profil du Fleuve

La courbe supérieure sur le graphique E-146-M* montre le profil de la surface du Fleuve de Morrisburg à Cornwall, au sommet de la crue de février 1887; la courbe inférieure montre le profil de l'état d'un chenal à découvert, lorsque le débit du fleuve était de 255,000 pieds cubes par seconde, qui est d'environ 2 pour cent de plus que celui de février 1887.

La courbe supérieure du graphique E-169-M† montre le profil de la surface du fleuve de Morrisburg à la tête de l'île du Long-Sault, au

*Le graphique n'a pas été inséré.

†Le graphique n'a pas été inséré.

sommet de la crue de février 1905. La courbe inférieure montre le profil du fleuve au temps d'un débit de 255,000 pieds cubes à la seconde, lorsque le chenal était libre de glace. Cette carte n'indique pas l'inondation produite par les glaces, à l'est de l'île Long-Sault, car les investigations relatives à pareilles inondations ne furent faites qu'en 1904 entre Cornwall et l'île Long-Sault.

V. *Conditions des Glaces sur le Fleuve, Février* 1887

En février 1887, deux engorgements de glace se sont formés dans la section du fleuve susmentionnée. Celui d'amont fut causé par l'entassement annuel du frasil au lac St. François; la tête de cet engorgement était près du pied du Long-Sault, et l'eau atteignit la cote 200 à ce point. Au pied de l'île Barnhart le niveau de la crue atteignit 30 pieds au-dessus de la normale en chenal ouvert; elle dépassa les crues ordinaires de 5 à 10 pieds.

L'amoncellement supérieur s'étendait de l'île Croil à la pointe Bradford, une distance de 7 milles. Il eut pour cause la construction d'un pont de glace, voir paragraphe II ci-haut. Le chenal du fleuve fut rempli de glace jusqu'à la pointe Weaver, mais l'eau n'atteignit pas 4 pieds au-dessus de la normale, près du pied de l'engorgement, sur le côté sud de l'île Croil, tandis qu'elle s'éleva jusqu'à 6 pieds au-dessus de la normale. Entre la pointe Weaver et celle de Bradford, le chenal était si bouché que les glaces formèrent digue, forçant l'eau à atteindre 16 pieds au-dessus de la normale à la pointe Bradford. De cet endroit à Morrisburg le chenal était ouvert au centre et les baies du bord étaient remplies de glace. Le niveau atteignit 12 pieds au-dessus de la normale à Morrisburg.

Le chenal principal était ouvert, à l'exception des glaces du bord, du pied de l'amoncellement supérieur, à l'île Croil, jusqu'au pied du Long-Sault. Les eaux refoulées par l'accumulation extérieure avaient pour ainsi dire fait disparaître les rapides. Bien que le niveau de la crue s'élevât de 18 à 20 pieds au-dessus de la normale, à l'emplacement du barrage proposé, ou au repère 200 au-dessus du niveau de la mer, l'eau refoulée n'atteignit pas quatre pieds à l'écluse 21; et à l'extrémité inférieure de l'île Croil l'élévation de l'eau ne fut même pas de deux pieds

C'est un fait que le chenal principal du fleuve, au nord de l'île Long-Sault, ne s'engorge jamais de glace, même lorsque le refoulement des eaux, causé par l'entassement des glaces dans le lac St. François, fait disparaître les rapides, créant ainsi des conditions essentiellement identiques à celles qui résulteront de la construction des barrages projetés.

Le chenal du Sault du Sud était si bouché que très peu d'eau pou-

ontre le
seconde,
s l'inon-
s inves-
en 1904

és dans
ar l'en-
ngorge-
ote 200
gnit 30
s crues

pointe
uction
fleuve
nit pas
sur le
dessus
henal
eindre
ndroit
aient
rmale

bord,
ong-
pour
crue
t du
'eau
é in-
pieds

ong-
des
fait
len-
tés.
ou-

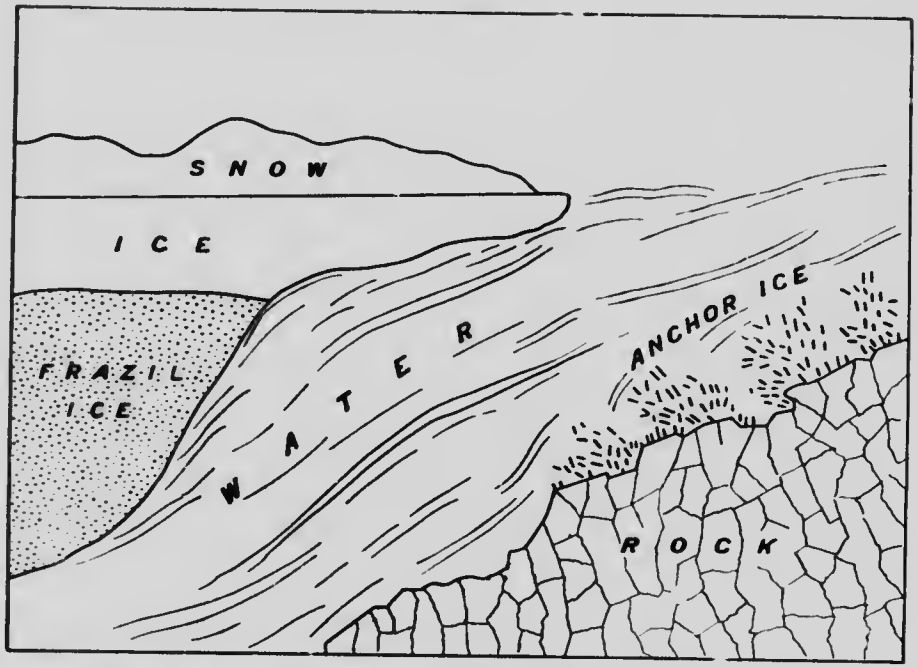


Diagramme Idéal Montrant les Particularités d'une Couche de Glace, des Aiguillettes de Glace et de la Glace de Fond

vait y passer. Presque tout le débit du fleuve, environ 250,000 pieds cubes à la seconde, s'opérait par le chenal principal au nord de l'île Long-Sault, au sud de l'île Barnhart.

Le chenal de la rivière Little était si plein que très peu d'eau y passait.

L'étendue de ces entassements est montrée sur le graphique E-146-M*.

VI. Conclusions Tirées des Faits Précédents

Les données qui précèdent prouvent que les amoncellements de glace, au lac St. François, ne produisent pas un très grand refoulement de l'eau dans le chenal libre de la partie principale du fleuve, au nord de l'île Long-Sault, alors même que l'eau est surélevée jusqu'au repère 200 situé à l'emplacement du barrage supérieur.

La crue à Morrisburg a pour cause les premiers ponts de glace qui "prennent" entre l'île Croil et les rives principales. Ces ponts de glace sont généralement de formation artificielle, et s'ils sont démolis peu de temps après qu'ils sont "pris", les amoncellements ne se formeront pas.

S'il ne se produit pas d'entassement en amont de l'île Croil, il n'est guère probable qu'il se produira une crue à Morrisburg, c'est même pour ainsi dire impossible; ces conclusions sont basées sur les conditions du fleuve pendant plus de 100 ans.

VII. Prévenir les Amoncellements dans le Chenal du Sault du Sud

La *St. Laurence River Power Co.* a tenu ouvert le chenal du Sault du Sud pendant les hivers de 1903-1906 inclusivement, alors même que les vents du nord-ouest forcèrent presque toutes les glaces du fleuve de descendre ce chenal. On n'a pas essayé de tenir ce passage ouvert avant et après ces années, et chaque hiver il était toujours engorgé. Ceci démontre péremptoirement qu'il est possible de tenir ces chenaux ouverts, pourvu que le travail soit effectué par des hommes qui s'y entendent. Il sera également possible d'empêcher les engorgements du chenal principal de chaque côté de l'île Croil, après la construction des barrages projetés, et par là on évitera pour toujours l'inondation de Morrisburg.

VIII. Effets des Barrages Projetés sur les Conditions du Fleuve

Si les barrages projetés avaient existé au temps de la crue de 1887, et que l'on eût maintenu le niveau du fleuve au même point qu'en février

*Le graphique n'a pas été inséré.

1887 (c'est-à-dire à la cote 200) à l'endroit du barrage supérieur, les conditions de la partie d'amont du fleuve seraient demeurées les mêmes. La partie libre du fleuve se serait prolongée jusqu'à un point vis-à-vis de l'île Croil et le niveau se serait maintenu tel qu'il était pendant la crue.

Si l'amoncellement supérieur s'était formé en conformité des conditions susdites, et si on les avaient laissé s'augmenter, les résultats de l'inondation eussent été pratiquement les mêmes que ceux de 1887. Bref, si les barrages projetés avaient existé en 1887, ils n'auraient pas changé sensiblement les conditions du fleuve en amont. L'expérience des quatre années consécutives, pendant lesquelles on a brisé les glaces et empêché la formation des amoncellements au chenal du Sault du Sud, prouve que des méthodes semblables suivies pour briser les commencements des amoncellements à l'île Croil, auraient empêché les inondations de 1887, 1905 et autres.

IX. *L'Inondation de Février* 1905

Les mêmes causes, qui produisirent l'inondation de 1887, ont donné naissance à celle de 1905. Le niveau de l'eau en cette année ne monta pas aussi haut qu'en 1887, mais l'amoncellement supérieur se prolongea de l'île Croil à Morrisburg, et sa dureté était telle que des voitures attelées de deux chevaux traversèrent le fleuve sur la glace en plusieurs endroits. Le profil de l'inondation de 1905 est représenté sur le graphique E-169-M*.

Ces inondations ne causèrent pas de dommages considérables. Les riverains les connaissent et ils ne construisent pas de bâtiments à proximité du fleuve. C'est Morrisburg qui en souffre le plus.

Quand les routes du fleuve des deux côtés traversent des cours d'eau, qui se jettent dans le St. Laurent, les ponts ne sont que de quelques pieds au-dessus du niveau normal de l'eau, et, lorsque survient une crue, ils sont impassables; en pareils cas, les cultivateurs sont tenus de se rendre à une autre route.

Ces inondations n'ont causé aucune perte de vie.

X. *Comparaison Entre les Conditions Présentes et les Futures*

Actuellement, personne ne s'occupe de briser ni d'empêcher les amoncellements de glace vis-à-vis de l'île Croil et en amont, et la répétition des inondations survenues à Morrisburg en 1887 et 1905 peut se produire en tout temps. Rien ne garantit qu'il ne peut arriver une de

*Le graphiques n'a pas été inséré.

ces crues dont les résultats seront de beaucoup plus désastreux que ceux de 1887.

Lorsque les barrages projetés auront été construits, les compagnies de production de force électrique devront, si elles veulent continuer le fonctionnement des ouvrages, empêcher les accumulations de glace dans le fleuve. Des équipes d'hommes seront stationnées aux points dangereux, et le fleuve devra être surveillé et débarrassé des amoncellements de glace, tel que la *St. Lawrence River Power Co.* a entretenu le Sault du Sud

La construction des barrages proposés n'augmentera pas le danger d'inondation à Morrisburg, mais la mise en service des usines génératrices, etc., exigera l'empêchement de la formation des amoncellements de glace, et ainsi les ouvrages projetés réduiront au minimum les risques d'inondation, non seulement à Morrisburg, mais tout le long du fleuve, de Morrisburg à Farran Point.

ANNEXE XXVII

RAPPORT

Sur les Effets dans les Eaux Canadiennes d'une Usine Génératrice Construite dans le Chenal du Long-Sault*

L'EFFET, dans les eaux canadiennes, d'une usine génératrice au pied du chenal du Long-Sault, sera presque nul, quand les travaux seront terminés. Mais, pendant le temps de la construction, aussi longtemps que le chenal du Sud sera obstrué par un batardeau, toute l'eau qui passe par ce chenal devra être écoulée par le chenal du Nord, et cette dérivation élèvera légèrement le niveau de l'eau en ce chenal.

Le St. Laurent est peut-être le cours d'eau le mieux réglé qui existe au monde. Les variations de son débit s'écartent très peu de la moyenne. Le rapport entre le débit moyen et le minimum extrême est seulement de 1.41, et le rapport entre le débit moyen et le maximum extrême est seulement de 0.71. Ces rapports sont uniques et simplifient grandement le cas que nous avons sous considération.

Le débit moyen du fleuve St. Laurent est d'environ 255,000 pieds cubes par seconde; à ce niveau 48,500 pieds cubes, ou 19 pour cent du débit total passent par le chenal du Sud et 81 pour cent par celui du Nord. Quand le débit total est inférieur à 255,000 pieds cubes par seconde, le débit proportionnel du chenal du Sud s'écarte peu de 19 pour cent et vice versa.

Aussi longtemps que le débit par l'usine génératrice projetée au Sault du Sud sera le même qu'il eût été sous les conditions naturelles présentes, et selon les divers niveaux de l'eau, il n'aura pas d'effet appréciable sur les niveaux ou le débit du chenal du Nord. Tout grand changement dans le débit proportionnel par le Sault du Sud, fera varier jusqu'à un certain point le débit du chenal du Nord, et l'effet d'un tel changement sur la navigation reste à déterminer.

La profondeur minimum sur le busc de l'écluse 21 du canal de Cornwall est de 14 pieds, et l'on pourrait se demander si une profondeur plus forte, mais de proportions raisonnables, serait avantageuse à la navigation, et il reste également vrai qu'une profondeur inférieure à 14 pieds

*Ceci n'est qu'un rapport *ex parte* par J. W. Rickey, ingénieur en chef de la *Long Sault Development Company*, qui a demandé la permission de barrer le Long-Sault.

ne devrait pas être permise, si possible. Ceci ne s'applique naturellement qu'au temps de la navigation, de mai à novembre inclusivement. Pendant la saison d'hiver, de décembre à avril, inclusivement, la profondeur sur le busc de l'écluse 21 est peu importante, pourvu qu'il y ait assez d'eau pour alimenter les usines génératrices établies le long du canal de Cornwall.

Pour déterminer l'effet de l'usine génératrice du Sault du Sud, il faudra tenir compte des points suivants:

I. Conditions Actuelles sur le Fleuve St. Laurent

(*a*) Saison d'hiver
(*b*) Saison de la navigation

II. Conditions Pendant la construction

(*a*) Saison d'hiver
(*b*) Saison de la navigation

III. Conditions Futures Permanentes

(*a*) Saison d'hiver
1. Usine génératrice au repos
2. Usine génératrice en opération

(*b*) Saison de la navigation
1. Usine génératrice au repos
2. Usine génératrice en opération

IV. Conditions de la Glace en Général

La "saison d'hiver" va de décembre à avril, inclusivement.
La "saison de la navigation" va de mai à novembre, inclusivement.

Cette liste comprend les combinaisons possibles, et les conditions qui en résulteront seront étudiées *seriatim*.

I. Conditions Actuelles sur le Fleuve St. Laurent

(*a*) Saison d'hiver:

Chaque hiver, le chenal du Sault du Sud est si rempli par les accumulations de glace que tout passage d'eau est pour ainsi dire fermé, et toute l'eau s'écoule par le chenal du Sault du Nord. Il y a eu exception, lorsque la *St. Lawrence River Power Company* l'a débarrassé des glaces pendant quelques hivers. En pareils cas, le débit par le chenal du Sault du Sud approchait du débit naturel, c'est-à-dire 19 pour cent du débit total du St. Laurent.

La formation de ces amoncellements de glace n'endommage nullement les propriétés, mais elle arrête l'alimentation du canal de l'usine

de force motrice de Massena; le passage de l'eau du chenal du Sud dans celui du Nord n'occasionne non plus aucun dégat. Il importe peu aux usines génératrices le long du canal de Cornwall que le chenal du Sault du Sud soit plein ou libre de glace.

(*b*) Saison de la navigation.:

Les accumulations de glace du chenal du Sud disparaissent vers le 1er avril; et de cette date au temps de leur nouvelle formation, vers le 1er janvier, le chenal du Sud écoule environ 19 pour cent du volume total de l'eau du fleuve. En ce temps-là le débit moyen du fleuve est de 255,000 pieds cubes par seconde; la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse 21 du canal de Cornwall est alors de 16.40 pieds, ou 2.40 pieds de plus que le minimum de 14 pieds de profondeur dans les canaux du St. Laurent. Le débit est d'environ 182,000 pieds cubes par secondes, lorsque la profondeur de l'eau à l'écluse 21 est de 14.0 pieds. De 1849 à 1897 inclusivement, la plus faible profondeur sur le busc de la nouvelle écluse 21 (si cette écluse avait existé durant toute la période) eût été de 13.75 pieds; à ce niveau le chenal du Sault du Sud aurait déchargé un peu moins de 19 pour cent du volume total de l'eau du fleuve. La variation exacte de 19 pour cent est inconnue, mais on peut dire qu'elle n'est pas sensible, soit en plus soit en moins. L'effet de cette différence n'a pas d'importance, étant donné le faible rapport de la différence comparativement au débit total et à la grande augmentation du débit par pied d'augmentation de hauteur de la surface du fleuve à l'écluse 21.

II. Conditions Pendant la Construction

(*a*) Saison d'hiver:

Pendant la construction de l'usine génératrice du Sault du Sud, un batardeau temporaire devra être construit à travers ce chenal, à peu de distance en aval du canal de Massena. Ce batardeau dirigera vers le chenal du Nord toute l'eau qui eût autrement passé par le chenal du Sud. Pendant la saison d'hiver, ce barrage mettra ce chenal dans le même état qu'il a été de temps immémorial, alors qu'il était engorgé de glace et que toute l'eau devait passer par le chenal du Nord.

Tel que dit précédemment, ces conditions ne causent aucun dommage aux propriétés, et il s'ensuit que la construction d'un batardeau à travers le chenal du Sud ne changera pas sensiblement l'état de celui du Nord pendant l'hiver, quant au volume ou au niveau de l'eau.

(*b*) Saison de la navigation:

La dérivation, vers le chenal du Nord, de toute l'eau qui passe maintenant par le chenal du Sud fera monter le niveau à l'écluse 21 à

une hauteur qui correspondra à un volume qui sera d'environ 19 pour cent de plus que sous les conditions ordinaires.

Ainsi, quand le chenal du Sud sera fermé par un batardeau, et que le débit moyen sera de 250,000 pieds cubes par seconde, le niveau à l'écluse 21 sera le même que celui qui existerait, si le débit total était de 1.19 x 250,000, ou environ 297,500 pieds cubes par seconde. La jauge placée à l'écluse 21 montre une profondeur d'eau de 16.25 pieds lorsque le débit moyen du fleuve est de 250,000 pieds cubes par seconde, sous les considérations actuelles; cette profondeur sera de 17.70, lorsque le fleuve sera dans le même état, et que le chenal du Sault du Sud sera barré par un batardeau. La différence de niveau ne sera que de 1 pied 5 pouces; c'est une quantité négligeable, et cependant elle rendra service aux bateaux qui entrent dans l'écluse et qui en sortent.

La feuille 3* montre graphiquement les plus hautes et les plus basses eaux sur le busc supérieur de l'écluse 21 pendant la saison de la navigation de mai à novembre inclusivement, et de 1849 à 1909 inclusivement. Ces niveaux couvrent une période de 60 années successives, et l'on peut dire que les extrêmes de l'avenir ne différeront guère de ceux-là. Les données que portent les feuilles 2 et 3† nous mettent en lieu de prédire l'effet que produira à l'écluse 21 la présence d'un batardeau à travers le Sault du Sud à tous les états du fleuve.

L'extrême profondeur minimum quotidienne sur le busc supérieur fut relevé en 1895, la jauge accusait alors 13.75 pieds (=7.33 pieds au repère de la vieille écluse) et le débit était alors de 175,000 pieds cubes par seconde. S'il y avait eu alors un batardeau dans le chenal du Sud, cette profondeur minimum eût atteint 15.0 pieds.

La profondeur maximum quotidienne fut relevée une première fois en 1862 et une deuxième fois en 1886, soit 19.34 pieds (= 19.92 pieds au repère de la vieille écluse), le débit était alors de 358,000 pieds par seconde. Le batardeau du chenal du Sud eût porté le niveau à 21 pieds sur le busc de l'écluse 21, ou une différence en plus de 1 pied 8 pouces. Depuis que le canal de Drainage de Chicago dérive du bassin du St. Laurent 10,000 pieds cubes d'eau par seconde, le niveau du fleuve, au temps de sa hauteur maximum, est abaissé d'environ 0.2 à l'écluse 21.

Les calculs ci-haut sont basés sur les données fournies par le gouvernement des Etats-Unis.

III. Conditions Futures Permanentes

(*a*) 1 Saison d'hiver—Usine Génératrice au Repos:

Quand l'usine génératrice aura été construite dans le Sault du Sud,

*N'a pas été insérée.

†N'ont pas été insérées.

et aussi longtemps qu'elle restera au repos, les conditions seront les mêmes qu'elles étaient dans le chenal du Nord, lorsque le chenal du Sault du Sud était bourré de glace, et que l'eau passait par le chenal du Nord, tel que dit plus haut au paragraphe II (*a*).

(*a*) 2 Saison d'hiver—Usine Génératrice en Opération:

Lorsque l'usine génératrice sera mise en service, l'eau passera simplement par les turbines au lieu de couler par le chenal du Sud, comme elle le fait, incidemment, lorsque les amoncellements de glace ne barrent pas ce chenal, ou que celui-ci est entretenu libre et ouvert par la *St. Lawrence River Power Company*, tel qu'aux hivers de 1905, 1906 et 1909.

Le fonctionnement d'une telle usine génératrice ne fera que rétablir dans le chenal du Nord les effets tels qu'ils étaient et tels qu'ils seront, lorsque le chenal du Sud sera dans les mêmes conditions naturelles. Donc, l'usine génératrice projetée ne modifiera pas sensiblement l'état actuel des choses en hiver.

(*b*) 1 Saison de la Navigation—Usine Génératrice au Repos:

A proximité de l'usine génératrice proposée seront construites des vannes capables de décharger 60,000 pieds cubes d'eau par seconde. L'usine ne sera fermée que rarement, et toute partie de l'eau qui aurait passé par le chenal du Sud pourra être renvoyée au chenal du Nord, à volonté, ou le volume total qui coule par le chenal du Sud, en son état naturel, pourra y passer à l'avenir.

Il est donc évident que, aussi longtemps que l'usine génératrice sera au repos, les ouvrages projetés dans le chenal du Sud formeront une immense soupape qui permettra aux eaux de se rendre au chenal du nord, ou les fera passer par le chenal du Sud, ou les partagera entre les deux, à volonté.

(*b*) 2 Saison de la Navigation—Usine Génératice en Opération:

Pendant la saison de la navigation, lorsque l'usine génératrice projetée sera en opération, l'eau qui autrement aurait passé par le chenal du Sud en son état naturel, sera déchargée par les turbines pour la production de la force ou énergie électrique. Tout excédent d'eau, qui ne sera pas nécessaire, se dirigera automatiquement vers le chenal du Nord, ou pourra passer par les vannes du barrage à proximité de l'usine.

La construction et l'opération d'une usine génératrice dans le chenal du Sud ne causera pas de changement sensible de volume ou de hauteur des eaux* dans le chenal principal au Nord de l'île Long-Sault, qui est le chenal international.

*Les plans soumis par la *Long Sault Company* indiquent que cette compagnie a l'intention d'élargir le chenal du Sault du Sud, afin d'y faire passer une partie de l'eau qui autrement aurait été forcée de s'écouler par le chenal du Nord.—A.V.W.

Finalement, la mise en service de l'usine projetée du Sault du Sud ne fera pas varier, d'une façon sensible, la quantité d'eau à l'est de l'île Long-Sault, ni le moins du monde celle du fleuve à l'est de l'île Barnhart.

IV. Conditions des Glaces en Général

C'est un fait bien connu que le chenal du Sault du Sud et celui de Farran Point ont été souvent obstrués par les accumulations de glace, et que, conséquemment, toute la glace du fleuve était obligée de passer par les chenaux Big Sny et du Nord. C'est ce qui est arrivé notamment dans les années 1887, 1905 et 1907. Les propriétés n'ont souffert cependant aucun dommage le long du chenal du Nord pendant ces engorgements. Il est avéré aussi que depuis 1795 nul engorgement de s'est produit dans le chenal du Sault du Nord, et que c'était peut-être la première fois, autant qu'on le sache.

Comme on l'a dit précédemment, l'usine génératrice du Sault du Sud ne modifiera pas sensiblement les conditions hivernales au chenal du Nord, elles seront pour ainsi dire telles que faites par l'accumulation des glaces dans le chenal du Sault du Sud. Il y aura cependant cette exception: après la construction de l'usine génératrice, il importera, au point de vue de l'opération, de garder libre de glace le chenal de Farran Point, afin de réduire la quantité de glace qui autrement flotterait au-delà de l'anse du chenal du Sud en entrant dans le Big Sny. On sait, par l'expérience acquise en brisant les glaces, que la chose peut se faire, et s'il n'y a pas d'amoncellement de glace au chenal de Farran Point, la formation d'un pont de glace à l'ouest de l'île Croil sera pour ainsi dire impossible, et conséquemment il n'y aura pas d'inondation à Morrisburg, si les propriétaires de l'usine du Sault du Sud ont soin de tenir ouvert le chenal de Farran Point.

RESUMÉ

Sous les Conditions Actuelles

En hiver, toute l'eau du fleuve passe par le chenal du Nord, presque chaque année, et il n'en résulte pas de dommages.

En été, le chenal du Sud en passe environ 19 pour cent, et celui du Nord 81 pour cent.

Pendant le Temps de la Construction

En hiver, le batardeau à travers le Sault du Sud reproduira pratiquement les conditions telles qu'elles existent actuellement et il n'en résultera aucun dommage.

En été, le batardeau élèvera le niveau de l'eau dans le chenal du Nord, à l'écluse 21, d'un minimum de 1 pied 3 pouces à un maximum de 1 pied 8 pouces de plus que sous les conditions qui existent dans le chenal du Sud.

Après la Construction de l'Usine Génératrice

En hiver, quand l'usine génératrice sera en opération, les conditions du chenal du Nord seront pratiquement les mêmes que celles qui se sont répétées presque chaque année sous les conditions naturelles au chenal du Sud.

Quand l'usine génératrice sera en opération, les conditions du chenal du Nord seront les mêmes que celles du passé, lorsque le chenal du Sud n'était pas obstrué par les amoncellements de glace.

En été, lorsque l'usine ne fonctionnera pas, l'eau du Sault du Sud passera par les vannes du barrage, à proximité de l'usine, et ainsi le niveau de l'eau dans le chenal du Nord ne sera pas changé d'une façon appréciable. On pourra même, à volonté, faire passer toute l'eau par le chenal du Nord, si nécessaire, pour les besoins de la navigation.

Lorsque, en été, l'usine génératrice sera mise en service, l'eau qui aurait coulé par le chenal du Sud, en son état normal, passera toute par les turbines, ou en partie par les turbines et en partie par les vannes du barrage, ou encore, si on le désire, pour aider à la navigation, il sera possible de fermer les vannes, et l'eau, non requise à la production de la force, se dirigera automatiquement vers le chenal du Nord.

L'opération d'une usine génératrice dans le chenal du Sault du Sud ne modifiera pas la quantité d'eau et ne changera pas non plus les niveaux à l'est de l'île Long-Sault.

Conditions des Glaces en Général

On empêchera l'accumulation des glaces dans le chenal de Farran Point, et ainsi les inondations de Morrisburg seront rendues presque, sinon tout à fait impossibles.

Massena, N. Y., le 29 septembre 1910.

ANNEXE XXVIII

CORRESPONDANCE

FOURNIE PAR M. J. WESLEY ALLISON DE MORRISBURG, ONTARIO, EXPOSANT SES RAISONS, A L'APPUI DE CELLES D'AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉES, POUR S'OPPOSER AU PROJET DE BARRER LE ST. LAURENT AUX RAPIDES DU LONG-SAULT

Washington, D.C., le 13 février 1911

Au Très Hon. Sir Wilfrid Laurier,
Premier Ministre du Canada,
Ottawa, Ontario, Canada

Cher Sir Wilfrid,

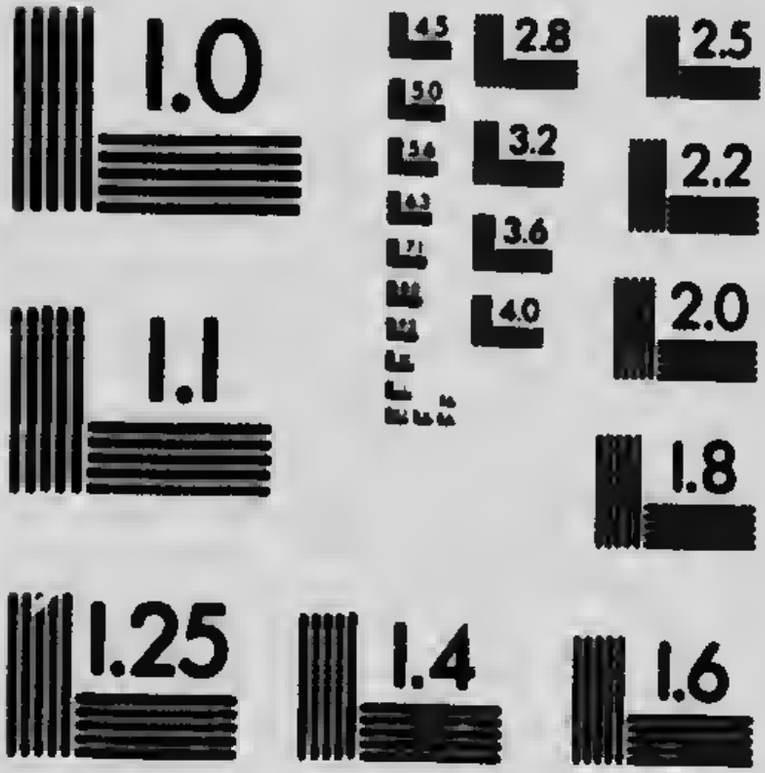
Je prends la liberté, au point de vue des intérêts du Canada, d'attirer votre attention sur le projet de la *Long-Sault Development Company* de barrer le fleuve St. Laurent et d'usiliser et de posséder à perpétuité un total de 500,000 (ou de 1,000,000) de chevaux-vapeur.

Le projet de cette compagnie, tel que maintenant connu, comprendra quatre usines génératrices et deux barrages; trois de ces usines seront construites au sud de la ligne internationale, en territoire américain. Le barrage à la tête des rapides du Long-Sault sera, ou pourra être totalement sur le côté américain, et le barrage entre l'île Barnhart et le Canada sera partiellement au-dessous et partiellement au-dessus de la ligne internationale. Le Bill, tel que présenté la première fois à la Chambre des Représentants, et sur lequel nous avons discuté pendant cinq jours devant le Comité des Rivières et des Havres, renfermait une disposition qui exigeait l'approbation du Canada, avant que ses clauses ne pussent être mises en vigueur. Le Bill fut soumis à la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, et, bien que la Section Canadienne refusât d'en faire rapport, la Section Américaine y donna son approbation, mais elle recommanda d'y inclure une disposition plus spécifique exigeant l'approbation du gouvernement du Canada. En dépit de tout ceci, un nouveau Bill fut présenté et soumis au même Comité, qui, sans nous donner l'avantage de nous faire entendre, en fit un rapport favorable à la Chambre.

Ce Bill ne contient aucune clause qui exige l'assentiment du Canada, et il autorise expressément la Compagnie à commencer ses ouvrages au

MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)



sud de la ligne frontière internationale sans l'approbation du Canada; et l'on admet maintenant que telle est l'intention. On insiste sur cet objet, bien que l'on ait fortement attiré l'attention sur le fait que de tels actes seraient une violation des droits du Canada, tant au point de vue des principes de la loi générale internationale et de la courtoisie, que des dispositions du traité d'Ashburton qui obligent chaque pays de tenir les chenaux en cet endroit également libres pour les bateaux de chaque pays. Approximativement 95 pour cent de l'eau du fleuve St. Laurent coulent par les rapides du Long-Sault et le chenal du Sault du Sud. Ceci montre jusqu'à quel point seront modifiées les conditions naturelles, si la Compagnie exerce les pouvoirs qui lui seront conférés, advenant que le bill en suspens devienne loi. Quoique la Compagnie cherche à se faire revêtir de l'autorité de posséder pratiquement tout le débit du fleuve, et se propose, en tout cas, de produire les trois quarts de la force en territoire américain, il n'y a rien dans la législation projetée qui l'oblige à livrer de l'énergie électrique au côté canadien.

Je suis d'opinion que toutes ces conditions présentent une situation qui demande l'attention immédiate du gouvernement du Canada, afin de protéger les intérêts des Canadiens. Cette voie fluviale étant commune et internationale de sa nature, aucun des deux pays ne peut y apporter des changements sans déranger les mêmes droits communs et indivisibles de l'autre à l'usage de l'eau; quand des modifications sont proposées par un pays, l'autre a le droit de se faire entendre, avant qu'aucun changement ne se fasse. Nul changement ne devrait être fait sans le consentement de chaque partie intéressée.

Le Très Honorable James Bryce, l'ambassadeur Anglais aux Etats-Unis, a été pleinement avisé de la situation, et il me fait grand plaisir de vous informer qu'il a défendu les intérêts du Canada avec dignité et intelligence. Il nous a reçus avec beaucoup de courtoisie et nous a traités avec la plus grande considération. Si le gouvernement Canadien lui donne tout son appui, je n'hésite pas à dire qu'il pourra réussir à retarder l'action du Congrès, afin que toute la question soit soumise à la nouvelle Commission Internationale des Eaux Limitrophes.

Donc, je crois que, si ce projet doit être autorisé, il devra recevoir l'approbation des deux pays. Si vous désirez plus amples renseignements sur un point particulier quelconque de la Loi, je me ferai plaisir de vous être utile.

Avec l'assurance des mes meilleurs sentiments,

je demeure votre tout dévoué,

(Signé) J. WESLEY ALLISON

Washington, le 13 février 1911

Au Dr. J. D. Reid, M.P.,
Chambre des Communes,
Ottawa, Canada.

Cher Docteur Reid,

Je prends la liberté de vous écrire tout au long, pour vous faire connaître la position que j'ai prise en m'opposant au Bill de la *Long Sault Development Company*, actuellement en suspens dans les deux Chambres d'ici.

Un examen des Bills maintenant présentés dans l'intérêt de la *Long Sault Development Company* révèle le fait que la Compagnie s'efforce d'obtenir l'autorisation de produire de la force, au sud de la ligne internationale, tout en se passant entièrement du consentement du gouvernement Canadien. Le premier bill présenté par Malby, le 14 décembre 1909, contenait une disposition portant que l'autorité conférée à la Compagnie serait lettre morte, jusqu'à ce que les Etats-Unis d'Amérique et le Canada aient autorisé la construction des barrages, canaux et écluses et autres ouvrages. Ce bill fut soumis au Général O. H. Ernst, président de la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, qui a consacré environ six années à l'étude de ces grandes voies d'eau internationales, pour obtenir son opinion. D'accord avec les autres membres de la Section Américaine, il soutint que la coopération des deux gouvernements était essentielle et nécessaire et il recommanda d'insérer dans le bill Malby, en vue d'atteindre ce but, la disposition suivante:

> "Cette loi ne sera pas mise en vigueur avant que le gouvernement du Dominion du Canada n'ait informé le Secrétaire d'Etat des Etats-Unis de son consentement à la construction d'un tel barrage et de tels autres ouvrages; mais si ledit consentement n'a pas été donné dans l'espace de deux ans à partir de la date de cette loi, alors cette loi sera nulle et de nul effet"

En dépit de cette clause insérée dans le premier bill Malby, et cette recommandation spécifique de la Section Américaine de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, le Bill rapporté par le Comité des Rivières et des Havres, et le Bill à présent devant le Sénat, tous deux identiques—omettent toute disposition exigeant le consentement du Dominion du Canada. Il renferme une disposition qui oblige la *Long Sault Development Company* à se soumettre aux clauses du traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, relativement aux eaux limitrophes, proclamé le 13 mai 1910.

En examen du traité révèle le fait intéressant que l'article IV, qui se rapporte aux barrages, est sujet à l'approbation, conformément aux

dispositions de l'article VIII. L'article VIII porte qu'une majorité des commissaires aura le pouvoir de rendre une décision. Il stipule en outre que si la Commission se divise également, les Commissaires de chaque pays présenteront leurs rapports à leur gouvernement respectif, et les gouvernements, dans ce cas, s'efforceront de venir à une entente. Mais il est évident que, s'ils ne s'entendent pas, nul résultat ne sera obtenu. Donc, si les barrages proposés ne sont pas approuvés par une majorité de la Commission, alors, quant à ce qui concerne la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, la situation de la Compagnie n'est pas le moindrement changée, car les dispositions du traité en ce qui regarde l'approbation des commissaires auront été épuisées sans arriver à quelque résultat définitif.

Le bill en suspens prévoyait évidemment cette situation, car non seulement il omet toutes les dispositions exigeant le consentement du Dominion du Canada pour la construction de ces barrages, mais il stipule expressément que la Compagnie est "autorisée à construire, entretenir et exploiter pour la navigation, la force hydraulique et autres objets, pendant une période de quatre-vingt dix neuf ans, un barrage ou des barrages dans la partie du fleuve St. Laurent située au sud de la ligne frontière internationale entre les Etats-Unis d'Amérique et le Dominion du Canada près des îles Long-Sault, Barnhart et Sheek, soit indépendamment, soit subordonnément à pareils ouvrages maintenant construits ou à construire dans la partie dudit fleuve située au nord de ladite ligne frontière internationale."

Il révèle le but spécifique et voulu pour autoriser la *Long Sault Development Company* à construire ses barrages au sud de la ligne frontière internationale sans le consentement et l'approbation du Dominion du Canada.

Je vous conseille fortement de saisir le Parlement de ces faits.

Bien à vous,

J. WESLEY ALLISON

Washington, D. C., le 2 août 1912

Au Rédacteur de
l'Ogdensburg News,
Ogdensburg, N. Y.

Mon Cher Monsieur,

Le *Montreal Star* a publié, sous en-tête gros caractères, le 13 juillet, un article spécial de Brockville, qui décrit tout au long des plans d'ingénieurs relativement au barrage du Long-Sault. L'auteur prétend qu'avec ces nouveaux plans, élaborés depuis deux ans, les gouvernements du Canada et des Etats-Unis ne s'opposeront plus à la construction des ouvrages.

L'article est publié dans le but évident de gagner le sentiment public en faveur du projet et de créer l'impression que ces nouveaux plans ont été soumis à une commission conjointe quelconque qui les aurait approuvés. Rien de plus faux. Si ceux qui s'intéressent au projet ont tracé des plans quelconques, ceux-ci n'ont pas été soumis officiellement à l'un ou à l'autre des gouvernements intéressés. D'un autre côté on sait parfaitement qu'en vertu du traité conclu entre les deux gouvernements, relativement à la navigation sur le St. Laurent, que le consentement de l'un et de l'autre est indispensable à tout projet de barrer le fleuve.

Ceux qui sont en lieu de le savoir affirment que l'on ne saurait tracer des plans capables de faire disparaître les dangers des amoncellements de glace, et d'empêcher les dommages aux propriétés des particuliers. Tout le projet est basé sur un dédain inqualifiable des droits privés et de la propriété particulière, au profit d'une corporation avide et riche. Il n'a jamais reçu l'approbation du gouvernement Américain, et il est peu probable qu'il reçoive jamais son consentement.

Le Bill présenté à la Chambre des Représentants, il y a deux ans, par feu le congressiste Malby, fut alors rejeté, car l'opinion publique touchant la force hydraulique n'avait pas été montée. Depuis lors, le sentiment de la Chambre des Représentants s'est constamment manifesté en faveur de la conservation des forces hydrauliques par le gouvernement, et contre la concession de droits ou prévilèges sur ces forces hydrauliques aux particuliers ou aux corporations. Ce sentiment s'est révélé visiblement pendant les deux dernières semaines de la présente session du Congrès—un bill à l'effet de demander la concession de droits de force hydraulique dans quelques petits cours d'eau a été rejeté à une très forte majorité—et il est certain que le Congrès n'accordera plus de pareils droits, avant qu'une politique définie n'ait été adoptée sur le sujet. Si l'on décide un jour d'utiliser l'énorme force hydraulique du fleuve St. Laurent, il est bien certain que les gouvernements du Canada et des Etats-Unis ne la mettront pas entre les mains des particuliers, mais qu'ils l'utiliseront dans l'intérêt des habitants des deux pays.

Quelque propagande que fassent les journaux, ils ne sauront créer un sentiment sérieux dans l'un et l'autre pays en faveur de l'utilisation de cette force pour enrichir les particuliers ou les corporations privées aux dép[illegible]s citoyens de chacun de ces pays.

Si vous le désirez, je pourrai vous fournir d'autres renseignements sur ce sujet.

Bien à vous,

J. WESLEY ALLISON

ANNEXE XXIX

PROTESTATION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTRÉAL

Au Très Honorable
Sir Wilfrid Laurier G.C.M.G.
Premier Ministre du Dominion du Canada

LE MÉMOIRE DU CONSEIL DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTRÉAL EXPOSE HUMBLEMENT

Que vos pétitionnaires se sont dernièrement présentés devant la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, et ont protesté contre les demandes de la *St. Lawrence Power Co.* et de la *Long Sault Development Company* à l'effet de barrer le fleuve St. Laurent à Cornwall, de la rive canadienne à la rive américaine.

Qu'à cette occasion le président de la Section Canadienne de la Commission dit (voir page 147 du procès-verbal de l'assemblée de la Commission tenue à Toronto les 8 et 9 février)* que la question soumise à la Commission des Eaux Limitrophes consistait à savoir s'il est possible, sans nuire aux intérêts de la navigation, de construire un barrage, ou des barrages dans le St. Laurent en cet endroit.

Que vos pétitionnaires croient qu'il faudrait décider une question beaucoup plus importante que celle qui a été soumise à la Commission des Eaux Limitrophes, que seul votre gouvernement peut trancher, et pour cette raison ils s'adressent à vous.

Que vos pétitionnaires considèrent qu'il est contraire aux intérêts du Canada qu'une corporation privée ou étrangère soit maintenant et à l'avenir autorisée à acquérir une servitude sur le fleuve St. Laurent; en effet, si une telle servitude était constituée, le gouvernement du Dominion, lorsqu'il voudra améliorer ses voies fluviales, se trouvera en face de droits acquis, dont quelques-uns seront protégés par le gouvernement des Etats-Unis, pays qui est, et qui a toujours été le grand rival commercial du Canada, et qui, par conséquent, comme question de politique, sera disposé à profiter de toute occasion pour créer des difficultés aux intérêts de la navigation du Canada.

Que bien qu'il puisse être nécessaire à l'avenir de canaliser le St.

---

*Voir page 368.

Laurent, et d'y construire des barrages à divers endroits, pour en produire d'immenses forces hydrauliques, vos pétitionnaires croient fermement que les intérêts de la navigation devront toujours primer, et que la production de la force motrice n'est qu'une considération secondaire, et qu'en outre, ces barrages, en autant que le Canada y est intéressé, devront être des ouvrages du gouvernement, et que les forces hydrauliques créées par eux au Canada devront être possédées ou au moins dirigées par le gouvernement du Dominion.

Que, en conclusion, vos pétitionnaires endossent de tout leur pouvoir les résultats des recherches suivantes effectuées par la Commission de la Conservation à ce sujet.

"Il viendra certainement un temps, dans l'histoire de la navigation du Canada, que le gouvernement du Canada sera obligé de fournir une plus grande profondeur d'eau dans le fleuve St. Laurent. Si les ouvrages de la *St. Lawrence Power Co.* sont construits, le gouvernement n'aura plus la liberté d'exécuter une telle entreprise. Les droits acquis par la Compagnie demanderont considération, ou le gouvernement sera dans l'obligation de les exproprier, et de payer une énorme somme sous forme de dédommagements. Bien plus, il n'est pas certain qu'une telle expropriation soit possible. Le caractère international des ouvrages peut devenir un obstacle insurmontable, et dans ce cas le gouvernement du Canada sera impuissant, et les améliorations de la navigation ne pourront pas être affectuées.

"La proposition, telle que devant nous, a pour objet de concéder cette précieuse ressource sans aucune compensation sérieuse, à une compagnie étrangère, pour ses profits pécuniaires privés; et la conclusion évidente qui ressort des faits susmentionnés montre que le devoir du Canada est de maintenir absolument intacts et inaliénables ses droits de possession et de juridiction."

(Signé) GEORGE L. CAINS
Président

(Signé) GEO. HADRILL
Secrétaire

Signé au nom du Conseil de la Chambre de Commerce de Montréal, Montréal, le 8 mars 1910.

ANNEXE XXX

PROCÈS-VERBAL

D'une Audience Publique Tenue en Présence de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes Concernant le Projet de la "St. Lawrence Power Company" et de la "Long Sault Development Company" de Construire un Barrage sur le Fleuve Saint-Laurent aux Rapides du Long-Sault.

Toronto, mardi, le 8 février 1910

La commission s'est réunie au *Queen's Hotel* à midi.

Etaient Présents: Section Canadienne:

M. George C. Gibbons, C.R., Président
M. W. J. Stewart, I.C.
H. Langlois, Secrétaire

Section Américaine:

Le brigadier-général, Ernst, Président
M. George D. Clinton
Prof. E. E. Haskell
W. Edward Wilson, Secrétaire

Les délégations suivantes étaient présentes:

La Long Sault Development Company:

Leighton McCarthy, C.R., Avocat
J. W. Rickey, I.C.
Henry Holgate, I.C.
H. G. Kelley, I.C.

La St. Lawrence Power Company:

Leighton McCarthy, C.R., Avocat
Geo. G. Foster, C.R.

La Richelieu & Ontario Navigation Company:

R. C. Smith, C.R., Avocat
C. J. Smith, Gérant

La St. Lawrence and Chicago Steam Navigation Company:

A. A. Wright, Surintendant

LE GOUVERNEMENT D'ONTARIO:
L'Honorable Adam Beck, ministre des Forces Hydrauliques
Irwin Hilliard, C.R. Avocat

LA COMMISSION DE LA CONSERVATION DU CANADA:
James White, Secrétaire

LA DOMINION MARINE ASSOCIATION:
Francis King, Secrétaire, Kingston

LA LAKE FREIGHT ASSOCIATION:
Frank Plummer, Président

LA SHIPPING FEDERATION:
Francis E. Meredith, C.R. Avocat

MONTRÉAL:
Eugène Lafleur, C.R. représentant de la Chambre de Commerce de Montréal
John Kennedy, I.C. Ingénieur de la Commission du Port
Lawrence Henderson, Gérant-Général de la *Montreal Transportation Company*
T. J. Coonan
Arthur V. Davis.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO:
W. J. Gage, Président
F. G. Morley, Secrétaire
Barlow Cumberland

PRESCOTT:
F. S. Evanson, Maire
J. K. Dowsley
I. F. Wiser

MASSENA, N.Y.:
[illegible]ine W.W. Cline

BROC[illegible]
[illegible]terson, Maire
[illegible]claren, Président de la Chambre de Commerce
Hugh A. Stewart, C.R.
James A. Hutcheson, Avocat de la Ville
W. S. Buell
W. H. Davis
J. Webster
J. A. Mackenzie
Dr. S. Gowan
W. H. Osborne
W. E. Brough
D. W. Downey

C. S. Consitt
A. T. Wilgress
G. Barclay
R. Bowie
O. K. Fraser
W. H. Kyle
G. Ross
W. B. Thomson
C. T. Wilkinson
W. Shearer, Secrétaire de la Chambre de Commerce
L'Honorable Daniel Derbyshire, Sénateur

CORNWALL:

Robert A. Pringle, C.R. représentant la ville de Cornwall et la Chambre de Commerce
P. E. Cambpell,* Président et Gérant Général de la *Montreal & Cornwall Navigation Co.*

MORRISBURG:

Geo. H. Watson, C.R. représentant Morrisburg, Williamsburg, Matilda et Osnabruck
W. C. Connolly

Le président Gibbons ayant suspendu la séance jusqu'à 2 heures à cause de l'absence du brigadier-général Ernst et du professeur Haskell reprit le fauteuil à 2 heures.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Je regrette beaucoup le retard des trains de New York et de Washington qui a empêché deux commissaires américains—le général Ernst, président de la Section Américaine, et le professeur Haskell—de se rendre à Toronto avant 4.30. Après avoir consulté l'autre membre de la Section Américaine, M. Clinton, on a conclu qu'il valait mieux procéder à cause de la quantité considérable de personnes présentes. Les paroles des orateurs seront, au complet, reproduites en sténographie, afin que les membres absents prennent connaissance de ces remarques. Le nombre des délégations et leur qualité témoignent de l'importance de la question qui doit être traitée devant la Commission. Je ne viens par faire un discours, mais désire simplement indiquer les principales conclusions qui devront ressortir de toutes les décisions que pourra prendre cette commission touchant cette question—attendu que cette commission est internationale, s'occupant de cours d'eau internationaux et n'existant qu'à titre de Commission conseillère. La Commission a posé certains principes auxquels sera subordonné l'usage de ces eaux limitrophes. Le premier consiste en ce que les intérêts de la navigation soient au premier rang; mais que,

*Aussi directeur de la *St. Laurence Transmission Co.*

dans les cas où les intérêts de la navigation ne seraient pas matériellement lésés, l'usage de ces eaux pourrait être permis pour produire de la force hydraulique; telle permission ne devant être accordée qu'à condition que les deux pays intéressés jouissent également des avantages de cette production. Maintenant on pose une forte objection—il peut en exister beaucoup d'autres—c'est que le projet en question comporte le barrage du fleuve Saint-Laurent au moyen d'une série de digues; bien que, en vertu d'un traité, les deux pays aient le droit commun d'en faire usage. La question est aussi de savoir si l'entreprise projetée peut être conduite de manière à assurer aux gens des deux pays une division égale de la force que l'on produira. J'aimerais que vos orateurs fussent classés et que leurs noms me fussent transmis. Naturellement, nous entendrons en premier lieu ceux qui doivent expliquer les projets de ces deux compagnies dont une canadienne et l'autre américaine. Elles se proposent collectivement de traiter cette question. Si vous ne pouvez nous fournir une liste des noms, nous les appellerons à tour de rôle. Si M. McCarthy est présent, je lui donne la parole.

M. Leighton McCarthy, C.R.: Monsieur le Président, et les membres de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes: Comme je le comprends, la commission s'est réunie dans le but de discuter de nouveau cette question Internationale quelque peu importante. Elle n'est aucunement nouvelle aux membres de votre Commission. En octobre 1907, ce projet fut présenté à cette Commission en cette salle. Un mois ou deux plus tard, à la suite de certaines critiques ou à cause de l'importance de la question au point de vue de la cité de Montréal, vous avez, Monsieur, convoqué une réunion à cet endroit, et la question fut entièrement discutée par les représentants des compagnies respectives de force hydraulique, de même que par les personnes intéressées à voir mettre à jour tous les détails du projet et à protéger tous droits ou intérêts qu'elles pourraient avoir sur le fleuve Saint-Laurent. Ensuite, en novembre 1908, lorsque votre Commission siégeait à Toronto cette question fut de nouv[illegible] discutée. Le 8 janvier de cette année, la question fut de nouveau [illegible]tée devant cette Commission, à Buffalo, et il fut alors proposé qu'une réunion serait tenue à Toronto pour la discuter encore.

Le premier projet des compagnies désirant produire de la force hydraulique sur le Saint-Laurent aux rapides du Long-Sault, fut présenté au Gouvernement du Canada en décembre 1907. Les plans et la proposition furent discutés à une conférence tenue entre les ingénieurs des compagnies de forces hydrauliques et les ingénieurs du Gouvernement. Ils proposèrent certaines modifications ou certains changements dont le résultat fut un amendement au projet, ou une pétition qui fut présentée au Gouvernement Canadien en janvier 1909. C'est, Monsieur, le projet que vous avez à l'étude.

Ainsi que je l'ai dit au début, c'est une question internationale. Les intérêts du Canada ne sont pas seuls en jeu en cette affaire, ceux de la grande république située au sud de nous le sont aussi. Par conséquent, les deux compagnies demandent qu'une étude approfondie soit faite du projet qu'elles présentent. Le Canada en retirera des avantages de même que les Etats-Unis. Nous demandons que les Canadiens et les Américains unissent leurs efforts en vue d'améliorer le sort des citoyens des deux pays. Chacun des pays reconnaît que l'assentiment donné par chacun doit être subordonné à l'assentiment de l'autre. Jamais l'une des compagnies n'a fait à son Gouvernement autre demande que de voir son projet subordonné à l'approbation de l'autre pays. Donc, au nom des intérêts, du progrès et du développement, nous venons vous demander que ce projet qui vise au progrès soit libéralement accueilli au point de vue national. Les eaux qui descendent par les rapides du Long-Sault ont coulé inutilement au cours de toutes ces années. On dit que l'on peut produire une quantité considérable de force hydraulique à cet endroit. Dans cette localité, les citoyens canadiens et ceux des Etats-Unis sont éloignés des mines de houille qui constituent la production de la vapeur dans les deux pays, partout où il n'existe pas de forces hydrauliques. Par conséquent, cette force hydraulique devrait être pour cette localité ce que sont les mines de houille pour la Nouvelle-Ecosse, l'Ouest ou la Pennsylvanie. Maintenant, monsieur, vous conviendrez que nous avons été d'accord dès le début, en endossant et acceptant le compte rendu que vous avez si bien rédigé touchant les intérêts en jeu dans le projet à l'étude, ou les modifications que ces intérêts pourraient subir. Actuellement, il me semble que s'il existe quelque doute dans l'esprit de quelques-uns des membres de la Commission, ce n'est simplement que sous le rapport de la navigation. Monsieur, vous avez dit à Toronto, en 1908, que:

> "Aucune permission ne serait donnée à quiconque ne laisserait pas le contrôle complet et absolu à quelques représentants de chaque gouvernement, quelle que soit la forme qu'il revête. Cette Commission peut, présentement, être investie de plus amples pouvoir de traiter les questions qui ont trait aux eaux limitrophes: mais toujours subordonnément au contrôle de quelqu'un, afin que les intérêts de la navigation soient amplement protégés. Il n'existe aucun danger, pas le moindre, en ce qui concerne une affaire de ce genre. Ici, la seule grande question, la seule à vrai dire, est de savoir si ces améliorations projetées—qui doivent être accordées à conditions qu'elles ne nuisent pas à la navigation—seront contraires ou conformes aux intérêts généraux—et vous devez prendre la chose au point de vue générale. Maintenant, c'est tout ce dont il s'agit. Vous n'avez pas lieu de craindre car la question sera parfaitement approfondie par tous les membres de la Commission qui chercheront à reconnaître le principe et à agir en conformité du principe établi, les seuls principes sur lesquels ils se guide-

ront dans le travail concernant les eaux limitrophes. Nous ne voulons ni ne permettons pas qu'il surgisse des sentiments de jalousie mesquine entre les deux pays. Personne n'est propriétaire de ces eaux; elles ne sont ni américaines ni canadiennes; elles sont d'usage commun."

Vous avez aussi parlé, monsieur, en termes aussi explicites, dans la cité de Montréal, en novembre 1907. Vous avez dit aux parties intéressées dans la navigation:

"Les intérêts de la navigation, doivent primer en toutes circonstances et n'être subordonnés qu'aux droits d'usage de l'eau pour des fins domestiques. C'est à dire que, si l'eau est prise au Sault-Ste.-Marie, la moitié de la force produite par l'excédent de l'eau, qui peut être détournée sans nuire à la navigation, devrait être réservée à l'usage du peuple canadien. Ce principe fut adopté par toute la Commission. Maintenant cette demande est présentée devant la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, comme question internationale, pour être réglée par les deux Gouvernements. Naturellement, la Commission désire, et l'intérêt public veut que, lorsqu'il est possible de produire de la force hydraulique, sans nuire aux intérêts de la navigation, la permission soit accordée; mais si ces intérêts sont lésés, une telle production devrait être refusée."

Dans un discours ultérieur, en réponse à un monsieur, vos déclarations ont été plus succintes et très explicites:

"Vous pouvez compter là-dessus. J'ai dit en commençant que le principe sur lequel sont tombées d'accord les deux sections de la Commission, celle des Etats-Unis et l'autre, est que les intérêts de la navigation doivent primer. La seule conclusion fut que nous devrions autoriser les améliorations publiques conformes à ces intérêts, mais pas d'autres. Nous tenons cette réunion dans le but de parvenir à trouver les moyens de discerner la vérité."

Maintenant, dis-je, nous convenons que les intérêts de la navigation priment tout. Alors, quelle est la situation telle qu'appliquée aux intérêts de la navigation? Et en quoi consistent les intérêts de la navigation? Nous affirmons, nos ingénieurs nous conseillent—et nous vons jamais entendu dire qu'un ingénieur ait soutenu le contraire—que non seulement la navigation n'en souffrira pas à cet endroit en particulier, mais qu'elle sera bien améliorée. Aucun ingénieur n'a déclaré jusqu'ici que les intérêts de la navigation ne seraient pas améliorés à cet endroit, si notre projet réussissait à être mis à exécution. Souvent, ceux qui s'opposaient au projet ont dit,—"Oh, mais il ne faut pas que vous construisiez de barrage sur le Saint-Laurent!" Monsieur, la chose est techniquement vraie, mais nous n'avons pas l'intention de construire sur le Saint-Laurent un barrage du genre que ceux qui s'opposent au projet veulent faire comprendre au public. Le barrage ou les barrages pont la construction est projetée seront dans un endroit impassable—

des rapides du Long-Sault. La plupart des vaisseaux qui sillonnent le Saint-Laurent ne franchissent pas ces rapides, de fait, il n'existe qu'une ou deux exceptions dont je m'occuperai plus tard. Aucun des navires voyageant sur le Saint-Laurent dans la direction de l'ouest ne se sert des rapides du Long-Sault. Actuellement, les navires canadiens et américains allant vers l'ouest doivent passer par le canal de Cornwall. Il faut passer par sept écluses pour franchir ce canal. Le projet en question n'a aucun effet sur le canal de Cornwall, qui doit demeurer intact et dont l'ensemble sera respecté. C'est un projet très simple, et aucun ingénieur n'a dit que son accomplissement était impossible. Nous offrons aux navires qui vont à l'est et à l'ouest deux canaux au lieu d'un seul canal qui existe actuellement. Nous offrons de construire, dans l'intérêt de la navigation, une nouvelle écluse n'ayant qu'une ascension. Nous vous disons que les avantages seront grands, et qu'il y aura beaucoup d'eau pour faciliter le trafic qui se fait actuellement sur le Saint-Laurent. Y a-t-il un homme qui puisse dire que le fait de fournir deux canaux, lorsqu'il n'existe encore qu'un canal, ne constitue pas une amélioration? Et quand j'ajoute à cela que dans le nouveau canal il n'y aura que deux éclusages par voyage d'aller et retour, alors que dans le canal actuel il y en a 13, l'avantage est plus évident. Je crois que le projet n'a qu'à être étudié. Les avantages sont si patents que, lorsqu'ils seront compris, aucun argument ne pourra obstruer la vue de qui que ce soit sur les services qu'il est appelé à rendre.

Maintenant, la question de savoir si le projet de la compagnie est practicable relève, naturellement, du domaine du génie civil surtout. Il y a deux ans, cette Commission a offert à la *Shipping Federation of Montreal*, à la *Dominion Marine Association*, à la Chambre de Commerce ou à toute autre organisation intéressée, les services d'ingénieurs payés par le gouvernement de ce pays, pour s'enquérir de ce projet et faire connaître s'il est faisable ou practicable. Jusqu'à présent je ne sais pas si elles aient profité de cette offre; je n'ai pas non plus entendu dire qu'aucun ingénieur ait différé d'opinion avec nos ingénieurs sur la possibilité d'accomplir le projet.

Maintenant, en quoi consiste les intérêts qui se rattachent à la navigation? J'affirme que, malgré l'opposition manifestée contre ce projet dernièrement par la Dominion Marine Association, les personnes qui ont des intérêts dans la Dominion Marine Association—c'est-à-dire celles qui se servent de ce chenal—ne sont pas opposées à ce projet qui est conforme à leurs principaux intérêts. Maintenant, analysons la situation et voyons si ma déclaration est exacte et si, oui ou non, je puis me justifier sur ce point. Quels sont ceux qui font le plus de trafic sur le chenal du Saint-Laurent entre Kingston et Montréal? Ce sont en réalité,

les compagnies de transport. Il n'y a qu'un service de passagers entre ces points—

UNE VOIX: Non.

M. McCARTHY: Deux?

UNE VOIX: Deux.

M. McCARTHY: Alors, j'ai raison.

UNE VOIX: Trois.

M. McCARTHY: Il pourrait en surgir beaucoup dans l'esprit de M. Smith, je n'en doute pas, mais la seule compagnie que je connaisse vient de s'objecter au projet.

M. R. C. SMITH, C.R.: Désirez-vous avoir les noms des autres?

M. McCARTHY: Oh, vous aurez une occasion plus tard de faire vos déclarations. Je dis donc, que ce sont les compagnies de transport qui sont le plus intéressées en ce projet. Leurs noms? C'est, je crois, M. J. W. Norcross qui contrôle et dirige la plus grande masse de cette sorte d'affaires. Je comprends qu'il est chargé de la surveillance de l'administration des *Merchants Mutual Line, The Mutual Steamship Company, The Matthews Steamship Company, Jacques & Company, Bickerdike, Ltd., Collingwood Shipping Company, Canadian Lake & Ocean Navigation Company* et des navires de Purdy. Maintenant la maison *J. W. Norcross & Co.* a adressé la lettre suivante à la Commission Internationale des Eaux Limitrophes:

TORONTO, le 31 janvier 1910

L'HONORABLE GEO. C. GIBBONS
Président de la Section Canadienne
de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes

Cher Monsieur,

On a attiré notre attention sur les plans des ouvrages projetés par la *St. Lawrence Power Company, Ltd.*, et la *Long Sault Development Company*, en vue de la production d'énergie hydro-électrique aux rapides du Long-Sault, sur le fleuve Saint-Laurent. Les ingénieurs nous ont expliqué ces plans, et je comprends que les améliorations projetées ne nuisent en rien à l'efficacité du canal de Cornwall, et qu'en sus des avantages actuels que nous avons, les compagnies offrent de nous fournir un canal tout neuf qui n'aura qu'une écluse, et dont la profondeur sera de 25 pieds, la largeur 800 pieds, dont la rapidité du courant n'excédera pas quatre milles à l'heure.

Nous nous intéressons tout particulièrement aux cours d'eau du Canada et exploitons le plus grand nombre de navires faisant actuellement le service de transport des effets en ballots de Montréal à Toronto et à l'Ouest, et le transport du grain et autres marchandises de l'Ouest à Montréal.

Ce nouveau canal d'une écluse fera gagner à nos navires trois heures sur chaque voyage, soit en montant soit en descendant, au lieu de franchir sept écluses dans le canal actuel de Cornwall,

quand le temps est favorable; mais en cas de vents violents et de nuits sombres, les vaisseaux allant de Montréal vers l'Ouest sans chargement pourraient naviguer dans un canal de 800 pieds plutôt que d'être forcément amarrés dans le canal de Cornwall.

Ce nouveau canal nous fournirait une double voie à travers le territoire que dessert aujourd'hui le canal de Cornwall, servirait à éliminer pour ainsi dire le danger de voir le Saint-Laurent obstrué, comme en 1908, à la suite d'un accident arrivé à une des écluses, et qui a suspendu tout trafic sur le Saint-Laurent pendant environ deux semaines.

La production de la force hydraulique projetée par ces compagnies serait de nature à attirer des établissements manufacturiers dans les localités avoisinantes, ce qui fournirait du trafic aux navires canadiens.

Dans les trois derniers paragraphes nous avons exposé quelques-unes des raisons pour lesquelles nous sommes en faveur du plan projeté, et désirons être inscrits au nombre de ceux qui ont foi en ces améliorations qui seront des plus avantageuses au service de vaisseaux et au commerce canadien, si elles sont mises à exécution.

Bien à vous,
(Signé) J. W. NORCROSS & Co.
Agents et Courtiers Maritimes,
8–10, rue Wellington Est,
Toronto

M. R. C. SMITH: La date, s'il vous plaît?

M. McCARTHY: Le 31 janvier 1910.

M. HENDERSON: Ecrite par M. Norcross?

M. McCARTHY: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'elle avait été écrite par J. W. Norcross & Co. c'est l'auteur de la signature.

M. HENDERSON: M. Norcross était alors en Angleterre.

M. McCARTHY: Je crois qu'il était en Angleterre. Je crois, M. Henderson, que vous connaissiez l'opinion de M. Norcross à ce sujet?

M. HENDERSON: Non, je ne lui en ai pas parlé.

M. McCARTHY: M. Plummer ici présent représente l'autre exploitation considérable du service des transports; il est président de la *Lake Freight Association* et parlera pour lui-même. Je crois que les compagnies de transport qu'il représente considèrent que le projet en question leur sera très avantageux et qu'elles sont disposées à le déclarer et à souscrire en sa faveur.

Ensuite, Monsieur, nous avons la *Montreal & Cornwall Navigation Company* qui, aussi, adresse un mémoire à votre Commission disant:

TORONTO, ONT., le 8 février 1910.

Au Président et aux Membres de la
Commission Internationale des Eaux Limitrophes

Messieurs:

Les soussignés, membres de la *Montreal and Cornwall Navi-*

gation Company, vous présentent humblement cette requête ayant trait au projet que vous avez actuellement à l'étude, et se rapportant au barrage des rapides du Long-Sault.

Nous sommes propriétaires de divers navires faisant le service sur le fleuve Saint-Laurent entre Brockville et la cité de Montréal. Nous avons environ vingt ans d'expérience. D'après nos connaissances de cette partie du fleuve, nous sommes sincèrement convaincus que le projet en question n'entravera aucunement la navigation qui se fait sur le Fleuve St. Laurent, car il est entendu que le canal de Cornwall demeurera dans le même état et que, de plus, après la mise à exécution du projet, une écluse construite au Sault du Sud améliorera beaucoup la navigation et offrira, avec le canal de Cornwall, un double moyen de franchire par eau les rapides du Long-Sault. Nous sommes bien d'opinion aussi que la rapidité des courants aux chenaux de Farran Point et Big Sny sera plus tard diminuée, et que le courant latéral dangereux qui existe à l'entrée d'amont du canal de Cornwall sera détruit. Une double voie navigable pour franchir le Long-Sault protégera le transport contre le retard qui pourrait survenir à la suite d'arrêt ou accident qui se produirait soit dans l'éclusage de Cornwall, soit dans le Sault du Sud. Les bateaux qui franchiront le Long-Sault feront le voyage complet dans quatre à sept heures de moins qu'à présent, ce qui diminuera le coût du transport du fret, à partir des points situés à l'ouest des rapides du Long-Sault jusqu'à la cité de Montréal.

Après la construction des ouvrages projetés, la rapidité du courant sur le côté sud de l'île Barnhart sera de beaucoup amoindrie, et d'après nos connaissances du fleuve, vis-à-vis, et en amont de Cornwall, nous savons que les bateaux peuvent se servir du chenal principal au nord de l'île Cornwall, entre Cornwall et le pied de l'île Barnhart.

Nous pouvons dire, de plus, qu'en faisant notre service de navires entre Montréal et Brockville, nous rencontrons des courants beaucoup plus forts et plus rapides qu'à la pointe Moulin. Presque tout le fret, qui est transporté à l'est et à l'ouest sur le Saint-Laurent passe par le canal de Cornwall, car il n'y a pour ainsi dire, pas de transport effectué par les rapides; toute entreprise qui économisera du temps pour les navires qui passent par les rapides du Long-Sault sera donc très avantageuse à la navigation.

En raison de ce qui précède, nous nous déclarons très favorables au projet et considérons que les intérêts de la navigation sur le fleuve St. Laurent en bénéficieront.

Respectueusement soumis,

THE MONTREAL & CORNWALL NAVIGATION CO.

(Signé) P. E. Campbell
Président et Directeur Administratif

M. McCarthy: Je puis dire que M. Campbell est ici, prêt à appuver ce qu'il dit dans sa lettre. Ensuite, monsieur, nous avons deux autres établissements s'occupant de transport du fret, dont l'un est la *George*

Hall, Coal Company, of Canada, Limited, qui vous a écrit la lettre suivante:

TORONTO, le 8 février 1910

M. le Président et les Membres
de la Commission Internationale
des Eaux Limitrophes

Messieurs,

La *George Hall Coal Company of Canada, Ltd.* exploite le service de douze vaisseaux entre le lac Ontario et Montréal, et entretient des entrepôts et des bureaux dans la cité de Montréal où elle est classée parmi les gros contribuables, y possède des immeubles évalués à plus de deux-cent mille dollars; elle fait le commerce de la houille en gros et en détail.

Nous connaissons parfaitement depuis plusieurs années la question de la navigation sur le fleuve St. Laurent, et nous avons étudié soigneusement les plans du projet relatif au Long-Sault.

D'après notre examen de ces plans et nos propres connaissances de l'état du fleuve, nous ne voyons aucune objection au projet, tel que spécifié, et ne pensons pas qu'il porte atteinte à la navigation en général sur le fleuve, au contraire, nous considérons que, vu qu'il a pour effet de fournir une voie alternative. il serait très avantageux à tous les expéditeurs de marchandises, en cas d'obstruction qui pourrait, pour une raison quelconque, survenir au canal de Cornwall. Il nous semble que nos vaisseaux pourraient sauver environ huit heures sur chaque voyage aller et retour, entre le lac et Montréal, en déduisant onze éclusements.

Respectueusement soumis,

THE GEORGE HALL COAL COMPANY OF CANADA, LTD.
(Signé) W. C. KELLVEY,
Agent en charge

M. MCCARTHY: Puis il y a *The Ogdensburg Coal & Towing Co.*, qui a écrit ce qui suit:

OGDENSBURG, N. Y. le 8 février 1910

M. le Président et les Membres
de la Commission Internationale
des Eaux Limitrophes

Messieurs,

The Ogdensburg & Towing Co. met en service seize vaisseaux de transport sur le fleuve St. Laurent, entre le lac Ontario et Montréal; nous exploitons en outre un établissement considérable de houille en gros, et nous avons placé ainsi beaucoup d'argent dans la cité de Montréal et cela depuis trente ans, Nous sommes aussi alliés avec la *Daily & Hannan Dredging Company*, et ainsi depuis plusieurs années nous faisons une étude particulière des chenaux et des courants du fleuve St. Laurent.

Nous avons examiné à fond le plan du projet de la *St. Lawrence Power Co., Ltd.*, et considérons que le développement projeté,

loin de nuire au service de nos bateaux constituera au contraire un réel avantage.

Nous formons partie de la *Dominion Marine Association* et désirons être inscrits au nombre de ceux qui sont favorables au projet. Il ne modifiera pas la voie actuelle du canal de Cornwall et fournira une autre route, au cas où le canal de Cornwall serait obstrué, réparé ou agrandi.

Respectueusement soumis,

THE OGDENSBURG COAL & TOWING CO.
(Signé) JOHN HANNAN,
Président

M. McCARTHY: Maintenant, je suis en position de dire que les représentants de *The George Hall Company* et M. Hannan lui-même sont présents, prêts à confirmer ce qu'ils ont dit dans ces lettres. On a cru plus expédient d'exprimer ainsi leurs opinions, afin de faire économie de temps et du nombre des orateurs. Maintenant, je vais lire une lettre signée par James Playfair, président de la *Midland Navigation Company, Ltd*:

MIDLAND, ONT. le 1er février 1910

L'HONORABLE GEO. C. GIBBONS, C.R
Président de la Commission Internationale
des Eaux Limitrophes,
Toronto, Ont.

Cher Monsieur,

Relativement au Canal du Long-Sault:

J'ai su que le 8 février, une assemblée des différents intéressés sera tenue à Toronto, pour discuter la question de la production de la force hydraulique aux rapides du Long-Sault. Notre champ d'action s'est borné, par le passé, aux lacs d'en amont, mais si certaines négotiations ont lieu, je crois pouvoir étendre le service de quelques-uns de nos vaisseaux jusqu'à Montréal. Il m'est impossible, pour le moment, de prédire quels effets le barrage des rapides du Long-Sault aura sur la navigation; mais, d'après ce que je puis comprendre, je ne crois pas que le service des bateaux de transport du St. Laurent sera modifié. Même, je crois qu'il en résultera quelque avantage, vu qu'il n'y aura qu'une écluse à passer au lieu de sept. De sorte que, sur un voyage d'aller et retour, un bateau épargnera six ou sept heures.

Tout ce qui pourra être fait en vue d'améliorer la navigation entre Port Colborne et Montréal, afin de la rendre plus sûre et plus rapide, sera dans l'intérêt des propriétaires de bateaux.

Bien à vous,
(Signé) JAS. PLAYFAIR

M. McCARTHY: J'ai donc exprimé les opinions des intéressés, que représente la Norcross Co. celles de la *Ogdensburg Coal & Towing Com-*

pany, de la *George Hall Coal Company*, de la *Cornwall & Montreal Transportation Company* et de la *Midland Navigation Company*—si celle-ci étend son service de bateaux jusqu'à Montréal. Alors étant donné que M. Plummer les MacKay de Hamilton et M. Jacques de Montréal représentent leurs propres intérêts, nous avons, pour ainsi dire, tous les propriétaires de services de fret faisant usage de cette route, en faveur du projet, à l'exception de mon ami M. Henderson. Tous ces propriétaires de services de transport, propriétaires de bateaux transportant du fret ont—je parle d'après mes instructions—étudié ce projet et l'ont approuvé comme étant avantageux à la navigation; c'est à dire, attendu que l'on fournisse les garanties nécessaires, afin que les intérêts du pays soient protégés et que le projet que nous avons exposé soit exécuté. Maintenant, je ne sais pas exactement quelles sont les vues de M Henderson; il est présent et parlera pour lui-même. J'ai, cependant, compris qu'il est d'avis que si les travaux sont effectués comme nous l'avons dit, la navigation sera améliorée à cet endroit; mais il a quelque doute si les intérêts du Canada seront bien protégés. Quant à cela, monsieur je suis prêt à laisser régler ce point entre vous et le gouvernement Canadien qui verra, sans doute, à ce que aucun contrat ne soit passé, ni franchise ou autorité accordée, si les intérêts du Canada ne sont pas bien protégés. Comme je dis, tous les propriétaires de fret sur la route du St. Laurent sont virtuellement d'avis que les avantages seront plus grands pour la navigation à ce point. Nous lui préservons la seule route qui existe actuellement et lui en fournissons une autre.

Nous avons encore à nous occuper de la "*Richelieu & Ontario Navigation Company*". Il est vrai que ses bateaux traversent les rapides en descendant le fleuve, et cela depuis plusieurs années. Pour les voyages dans la direction de l'ouest, ses bateaux sont tenus de se servir comme les autres du canal commun. Donc, en ce cas, cette compagnie perd chaque année, pendant trois ou quatre mois, l'avantage de faire un service de vaisseaux à passagers chaque jour. Nous déclarons que cette écluse étant construite, les bateaux ne seront pas plus retardés en y passant, en descendant, qu'en traversant les rapides. En réponse à leur objection que la beauté naturelle des rapides sera détruite, nous disons qu'elle ne perdra pas cette aubaine, mais que les ouvrages projetés améliureront au contraire le coup d'œil. Il y a d'autres rapides en aval du fleuve que les touristes pourront voir. L'écluse projetée aura quarante pieds de hauteur, avec déversoir d'environ dix pieds d'eau; ce sera un imposant spectacle, que les touristes viendront voir. Maintenant, telle est la situation de la navigation pour ce qui a rapport à ceux qui utilisent le canal.

Quels sont les autres intérêts qui peuvent être concernés? Nous savons que la *Shipping Federation of Montreal* et la Cham-

bre de Commerce de Montréal sont représentés. Ces associations n'ont eu qu'une seule voix pour dire que du moment que le niveau de l'eau à Montréal ne serait pas modifié c'est-à-dire à Montréal et aux localités sises à l'est elles ne s'opposeront pas au projet. Maintenant, monsieur, j'affirme que les ingénieurs du gouvernement, après avoir discuté la question avec nos ingénieurs, ont déclaré que ces ouvrages ne changeront aucunement le niveau de l'eau dans le port de Montréal; que le niveau de l'eau dans le port de Montréal ne sera pas modifié. La *Shipping Federation of Montreal* peut être sûre de ce fait, car dès le début le gouvernement et la Commission Internationale des Eaux Limitrophes ont déclaré que les intérêts de la navigation primeraient; vous pouvez être certains qu'ils seront protégés, avant que les ouvrages soient autorisés. Il n'y a pas eu un seul témoignage qui ait pu démontrer que le niveau de l'eau en aval de ces ouvrages sera abaissé par suite de leur construction—pas un, monsieur. De sorte que, je dis à la *Shipping Federation of Montreal*, à la Commission du Port de Montréal et à la Chambre de Commerce de Montréal, que les intérêts de la navigation ne seront pas lésés, ni compromis en aucune manière; mais, qu'au contraire, ils y gagneront. Si vous voulez attirer du trafic de l'Ouest dans votre port, des affaires dans votre ville par la voie du St. Laurent, plus vous aurez de moyens de transport, plus vous obtiendrez de trafic. Il ne peut y avoir de réplique à cela. Admettant, comme je le fais, que les intérêts de la navigation seront au premier rang, la *Shipping Federation of Montreal*, la Chambre de Commerce de Montréal, ou la Commission du Port de Montréal auront-elles lieu de s'inquiéter, à moins que les ouvrages ne soient de nature à modifier le niveau de l'eau en cette région? Si l'eau ne subit pas de modification, ces associations n'auront pas lieu de se plaindre, mais, devront, au contraire, approuver le projet. Il y aura avantage pour la banlieu de Montréal dont le développement est considérable. La production de la force hydraulique en pareille proportion sera avantageuse pour Montréal. Telle n'est peut-être pas l'opinion de la *Montreal Light & Power Company*; je n'en sais rien; mais quant aux citoyens de Montréal, s'ils veulent avoir à leur portée de grands établissements manufacturiers, c'est un moyen de les attirer. Nous ne leur demandons pas si ces ouvrages seront nuisibles à la navigation, si les intérêts de la navigation ne priment pas. Nous admettons tous et convenons qu'ils priment tout. Mais nous leur disons que non seulement nous n'entravons pas la navigation, mais que nous l'aidons considérablement, et nous améliorerons le trafic et le commerce de leur ville en perfectionnant les moyens de transport. Un bateau tirant beaucoup d'eau pourra passer dans ce canal projeté, mais il lui est impossible d'essayer le canal actuel de Cornwall. On agite actuellement la question de creuser le canal de Welland, et d'y dépenser l'argent du pays.

Si ce canal doit être agrandi, afin de permettre aux vaisseaux de forte calaison de se rendre à Montréal, combien les avantages seraient plus grands pour cette ville, si ces améliorations étaient effectuées. Se rend-on compte des avantages qui existent pour les vaisseaux à ne passer qu'une écluse, exemptant ainsi le creusage du canal de Cornwall pour lui donner les mêmes proportions qu'au canal Welland? Maintenant, je dis que les ingénieurs du gouvernement ont conclu que les ouvrages projetés ne modifieront pas le niveau de l'eau à Montréal; que l'eau du canal à l'est et à l'ouest de Montréal, en amont et en aval des ouvrages projetés ne subira aucun effet nuisible.

De plus, la partie ouest de l'Ontario produit une grande quantité de force hydraulique. Toute personne qui aime à voyager peut s'en rendre compte en visitant ce territoire. Des manufactures surgissent partout en ces localités. Là où le trafic languissait, il existe maintenant un développement d'industries manufacturières. L'ouest de l'Ontario a progressé au détriment de l'est, parce que l'ouest possède de la force hydraulique et l'est en est privé. Je dis que les villes près du Long-Sault—Brockville, Cornwall, Morrisburg et autres—bénéficieront de la production de ces forces hydrauliques, comme la péninsule de Niagara a profité du développement des forces hydrauliques de Niagara. Les citoyens de Brockville le reconnaissent. Il y a ici, de 20 à 25 habitants des plus inflents de cette ville, venus pour témoigner de ce fait. Les habitants de Cornwall sont représentés ici aujourd'hui par M. Pringle et M. Campbell qui demandent avec instance que ce travail soit accordé, afin qu'ils puissent avoir à leur portée une production d'énergie électrique. Pourquoi donc la demande de la compagnie ne serait-elle pas accordée? Il ne me semble pas exister une raison logique pour refuser à ces deux compagnies d'unir leurs efforts afin de produire de la force hydraulique au Long-Sault. Si l'on démontre que ce développement est de nature à causer du tort à la navigation, il est convenu que, d'après les règlements de cette Commission et ceux du Gouvernement, cet ouvrage ne sera pas autorisé. Mais, à part cela, y-a-t-il une preuve à l'appui? Y a-t-il un argument rationel que l'on puisse trouver pour démontrer que les ouvrages ne devraient pas être permis et que cette force hydraulique ne devrait pas être produite pour le bénéfice des habitants de l'est de l'Ontario?

On dit qu'à l'heure actuelle, il faut surveiller tout ce qui a trait à la conservation des ressources nationales. Que nous les conservions, tant mieux; comment conservez-vous la force hydraulique? En la laissant inutilisée pour toujours? Vous conservez le bois en le laissant debout; vous conservez les mines de houilles en empêchant une exploitation de gaspillage; mais comment conservez-vous des forces hydrauliques? Je ne puis proposer qu'une seule manière de le faire, les utiliser.

Si vous avez de l'eau qui coule en pure perte, vous ne la conservez pas en la laissant perdre inutilement pour toujours. Il incombe certainement à un homme industrieux, à celui qui désire le développement de son pays, d'utiliser les dons de Dieu sous forme de forces hydrauliques, et la seule méthode que je connaisse de les conserver est de les utiliser, et c'est ce dont il s'agit présentement. Ne pensez pas, Monsieur le Président et messieurs, que nous ayons, pour un moment, le désir de faire ceci pour rien. Nous sommes disposés à entrer en pourparler, nous sommes prêts à nous entendre avec les propriétaires de cette localité. Nous sommes prêts à prendre des arrangements en vue de définir le genre de pourparler qu'il est convenable d'entamer avec les intéressés touchant les forces hydrauliques.

On a fait beaucoup de bruit de crainte que, dans l'accomplissement de leurs devoirs, les membres de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, ainsi que le Premier Ministre et ses ministres permissent à une quantité d'Américains rapaces de venir en Canada obtenir trop de droits. Mais les négociations ont été effectuées avec justice. Tout ce que nous demandons et dont nous avons besoin, c'est que la force hydraulique que produiront les deux compagnies à cet endroit soit raisonnablement et équitablement divisée. Maintenant, monsieur, je serais heureux d'ajouter tout autre argument qui serait de nature à rendre la proposition juste et raisonnable, mais j'ai essayé de répondre à tout ce que j'ai entendu, à tout ce que l'on a dit contre ce projet.

On a fait appel au sentiment canadien en disant: "Vous me volez mon héritage, à moi Canadien." Comme citoyens du Canada, nous avons un héritage et nous en sommes fiers; mais si nous possédons un héritage dont nous nous enorgueillissons, combien, à plus forte raison, ne devrions-nous pas nous faire gloire de l'utiliser, de le développer, et par son entremise de faire surgir des cités et des industries manufacturières! Mais, ainsi que l'a dit le Président à ce sujet, il y a deux ou trois ans, cet héritage appartient-il tout entier au Canada et aux Canadiens? La rive sud du St. Laurent, à partir d'Ogdensburg jusqu'à un point situé en aval de Cornwall, se trouve sur le territoire américain. La limite internationale à ces endroits est bien plus rapprochée de la rive canadienne que de la rive américaine. Mais, supposons que sur le parcours entier la division soit la même, le fleuve St. Laurent n'est-il pas, à ces endroits, l'héritage entier des deux nations? Comme dit le Président, il n'y a pas de droit à l'eau; il y a un droit pour le consommateur; et tout ce que nous demandons de ces deux compagnies, c'est le droit d'usage de ces eaux pour le développement des deux pays; l'avantage du peuple Canadien de même que celui du peuple Américain; pour former des intérêts américains et créer des industries canadiennes. Maintenant,

monsieur, je vous prie d'écouter M. Rickey qui fera simplement l'exposé technique du projet de ces deux compagnies.

Le Président Gibbons: Comme la Commission n'a jamais eu en main aucune de ces lettres et quelle n'en a pas eu connaissance, je crois qu'on devrait les mettre au dossier.

M. McCarthy: Certainement, monsieur, je veux les mettre au dossier. M. McCarthy remit alors au secrétaire de la Commission les lettres qu'il avait lues.

M. J. W. Rickey, I.C. de la *St. Lawrence Power Company* et de la *Long-Sault Development Company* adressa ensuite la parole à la Commission, et dit:

Monsieur le président, les membres de la Commission, messieurs: J'indique sur la carte (montrant) l'ensemble général du plan proposé pour la production de force hydraulique aux rapides du Long-Sault. Ce plan est à peu près le même que celui que l'on vous a montré il y a environ deux ans, surtout les points situés au Sud de la borne internationale, que je vous tracerai avec la baguette. (Traçant la ligne frontière). Au sud de cette ligne, les ouvrages que l'on vous a indiqués, il y a deux ans, sont les mêmes. Ils ont été changés au Nord de cette ligne. Le plan que l'on propose actuellement a pour but de conserver le canal de Cornwall absolument intact. Ainsi que l'a dit M. McCarthy, il ne sera nullement entravé. Je désire appuyer sur ce fait. La plupart d'entre vous connaissent probablement l'état de ces îles. (Montrant l'île du Long-Sault, l'île Barnhart, l'île Sheek). Le canal de Cornwall est situé au nord de l'île Sheek. Voici (montrant sur la carte, l'écluse située à l'extrémité d'aval du canal du Long-Sault) la seule écluse ascenseur à laquelle ait fait allusion M. McCarthy, quand il a déclaré que les bateaux feraient une économie de temps de quatre à sept heures par voyage d'aller et retour, évitant par là onze écluses; il suffira de passer deux fois pas voyage d'aller et retour par l'écluse du Long-Sault du Sud, tandis qu'il y en a treize à franchir par la voie du canal de Cornwall et de Farran Point. Si ces ouvrages sont complétés, un barrage sera construit à partir du pied de l'île Long-Sault jusqu'à la tête de l'île Barnhart. Ce ne sera qu'un barrage de dérivation de l'eau des rapides actuels jusqu'au pied de l'île Barnhart où sera construite l'usine génératrice. Le chenal situé entre les îles Barnhart et Sheek, et connu sous le nom de chenal Little River, sera creusé et élargi; la largeur probable sera d'environ mille pieds. Au pied de l'île Barnhart, entre la rive américaine qui est sur l'île et la rive canadienne, on construira un barrage à proximité duquel sera érigée l'usine génératrice vis-à-vis de l'écluse 20. On creusera un canal au pied de l'île Barnhart le usine génératrice et deux, si possible, seront construites à cet endroit. vous fais remarquer, en particulier, que nous suivons absolument

les principes fondamentaux de la conservation des ressources naturelles; car, lors de la préparation de ce plan, nous avons pourvu à la production future de toute la force hydraulique possible à cet endroit. Probablement,—il est presque certain,—que nous serons alors tous morts, car le temps est éloigné, mais nos petits enfants verront le jour où toute la force qui peut être produite à cet endroit sera utilisée.

Le Président Gibbons: Combien de chevaux-vapeur?

M. Rickey: On peut produire environ 600,000 chevaux vapeur à ce point, et c'est pourquoi je dis qu'une ou peut-être deux usines génératrices seront construites au pied de l'île Barnhart. Le chenal Little River servira, d'après le plan modifié, de canal de force hydraulique; d'après le premier plan, il devait servir de canal pour les navires. Ceci donne une description générale succincte du plan. Maintenant, voyons quels seront les résultats. Le chenal du Sault du Sud sera élargi jusqu'à concurrence de 600 pieds. Il y aura, sur toute la longueur, une profondeur minimum d'eau de vingt à vingt-cinq pieds. Les navires qui descendront le fleuve, au lieu de passer par le côté nord, passeront au sud de l'île Croil en traversant l'endroit actuel du haut-fond Dodge—qui sera creusé à une profondeur de 30 pieds—et qui sera relié au chenal du Sault du Sud. Ce ne sera pas un canal mais une rivière de 600 pieds de largeur, par laquelle descendront les navires ne passant que par une seule écluse tout en suivant le cours de fleuve. Vous pouvez répliquer que, au sud de l'île Barnhart, le courant est trop rapide pour que les bateaux puissent remonter le canal. Ce n'est pas le cas; 95 pour cent du volume total de l'eau du fleuve, après avoir franchi les rapides et passé dans le canal du Sault du Sud, coulent par le côté sud de l'île Barnhart dans le chenal principal. Le barrage supérieur entre le pied de l'île du Long-Sault et la tête de l'île Barnhart et le barrage inférieur, étant de la même longueur, déchargeront environ les mêmes quantités d'eau. Par conséquent, nous nous proposons de détourner la moitié du volume d'eau qui, actuellement, coule du côté sud de l'île Barnhart par le chenal Little River, et comme au sud de l'île Barnhart, la profondeur de l'eau est d'environ 60 pieds—elle est de 40 pieds de profondeur sur toute la longueur de l'île*—il y aura une faible diminution de profondeur, et ainsi la rapidité du courant sera divisée en deux. En d'autres termes, sur le côté sud de l'île Barnhart, là où le courant est actuellement de huit milles, il ne sera que de quatre,† et les navires de toutes descriptions, qui font le service sur le fleuve, peuvent remonter contre un courant de quatre milles avec leur remorque, autrement ils ne pourraient le faire.

*En certains endroits, la profondeur n'atteint pas 25 pieds.

†Ce rapport est de nature à étonner et, dans l'ensemble, on aurait peine à y ajouter foi sans preuve. Ed.—

M. J. A. HUTCHESON, C.R.: Quelle est la profondeur actuelle du Sault du Sud?

M. RICKEY: La chose est difficile à dire, car il n'y a quelquefois que sept ou huit pieds d'épaisseur au haut-fond de Dodge. A cet endroit, la largeur est d'environ mille pieds. Il y a d'autres endroits où la largeur est d'environ mille pieds et la profondeur de quarante à cinquante pieds. Nous fournirons au Sault du Sud un canal de 600 pieds de largeur avec une profondeur minimum d'au moins 25 pieds. Lorsque ces barrages seront construits le niveau de l'eau qui coule adjacente à l'écluse 21 sera élevé de 2$\frac{1}{10}$ pieds. A ce point, la profondeur moyenne du fleuve est d'environ 25 pieds. En d'autres termes, nous n'augmentons la profondeur de l'eau que de dix pour cent. Nous réduirons la rapidité du courant en raison inverse ou environ dix pour cent. A l'entrée du canal de Cornwall, il y a cependant, un courant latéral dangereux, de sorte que les remorqueurs qui descendent le courant rencontrent à l'entrée du canal les bateaux qui le remontent; le passage est, à cet endroit, dangereux pour les bateaux qui descendent le courant, et la proportion dans laquelle nous élevons le niveau de l'eau à cet endroit détruit par le fait le courant latéral, améliorant ainsi la navigation. Un autre point qui est d'intérêt vital c'est que, immédiatement en amont de l'écluse 20, il y a une différence de 35 pieds entre le niveau du canal et celui de la rivière Little. Lorsque les barrages seront construits et que le niveau de l'eau sera aussi élevé à la tête de l'île Sheek qu'au nord de cette dernière dans le canal de Cornwall, nous aurons aussi le même niveau pour correspondre justement au sud des garde-écluse du canal de Cornwall. Tout danger d'une inondation des bords du canal de Cornwall, entre les écluses 20 et 21 sera désormais prévenu, ce qui est chose très importante. Une inondation s'est produite à cet endroit il y a quelques années. Dans le canal de Cornwall, je puis vous indiquer un endroit où le bord est si mou que l'on peut y enfoncer un bâton à une profondeur de cinq ou six pieds sans pousser bien fort. Il existe, à un autre endroit, une fuite dans le bord du canal, en aval et à proximité de l'écluse 20, une barrique a été placée là et les vaches viennent s'y abreuver chaque jour. Je crois que les rivières en général—

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Dites-nous, approximativement, la quantité de force que pourraient produire la compagnie canadienne et la compagnie américaine.

M. RICKEY: J'attire particulièrement votre attention sur l'endroit où se trouve le canal de Cornwall à ce point, et sur la ligne internationale—cette ligne coupée que j'indique avec la baguette—et notez que cette ligne frontière se trouve, à cet endroit, à environ 600 pieds du canal de Cornwall. Nous nous proposons de construire au Canada la plus grande usine génératrice possible, elle aurait une puissance d'en-

viron 100,000 chevaux-vapeur. En vue d'y arriver, nous nous proposons de creuser un haut monticule à l'extrémité nord-est de l'île Dunnhart, en coupant environ 800 pieds de la rive, afin de laisser passer l'eau qui s'écoule par cet endroit. Pour répondre immédiatement à votre question, je dis que cette usine génératrice sera aussi grande que nous pouvons la construire; sa puissance sera d'environ 100,000 chevaux-vapeur.

Le Président Gibbons: Alors la production de force hydraulique sera finalement six fois plus considérable sur le côté américain; ce chiffre est-il exact?

M. Rickey: Environ cinq fois plus considérable.

Le Président Gibbons: De sorte que, si l'on doit diviser également la force hydraulique, il faudra faire quelque arrangement particulier, à l'effet de donner au Canada sa part de la distribution de la force électrique produite sur le côté Américain?

M. Rickey: Oui, monsieur; et la cause est simplement due à la localité où se trouve la ligne frontière internationale qui, naturellement, ne peut être reculée, et au canal de Cornwall auquel nous ne pouvons pas toucher.

Le Commissaire Stewart: Y aurait-il moyen de barrer un autre endroit, afin que la force hydraulique soit plus également répartie?

M. Rickey: J'ai bien étudié le cas et consacré beaucoup de temps à la chose, je n'ai cependant, pu trouver une meilleure solution pour répondre à l'objet que vous venez de mentionner.

Le Président Gibbons: Quel effet aurait le barrage à l'île Cornwall, plus en aval? La construction de barrages à cet endroit, si la chose était possible, rendrait la distribution égale sur les deux côtés, n'est-ce pas?

M. Rickey: Oui, monsieur, mais il n'y a pas là, de lit solide pouvant servir de fondation aux barrages. Lorsque la pile du pont de Cornwall fut emportée, il y a deux ans, des sondages ont été faits à cet endroit, afin de trouver un emplacement pour la nouvelle pile, et je crois que l'on a creusé jusqu'à environ 75 pieds plus bas que le niveau de l'eau sans trouver de fond solide. J'ai omis de dire que toutes ces structures—l'usine génératrice, de même que les portes, les barrages et le reste—devront reposer sur un lit de calcaire solide. Il n'y a pas de fond mou nulle part. Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour trouver l'emplacement de ces couches.

Le Commissaire Clinton: L'emplacement de l'usine génératrice, sur le côté américain de la ligne frontière, et celui du côté canadien de cette ligne ont-ils quelque effet sur la distribution de la force hydraulique entre les deux pays?

M. Rickey: Pas que je sache.

Le Président Gibbons: Il y a là un point qu'il ne faut pas oublier;

c'est une des questions qu'il faudra étudier, si le principe de la commission est adopté—et j'y réponds maintenant, parce que les promoteurs du projet devront l'étudier pour en faire l'adoption. A moins d'une entente absolue, chaque pays a le droit de prohiber l'exportation de force hydraulique; et si ces usines génératrices sont érigées sur la frontière américaine, il n'y a pas de pouvoir au Canada qui puisse imposer l'obligation de distribuer de la force hydraulique en ce pays. Si l'on veut que le principe de répartition égale soit adopté, il faudra faire préalablement des arrangements spéciaux.

Le Commissaire Clinton: Permettez-moi de vous reprendre. Aux Etats-Unis nous ne pouvons pas taxer l'exportation.

Le Président Gibbons: Je suis très heureux de le savoir. Je l'avais oublié. Nous avons ce pouvoir.

M. McCarthy: Nous l'avons mis en vigueur aussi.

Le Président Gibbons: Vous pourrez l'obtenir plus tard, je crois qu'il est aussi bon d'y pourvoir.

M. Irwin Hilliard, C.R.: J'aimerais à savoir de M. Rickey la dénivellation entre la nouvelle écluse et Cornwall dans le chenal du sud.

M. Rickey: Environ 18 pieds.

M. Hilliard: Comment pourrez-vous diminuer la rapidité de l'eau, même si vous en détournez une partie, quand il s'agit d'une dénivellation de 18 pieds?

M. Rickey: J'ai compris que vous entendiez dans son état actuel. Voulez-vous parler du nouvel état de choses?

M. Hilliard: Oui.

M. Rickey: Si vous me permettez de consulter mes cartes, je vous le dirai au juste. (Après examen de cartes). La différence de niveau sera de 11 pieds.

M. Hilliard: Toute personne qui connaît les principes du drainage peut dire que c'est une pente considérable, de sorte que la question de diminuer de moitié le courant dans le Sault du Sud est discutable.

M. Rickey: Oui, monsieur, mais il faut connaître la marche des eaux du fleuve St. Laurent. Il y a des endroits—par exemple, le long du chenal de Farran Point—où il y a une dénivellation de quatre pieds sur une distance d'un mille et les vaisseaux la franchissent parfaitement. Cette distance est d'environ 12 milles.

M. Hilliard: Il n'y a pas 12 milles entre ce point et Cornwall?

M. Rickey: Il y a environ trois milles et demi de cet endroit au pied de l'île Barnhart, et de là, au plus bas quai de Cornwall la distance est d'environ 5 milles, soit un total de 8½ milles.

M. Hilliard: La réponse à ceci est qu'à Farran Point les vaisseaux prennent le contre-courant. Tous ceux qui naviguent sur le fleuve

font ainsi. Nous disons c'est que ce sont des matières à controverse, puisque le chenal est tortueux.

M. RICKEY: Si nous commençons à discuter sur les contre-courants, sur la vitesse du courant et sur tout, nous ne ferons rien à cette séance. J'ai tous mes calculs et mes données que je me ferai un plaisir de présenter à la Commission.

M. RUCKER*: Quelle est la vitesse du courant entre l'île Cornwall et Cornwall? Avez-vous ce renseignement?

M. RICKEY: La vitesse moyenne, à partir d'un point situé vis-à-vis du milieu du goulet Polly, jusqu'à un point situé en face de la limite ouest de Cornwall est de 7.3 milles à l'heure.

La rapidité moyenne à partir d'un endroit situé à l'ouest de la borne de Cornwall jusqu'à un endroit situé vis-à-vis de l'écluse 15 est de 4.18 milles à l'heure. Ces données ont été déterminées en laissant descendre un bateau à la dérive en une journée calme, en prenant note des maisons de ferme, des ponts et autres points saillants, en les inscrivant sur une carte et en divisant les distances par le temps, pour trouver le taux de la vitesse.

M. EUGÈNE LAFLEUR, C.R.: Quand ont été faits les calculs que vous avez en main?

M. RICKEY: Je ne puis donner la date exacte sans référer à mes notes. Cet essai à la dérive a été fait vers septembre 1907.

M. LAFLEUR: Ces données ont-elles été acceptées à quelque assemblée de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes?

M. RICKEY: Je ne puis répondre à cette question. Je ne m'en souviens pas.

M. LAFLEUR: D'après les informations que j'en ai, la seule chose qui ait été montrée c'est le graphique sur papier bleu déposé sur la table.

M. RICKEY: J'ai consulté ce graphique pour me rafraîchir la mémoire. Nous avons parlé de la rapidité de ces courants et fait la revue de toute cette question.

M. LAFLEUR: Vous dites que le seul changement dans votre nouveau projet est que vous conservez le canal de Cornwall, j'ai compris que vous avez dit que c'est le nouveau plan du projet qui est à présent à l'étude.

M. RICKEY: Je n'ai pas voulu occuper aujourd'hui le temps de l'assemblée pour expliquer en quoi ce plan diffère du premier; aussi je me suis contenté de dire brièvement qu'au sud de la ligne frontière, le plan était le même.

M. LAFLEUR: Ce projet diffère-t-il beaucoup de l'ancien, à part la conservation du canal de Cornwall?

*Erreur sténographique. La question a été posée, soit par M. Hilliard, soit par M. Lafleur.

M. RICKEY: Oh, oui.

M. LAFLEUR: De plusieurs manières?

M. RICKEY: Pas de plusieurs manières. L'emplacement de l'usine génératrice canadienne est tel qu'il était auparavant. Si vous le désirez, je puis vous expliquer en quoi consistent ces changements. Peut-être que je le ferai, il me suffira d'un instant.

Notre premier plan comportait l'élargissement du chenal Little River tel que ci-indiqué. Alors nous avons demandé l'autorisation d'enlever le barrage situé à l'extrémité ouest de l'île Cheek et celui de l'est de cette île, et de construire une écluse entre le canal de Cornwall et le canal appelé Little River, chacun à un point situé à environ un mille à l'ouest de l'écluse 20. A part cela, le plan est le même.

M. LAFLEUR: L'ancien projet que vous venez d'expliquer a été abandonné depuis longtemps?

M. RICKEY: Oui, il a été abandonné depuis longtemps—

M. LAFLEUR: Il fut abandonné lors de la session de la Commission à Toronto en novembre 1908?

M. MCCARTHY: Non.

M. LAFLEUR: Je vois que M. McCarthy disait qu'il y avait deux manières de remonter la rivière; les navires pourraient passer indifféremment par le canal de Cornwall et le bras du Sud—tel que vous venez de le dire maintenant.

M. MCCARTHY: C'est exact.

M. RICKEY: C'est ce que je dis à présent, vous pourrez toujours vous servir du Canal de Cornwall tel que maintenant; vous pourrez aussi passer par le Sault du Sud; d'après le plan projeté, il y aura donc deux routes alternatives, de sorte que la navigation du St. Laurent ne sera pas entravée, s'il arrive un accident au canal de Cornwall.

M. LAFLEUR: Vous vous rappelez ce fait qu'à la session de novembre, 1908, vous avez entrepris la préparation de nouveaux plans et la compilation de nouvelles données?

M. RICKEY: Oui, monsieur.

M. LAFLEUR: Les avez-vous préparés?

M. RICKEY: Oui, monsieur.

M. LAFLEUR: Et les avez-vous fournis à quelques-uns des intéressés?

M. RICKEY: Oui.

M. LAFLEUR: Voulez-vous me dire ce que vous avez fourni?

M. RICKEY: J'ai donné un plan d'ensemble général comme celui-ci.

M. LAFLEUR: Un ingénieur quelconque serait-il en mesure de critiquer ce plan?

M. RICKEY: Un ingénieur compétent le pourrait.

M. LAFLEUR: Vous pensez que, d'après ce plan—qui, je suppose, n'est qu'une extention de la carte de l'amirauté—tout ingénieur sera en mesure de dire si ces ouvrages peuvent être exécutés et s'ils peuvent être nuisibles à la navigation?

M. RICKEY: Tout ingénieur qui connaît la région peut prendre ce plan et dire s'il peut ou ne peut pas être exécuté.

M. LAFLEUR: Comment ce plan a-t-il été fait? A-t-il été fait au moyen de levés sur les lieux?

M. RICKEY: Oui.

M. LAFLEUR: Avez-vous fait ce plan?

M. RICKEY: Oui.

M. LAFLEUR: Et est-ce le même que le graphique sur papier bleu qui nous a été présenté?

M. RICKEY: Exactement. Il a été tiré sur le même négatif.

M. LAFLEUR: Vous dites que, d'après ce plan ou le graphique, tout ingénieur compétent peut dire s'il est possible d'accomplir le projet, et si la navigation peut être entravée?

M. RICKEY: Avec les connaissances des traits caractéristiques de l'emplacement bien entendu.

M. LAFLEUR: Mais, les traits caractéristiques de l'endroit ne sont pas indiqués sur le plan?

M. RICKEY: Il faut avoir une connaissance générale de l'endroit.

M. LAFLEUR: Les courants sont-ils indiqués sur ce plan?

M. RICKEY: Non.

M. LAFLEUR: Ni sur le graphique?

M. RICKEY: Non.

M. LAFLEUR: Les niveaux sont-ils indiqués?

M. RICKEY: Non.

M. LAFLEUR: Direz-vous que, sans pareilles données, un ingénieur compétent puisse se rendre compte, soit de la possibilité d'accomplir le projet, soit des entraves qui pourraient en résulter pour la navigation. Il lui faut connaître ces renseignements, il ne les trouvera pas au moyen de votre plan, ni des documents que vous avez produits?

M. RICKEY: Ce que nous présentons est un plan général indiquant les arrangements projetés, et c'est ce que vous avez devant les yeux sur cette carte.

M. LAFLEUR: M. le Président et messieurs les membres de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, je puis dire que je suis présent dans l'intérêt de la Chambre de Commerce de Montréal et j'aurai l'honneur, au cours des délibérations, de donner notre opinion à ce sujet. En attendant, je puis dire que je ne représente aucun intérêt particulier, et que nous avons étudié cette question impartialement et avec autant de largeur de vue que possible; et que, jusqu'à ce jour, nous avons

manqué de renseignements nécessaires; mais on me dit que les données sont tout à fait insuffisantes pour nous permettre de former notre opinion, soit sur la possibilité d'accomplir le projet, soit sur les dangers possibles relativement à la navigation, ainsi qu'aux possibilités d'inondation, etc. Bien que mon ami, M. McCarthy s'imagine que nous n'avons à nous occuper que du niveau de l'eau à Montréal, je dois vous rappeler, M. le Président et messieurs, que nous avons une conception plus étendue de nos devoirs et de nos responsablités. Nous pensons que la prospérité du Canada fera celle de Montréal, et que tout ce qui est de nature à entraver la navigation, en amont et en aval de Montréal, est de la plus haute importance pour nos concitoyens, de même que pour le pays en général. Par conséquent, nous craignons que le manque de renseignements, bien que nous les ayons demandés à maintes reprises, mais sans succès—

M. McCarthy: Qu'entendez-vous par "à maintes reprises"?

Le Président Gibbons: J'aimerais que le général Ernst, l'ingénieur de notre Commission, fut présent lorsque l'on fait ces critiques. Comme vous, je suis avocat. Je comprends que le tout est sujet à l'approbation des ingénieurs des gouvernements des deux pays; la Commission ne traitera pas de cette question maintenant et n'a aucun plan particulier à l'étude. Je devine bien votre pensée, la possibilité d'exécution d'un plan quelconque dépendra de quelques-unes des questions que vous avez demandées. Les ingénieurs de notre Commission ont étudié cette question, mais les détails et la question des conditions sont tous des sujets mis au second plan. La première question est: dans ces conditions, peut-on permettre l'exécution de ce projet? On s'occupe actuellement de la question en général. Les ingénieurs des deux gouvernements devront certainement donner leur consentement et leur approbation, et cette Commission approuvera peut-être un plan détaillé quelconque.

M. Lafleur: J'approuve bien ce que vous venez de dire, M. le Président, mais il me semble—et je m'appuie sur les renseignements d'ingénieurs compétents—pour dire que les détails constituent l'essence de la question, que vous ne pouvez déclarer si, oui ou non, le projet dont il s'agit entravera la navigation ou sera une source de dommages aux propriétés situées dans le voisinage des ouvrages projetés, à moins que vous ayez un plan détaillé donnant les indications voulues, afin d'en arriver à une conclusion; il ne me semble pas qu'il s'agisse simplement d'une question de détail qui devra être réglée plus tard. Je crois qu'elle revêt une importance vitale pour ce qui a trait à l'adoption du projet. Je ne suis pas le seul de cette opinion. J'ai consulté divers intéressés qui sont plus ou moins opposés à ce projet, et je crois que nous sommes unanimes à conclure que, jusqu'à ce jour, nous n'avons pas eu

les renseignements nécessaires pour nous permettre de critiquer le plan. Vous vous rappelez que mon ami, M. McCarthy vient de dire qu'aucun ingénieur n'avait avancé la moindre objection sur la possibilité d'exécution du projet, et n'avait pas prétendu que la navigation serait entravée. Mais comment un ingénieur peut-il le faire sans avoir les renseignements que nous demandons? Et je désire attirer votre attention sur ce qui a eu lieu, lors de la dernière session, quand cette demande a été faite et à laquelle on a convenu qu'il fallait obtenir ces données; et, depuis, nous les avons attendues. Je prends la liberté, si je n'ai pas trop abusé du temps, de vous renvoyer aux pages 42 et 43 de ce procès-verbal, lorsque M. Rickey a admis n'avoir pas en main les renseignements.

En ce moment, 4.15 p.m., le général Ernst et le Professeur Haskell entrèrent et prirent leurs sièges.

Le Président Gibbons: Maintenant que nous sommes tous présents, j'ai l'avantage de faire connaître au général Ernst le sujet dont vous parlez, M. Lafleur. Je puis dire que les ingénieurs du gouvernement ont vu les plans proposés. Je n'ai pas l'autorisation de présenter leurs rapports qui sont confidentiels. Ils sont les seuls dont la Section Canadienne puisse prendre connaissance, d'une manière générale. Les messieurs qui étaient à la session de Montréal conviendront que j'ai insisté pour que les corps intéressés fissent la nomination d'ingénieurs; et j'ai alors obtenu l'autorisation du gouvernement de payer les dépenses de ces experts à même les fonds publics. On ne profita pas de cette offre, pour de très bonnes raisons peut-être; mais, à présent que nous sommes réunis, je crois qu'il vaudrait mieux poursuivre la discussion. Je crois qu'il serait malheureux, à l'heure qu'il est, d'arrêter la séance. Je pense qu'il est préférable de procéder et d'entendre ce que ces messieurs ont à dire sur cette proposition.

M. Lafleur: J'approuve ce que vous dites, monsieur le Président. Je ne suis pas le seul de cette opinion. Le *Toronto Board of Trade* se trouve dans la même position que nous. Nous sommes tout à fait désireux d'étudier la question d'une manière désintéressée, en vue du bien public, seulement. Mais, faute des renseignements nécessaires, il nous a été impossible de tirer aucune conclusion. Je suis convaincu que le président du *Toronto Board of Trade*, qui est présent, confirmera ce que j'avance—que l'état actuel du projet nous fait éprouver de graves difficultés. Cet état de choses, autant que je puis en juger par les remarques faites, n'a pas avancé d'un pas depuis l'assemblée de novembre 1908. J'ai lu ce qui s'est passé à cette réunion, ce que l'on avait convenu de fournir, et je déclare que rien de ce genre ne semble avoir été fait.

M. McCarthy: Ce n'est pas exact.

Le Président Gibbons: Ce n'est pas exact en ce sens. Dans l'intervalle, on a fourni ces plans aux trois principaux ingénieurs du gou-

vernement. Ces ingénieurs ont présenté leurs rapports au gouvernement. Il est parfaitement vrai que, pour ce qui a trait à cette commission, nous n'en avons eu aucune nouvelle depuis quelque temps. On a essayé de traiter la question à Buffalo, mais on s'est arrêté à ce point; cependant, je crois que tous ces sujets seront présentés bien plus habilement par mon ami, le général Ernst, que par M. Clinton et moi—car il est aussi avocat. Je suis d'avis que, dans l'intervalle, il serait plus satisfaisant d'entendre les messieurs ici présents discuter le projet en général.

M. Francis King: M. le Président, eu égard à ce que vous avez dit, je crois que je devrais m'asseoir; mais, afin que mes clients puissent tirer parti de ce que vous avez dit, je me crois obliger de parler. Le général Ernst se rappelle probablement ce que j'ai dit au sujet de l'entente qui a eu lieu à l'assemblée tenue à l'hotel King Edward en 1908. A cette date, nous occupions les mêmes positions qu'aujourd'hui, à part une seule exception, autant que je m'en souviens depuis quinze mois, à savoir que le second canal, qui longe maintenant le nord de l'île Sheek, serait dirigé sur la rivière Little qui coule du côté de la rive Canadienne. Il fut alors clairement compris, de part et d'autre, et les régistres en font foi, que des plans et des détails de plans complets nous seraient présentés, en vue d'éviter cette discussion que le Président cherche maintenant à éluder; et, jusqu'à ce jour, nous n'avons pas un seul des renseignements dont nous avons besoin. Nous avons eu ce plan, et j'ai reçu une petite brochure contenant des lettres imprimées qui ne me disaient pas même si le chenal de Farran Point devait être retranché ou être conservé. Je crois que nous devons être tous bien satisfaits, si nous considérons que la présente assemblée à eu lieu dans le but d'obtenir ce renseignement. Alors, s'il en est ainsi, permettez-moi de me rapporter à ce que vient de dire M. Rickey. On a demandé si, oui ou non, il y aurait modification du courant ou de la profondeu à un certain endroit, et il a dit qu'il serait malheureux, si la discussion avait lieu à ce moment. Maintenant, la question devrait paraître au rapport, ou l'on devrait nous fournir ces renseignements, afin que nous puissions nous prononcer pour ou contre. Quant à M. McCarthy, je crois que jusqu'à un certain point, il a mal compris notre position. Ce sont des renseignements que nous cherchons à obtenir. Nous ne sommes pas tous irrévocablement opposés au projet. Il y a des compagnies de transport qui peuvent penser que ce sera une bonne chose; mais, nous avons besoin de renseignements, et si cette assemblée pouvait suspendre les délibérations, pour que nous puissions nous procurer des renseignements et donner ensuite une décision, ce serait parfait.

M. G. H. Watson, C.R.: Je désire appuyer l'opinion exprimée par M. Lafleur. Vous pouvez, je le comprends, me reprendre si je me trompe en disant que l'objet de cette assemblée est de permettre à votre commis-

sion de prendre des renseignements et de faire un rapport au Gouverneur en Conseil sur la possibilité d'accomplir ce projet commercial d'endiguer les eaux du fleuve.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Pas en détail.

M. WATSON: La possibilité d'accomplir le projet; et vous nous avez cordialement invités à venir ici et à donner notre opinion. Naturellement, le succès ou l'insuccès dépendra beaucoup des termes et des conditions du projet, et sans en avoir les explications et les détails, il nous est très difficile d'agir en justice vis-à-vis de nos clients et nous-mêmes en essayant de formuler une réponse. Vous savez, M. le Président, que dans les plaidoyers judiciaires, quand il s'agit surtout de la réponse, il faut que la cause adverse soit complètement produite, avant que l'on puisse nous demander de répondre. Maintenant, n'est-ce pas la même chose en cette question qui est de très grande importance, d'une importance vitale pour plusieurs entreprises? Nous devrions être en possession de tous les faits et détails qui sont de nature à nous permettre de formuler de bonne foi et avec justice une réponse qui vous aidera et permettra à votre Commission de tirer une conclusion. Donc, M. le Président et messieurs, je propose, respectueusement que l'on ne continue pas l'étude du projet avant que nous ayons obtenu ces détails et les ayons examinés, pour nous en servir et tirer profit des renseignements des savants ingénieurs; nous pourrons, alors, vous faire part des circonstances et des faits d'une manière compréhensible.

M. R. C. SMITH: M. le Président, je suis d'avis que nous sommes invités ici pour vous représenter parfaitement les différentes entreprises qui sont concernées en ce projet. Maintenant, si l'on ne nous fournît pas les renseignements que l'on nous a très formellement promis, je déclare qu'aucun des intéressés ne saurait être en mesure d'expliquer à cette Commission la position dans laquelle il se trouve. M. John Kennedy—

M. McCARTHY: Qui représentez-vous?

M. R. C. SMITH: Je représente, d'abord, la *Richelieu & Ontario Navigation Co.* M. John Kennedy, ici présent, est l'un des ingénieurs qui, je puis dire, connaît mieux que tout autre le mouvement des eaux et des glaces; et ce monsieur m'a déclaré aujourd'hui même, qu'aucun ingénieur sur terre ne sauvait se faire une idée, ni exprimer une opinion rationnelle d'après les renseignements qui nous ont été produits jusqu'à ce jour.

L'HONORABLE ADAM BECK: Monsieur le Président: parlant au nom de la province de l'Ontario, je dirai que nous nous trouvons dans une position très analogue à celle des messieurs qui ont pris la parole. Nous n'avons à notre disposition aucun détail qui puisse permettre à nos ingénieurs d'étudier les effets que ce projet peut produire sur les rives de la

province de l'Ontario. Vous avez eu l'obligeance de me donner une carte, une copie je suppose du graphique sur papier bleu que nous avons devant nous, et une autre, et quelques descriptions de l'entreprise, que j'ai transmises aux ingénieurs de la Commission Hydro-Electrique. Ils ont fait rapport qu'il leur était impossible, avec les renseignements qu'ils possédaient, de définir quelles seraient pour la province les conséquences du projet. Naturellement, la province a d'autres points en litige à vous soumettre. Au point de vue provincial, M. le Président nous protestons formellement, parce que l'on nous a ignorés; je crois cependant que le gouvernement des Etats-Unis en a été avisé par l'état de New York. Nous n'avons eu aucune occasion d'étudier la question. Par conséquent, je désire faire une déclaration de la part de la province, sans vouloir en aucune manière retarder ni obstruer les délibérations de la session.

M. Hilliard: Je désire faire savoir que je possède une note du gouvernement d'Ontario sur ces questions controversées. Je ne sais pas s'il est opportun de les discuter maintenant, mais, avant la clôture de la session, je désire avoir l'occasion d'inscrire une protestation de la part de la province concernant ce à quoi M. Beck a fait allusion.

M. B. Cumberland: De la part de la cité de Toronto, je déclare que le *Board of Trade* qui, non seulement, représente la cité de Toronto, mais qui compte beaucoup de membres de toutes les parties de la province —de Chatham, Walkerville, London, Woodstock, Guelph, Hamilton, Brockville et autres endroits—désire prendre part aux protestations qui ont déjà été portées devant vous. En 1907, le *Board of Trade* demanda de faire une étude très complète du projet, et il était sous l'impression que les plans lui seraient soumis. En recevant l'avis que cette assemblée était convoquée pour étudier les plans, notre Chambre a fait la demande des plans.

Le Président Gibbons: Je n'en ai pas eu connaissance.

M. Cumberland: On nous a répondu que les promoteurs pourraient fournir des plans, mais probablement pas en temps pour cette assemblée. Que, dans l'intervalle, rien n'avait pour ainsi dire, été fait, et que la même ancienne proposition serait encore présentée. Je déclare monsieur, de la part du *Board of Trade* que l'on aurait dû soumettre ces plans, afin d'étudier à fond la question. Je déclare aussi que nous avons su aujourd'hui que, bien que la Commission ait été en repos, les promoteurs ont été actifs, et nous avons aussi appris—ce qui, je crois, est une nouvelle pour nous tous—que les promoteurs se sont mis en communication avec les ingénieurs du Gouvernement Canadien. Si je jette un coup d'œil sur les procès-verbaux antérieurs, je verrai qu'il était entendu, de part et d'autre, que les renseignements les plus complets seraient fournis à tous, et que toutes questions du ressort des ingénieurs seraient confiées

à ceux-ci pour en faire une étude complète. Monsieur, je désire respectueusement protester. Je disais que s'il y a quelque—

Le Président Gibbons: Il y aura liberté de parler sur les questions qui seront traitées plus tard.

M. Hutcheson: Ne pouvons-nous pas nous occuper de l'expédition de cette question, en supposant le projet possible? J'admets bien que, jusqu'à un certain point, des questions de détail peuvent être une cause d'obstruction; mais, si je plaidais une cause en cour, et que l'on me donnât l'avantage de faire examiner par un ingénieur le terrain, les matières d'arpentage, les niveaux, les jaugeages, les expériences sur le courant, sa rapidité etc., le tout payé non pas à mes dépens, mais par le Gouvernement, et que dans l'espace de plus d'une année je n'aurais pas profité de ces avantages, je crois que j'arriverais en cour avec une cause bien boiteuse, si je redemandais une prolongation de temps, faute de renseignements.

M. King: C'étaient des plans différents.

Le Président Gibbons: A l'assemblée de Buffalo, j'ai, moi-même souleveé cette question, qu'à défaut de détails il était impossible de donner une décision définitive. Les autres membres de la Commission croyaient que, vu que la question était exposée devant le Congrès, où elle serait discutée d'après le principe général, tout ce que la Commission avait à faire était de savoir s'il y avait quelque objection au Bill du Congrès. Ce Bill ne pourvoit qu'à la construction de ces barrages subordonnément à l'approbation du gouvernement canadien, et au consentement du Secrétaire de la Guerre des Etats-Unis. Mes confrères ont insisté, et à bon droit, qu'aucune raison ne s'opposait au règlement de cette question générale. On s'était proposé d'en finir à Buffalo. Je me suis opposé à tout arrangement jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion d'entendre les objections générales au projet. Maintenant le projet de loi présenté au Congrès comporte en particulier, que rien ne devra être fait sans l'approbation du gouvernement Canadien; et le Bill, tel que modifié par le Congrès, si notre Commission donne un rapport tant soit peu favorable au projet—pourvoira, non seulement à l'approbation des plans par les gouvernements, mais fera aussi des dispositions en vue de l'adoption du principe, que nous avons énoncé, de protéger les intérêts canadiens et ceux des deux pays en divisant également cette force. Nous avons reçu les rapports généraux aujourd'hui: mes savants amis ont parlé comme si le manque de renseignements les empêchait de rendre un jugement; nous avons reçu nombre de résolutions passées par des gens qui avaient, nous le supposons, des raisons pour les adopter, et nous avions espéré que ces personnes viendraient donner ces raisons. Ils n'ont pris aucune décision. J'ignorais cer-

tainement que quelqu'un eût demandé des plans. C'est la première nouvelle que j'en ai. Je crois que tous ceux qui ont assisté à l'assemblée de Montréal conviendront que j'ai bien insisté pour que l'on nommât un ingénieur, et que l'enquête la plus minutieuse fût faite en la matière. Aucun des membres de cette Commission n'a essayé d'accélérer la marche des affaires. A l'assemblée de Buffalo, mes confrères pensaient que nous aurions dû donner une décision sur les affaires préliminaires, à l'effet de savoir si, moyennant certaines conditions, et seulement d'après certaines conditions, ce travail pouvait être exécuté. Or, je crois qu'il serait bien ridicule d'avoir convoqué une assemblée de toutes ces personnes si nous ne pouvions régler ces affaires générales maintenant, et, je puis vous certifier que vous n'avez aucunement lieu de craindre que personne consentira à procéder avec ce travail sans que les détails ne soient parfaitement étudiés et le travail approuvé—tel qu'il doit être approuvé par les gouvernements de Washington et d'Ottawa—et, peut-être aussi, par cette Commission, si ces deux gouvernements nous consultent sur l'approbation de ces détails. Maintenant, je pense que nous pouvons poursuivre notre discussion générale, et que vous pouvez laisser l'examen de ces détails à ceux qui en ont la charge.

M. F. E. MEREDITH, C.R.: Agissant au nom de la *"Shipping Federation of Canada"*, il me semble que nous avons à présent une certaine quantité de données concernant cette entreprise. Nous avons formé notre jugement d'après les renseignements que nous possédons, mais nous ne les avons pas en entier. Maintenant, je ne crois pas sage de demander une opinion à moins d'avoir, au préalable, recueilli tous les renseignements. Vous avez bien voulu demander aux différentes corporations, y compris celle que je représente, d'exprimer leurs vues. Or, nous apprenons aujourd'hui que nous n'avons pas toutes les données qu'il faut sur cette entreprise, mais qu'au contraire, les ingénieurs du gouvernement, qui sont sans doute des gens instruits, sont les seuls à posséder ces renseignements. Cependant il semble que pour arriver à bien comprendre ces choses, nous devrions avoir devant les yeux les mêmes renseignements qu'ont les ingénieurs du gouvernement, afin que nous puissions donner, d'une manière intelligente, notre opinion sur la situation actuelle. (Bravo! bravo!) Il me semble tout à fait inutile de réunir ici des hommes et de leur demander une expression d'opinion, sans leur faire connaître les circonstances au complet. Il s'agit simplement d'obtenir des opinions sur une affaire à demi expliquée, je propose donc que les plans qui ont été présentés aux ingénieurs du gouvernement soient transmis aux intéressés. On en convint, l'an dernier, à l'hôtel King Edward, mais rien n'a été fait. Ce que veut la *Shipping Federation*, c'est tout le projet, afin qu'elle puisse, auprès de personnes compétentes en la matière, s'assurer intelligemment si, en somme, le projet

sera profitable au Canada au point de vue de la navigation, et non pas pour quelques parties, mais pour le Canada tout entier.

M. HILLIARD: Vu que la province d'Ontario se place au point de vue constitutionnel, et qu'elle veut en avoir une parfaite connaissance, et ne pas s'arrêter aux détails, je me propose, au point où nous en sommes de la question, dénoncer—

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Je ne pense pas que je puisse vous le permettre. Je suis d'avis de procéder dans l'ordre ordinaire et d'entendre les personnes qui sont en faveur du projet de loi, et plus tard, nous entendrons la réponse. (Bravo! bravo!) Je vous porte tout le respect possible, mais je crois que nous devrions encore la er parler ceux qui sont en faveur du Bill, et ensuite, vous pourrez expliquer vos motifs aussi complètement que vous voudrez, et nous accorderons la même faveur à ceux qui sont opposés au projet.

M. WATSON: Peut-être qu'à ce sujet vous pourriez entendre ceux qui sont en faveur de la proposition—

LE SÉNATEUR DERBYSHIRE: J'aimerais à savoir si l'on va obéir au Président.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Je puis remplir mon rôle, si vous voulez me laisser faire. (Rire et applaudissements) M. McCarthy, veuillez me nommer celui que vous désirez entendre parler.

M. MCCARTHY: M. Plummer.

M. KING: Je n'aime pas à revenir à la charge, mais nous avions quelques questions à demander.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Vous avez je crois la liberté de poser toutes les questions qu'il vous plaira.

M. KING: Jusqu'à quel point d'amont sur le St. Laurent vous proposez-vous d'élever le niveau? Vous mentionnez deux pieds et quelques pouces à l'écluse 21, à quelle distance le changement de niveau se fera-t-il sentir?

M. RICKEY: Qu'entendez-vous par le changement de niveau? Un millionnième de pouce, ou deux pouces ou trois pouces?

M. KING: Un pouce, à peu près.

M. RICKEY: A la pointe Bradford, en amont de Farran Point, environ cinq milles de l'île Croil, la hausse du niveau de l'eau refoulée sera approximativement de six pouces, et à Morrisburg elle n'exédera guère un pouce, ou peut-être deux pouces, disons entre un et deux pouces.

M. KING: Alors vous supprimeriez le chenal de Farran Point?

M. RICKEY: Non, monsieur.

M. KING: Il y aura là du courant?

M. RICKEY: Il y aura du courant, mais il sera réduit au chenal de Farran Point.

M. King: Et il sera navigable pour tous les navires qui remonteront ou descendront le Saint-Laurent?

M. Rickey: Vous voulez dire le chenal extérieur?

M. King: Vous savez qu'il n'y a qu'un certain nombre de nos bateaux qui peuvent actuellement remonter le chenal Farran.

M. [illegible]ey: Le courant ne sera pas sensiblement réduit; il sera peut-être amélioré. Le niveau de l'eau refoulée ne sera approximativement élevé que d'un pied. Le courant sera, par ce fait, réduit d'environ quatre pour cent.

M. McCarthy: M. Plummer.

M. Frank Plummer: Je ne veux parler de ce projet que d'une manière générale; et en ma qualité de représentant d'une compagnie de transport, je déclare que si on nous garantit que les chenaux actuels ne seront pas obstrués, que l'écluse projetée sur la rive américaine sera ouverte sept jours par semaine, ou six jours, si la loi réserve le dimanche, et qu'elle sera libre aux bateaux canadiens, alors, nous comme compagnies de transport, nous sommes tout à fait en faveur du projet. (Bravo! bravo!). Et je parle en qualité de représentant de ce que l'on nomme la *Lake Freight Association* qui comprend la majeure partie des expéditeurs de marchandises en ballots par bateau de Montréal à Fort William et vice versa (Bravo! bravo!). C'est tout ce que je puis dire d'une manière générale. Nous sommes tout particulièrement en faveur du projet, moyennant l'accomplissement de pareilles conditions.

M. W. C. Maclaren: Monsieur le Président et les membres de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, en qualité de Président du *Brockville Board of Trade* et du *Trades and Labour Council*, j'ai l'honneur de représenter les industries manufacturières et le trafic industriel de Brockville. Tout d'abord, je suis en lieu de dire que tous les intéressés sont parfaitement unanimes à adhérer au projet qui a été esquissé aujourd'hui. Nous sommes réunis pour exprimer notre opinion en faveur de ce plan et pour recommander que la demande d'une telle charte par la *Long Sault Development Company* soit favorablement accueillie. Au point de vue géographique nous sommes situés sur la hauteur des terres de séparation des eaux entre la Pennsylvannie et la Nouvelle-Ecosse. Par conséquent nous avons à payer les plus hauts prix de transport pour la houille. Chaque cheval-vapeur nous coûte $40 par année pour un travail industriel de dix heures par jour. Si nous obtenons de la force électrique en cet endroit, nous espérons pouvoir réduire le coût de la force motrice à $15 ou $18 par cheval-vapeur par année et pour 24 heures par jour. Par conséquent, nous sommes d'avis que la question est digne de la plus grande attention au point de vue industriel; donc nous demandons qu'elle soit favorablement envisagée. On nous a démontré que l'énergie électrique remplace la houille et qu'on

l'appelle populairement "houille blanche", et si tel est le cas, nous avons à notre portée, à Brockville une grande quantité de cette ressource naturelle canadienne—la houille blanche. D'après l'arrangement, je pense que 300,000 chevaux-vapeur peuvent être produits à cet endroit et fournis aux industries canadiennes. La conservation de nos ressources naturelles occupe beaucoup, à l'heure actuelle, l'attention nationale. On dit que la houille est l'une des plus considérables de ces ressources; et, si en utilisant l'énergie électrique pour remplacer la houille, on économise cette dernière pour d'autres parties du Canada, où elle est en usage, et où il n'existe pas d'énergie électrique, on aura fait un grand [illegible] dans la conservation des ressources naturelles; et la force hydraulique aura été réservée aux endroits où elle peut être produite, et la houille aux autres parties où elle existe et où on ne peut produire de la force électrique. Ce plan de la *Long Sault Development Company* vise aussi à conserver les forces hydrauliques du Canada. Tel que je le comprends, les usines génératrices seront construites sur le côté américain de la frontière internationale. Ces forces hydrauliques sont surtout dans les Etats-Unis. Maintenant, si en nous servant des ressources de nos voisins nous épargnons les nôtres, nous les aurons certainement conservées. Par conséquent, je crois que si nous nous servons de la force hydraulique des Etats-Unis plutôt que de celle du Canada, la proportion de la force que nous prenons chez les Américains conserve d'autant la nôtre. De cette manière, nous pouvons contribuer à la conservation de nos ressources naturelles de forces hydrauliques, en utilisant celles des Etats-Unis. Cette proposition pourrait être inversement démontrée par l'exploitation du bois de pulpe de Fort-Frances. Nos industries de pulpe sont menacées à cet endroit. Si l'on se rend à Fort-Frances, on voit, sur l'autre côté de la frontière dans le Minnesota, Etats-Unis, d'immenses pulperies exploitées à l'aide des capitaux des Etats-Unis, se servant de la main-d'œuvre des Etats-Unis, produisant des profits pour les Américains, et important la matière première du Canada. Or, nous déclarons que ces derniers conservent leurs propres ressources nationales de bois de pulpe, mais ils consomment les nôtres. Donc, nous pensons que si, réciproquement, nous pouvons utiliser la force hydraulique des Etats-Unis, nous conservons la nôtre en la laissant pour la région sise au nord de nous, pour cette partie est de l'Ontario qui en a également besoin.

Maintenant, pour en revenir particulièrement à nos intérêts industriels, je suis en lieu de dire qu'une entreprise américaine s'est établie il y a quelques années à Brockville et y a poursuivi ses exploitations pendant plusieurs années. La rumeur se répandit qu'elle allait quitter Brockville pour s'établir dans une autre partie de l'Ontario, où elle pourait avoir de la force hydraulique. Nous lui avons offert une prime

de $50,000 pour la garder et lui avons promis usage gratuit d'éclairage et d'eau et exemption d'impôts fonciers; mais, ces avantages, quelque considérables qu'ils fussent, n'eurent aucun effet, et la compagnie alla s'établir dans l'ouest de l'Ontario à la portée de forces électriques. Une autre industrie que nous avions espéré garder à Brockville, car beaucoup de capitaux locaux y étaient engagés, nous a laissés, emmenant à Welland cinquante de nos concitoyens. L'autre entreprise dont j'ai parlé nous a enlevé 150 de nos concitoyens, et elle emploie maintenant, me dit-on, près de 3,000 personnes. C'est autant de perdu pour Brockville. Nos manufacturiers nous promettent positivement à l'heure actuelle d'augmenter considérablement leur matériel, si nous leur obtenons de l'énergie électrique. Par conséquent, nous croyons que ce sont de fortes et graves raisons qui font que cette partie du St. Laurent et celle de l'est de l'Ontario sont si vivement interessées dans cette question. La force hydraulique, considérée sous un point de vue plus vaste, est appelée à fournir, de l'électricité au Canada; elle augmentera le confort public en général, remplacera la houille et nous débarrassera ainsi de beaucoup des inconvénients qu'entraîne ce combustible.

Elle aidera aussi, je crois, à conserver une autre de nos ressources naturelles, en éliminant les tristes ravages que causent les incendies le long des voies ferrées, quand la traction électrique aura été mise en service. On a dit en public, et peut-être la *Richelieu and Ontario Navigation Company* ou autres intéressés l'admettront, que la beauté naturelle des rapides sera détruite. M. McCarthy a prouvé le contraire. Maintenant, je sens que nous apprécions profondément la réponse qu'il a faite à un allégation de ce genre. Il nous semble qu'il y a bien répondu en démontrant que le paysage sera embelli. Quand ces bateaux descendront par le canal du Sault du Sud, en passant par cette écluse, les vogayeurs pourront comtempler 3,800 pieds de barrage, par-dessus lequel se précipitera une nappe d'eau de dix pieds de profondeur, spectacle unique au monde. Quand les bateaux traverseront la plus grande écluse ascenseur du monde, il y aura aussi là quelque chose qui attirera les voyageurs vers cette partie du pays. Ce sont des faits qui, selon moi, devraient être considérés au point de vue des touristes. L'écluse sera plus grande que celle d'Assouan ou d'Assint en Egypte, et une curiosité qui attirera les touristes. On a aussi parlé de la navigation. Or, je crois que l'on ne peut, à bon droit, dire qu'une rivière est navigable, dans le vrai sens du mot, si les vaisseaux ne peuvent la remonter et la descendre. Actuellement le Long-Sault ne peut être franchi dans les deux directions; seuls les bateaux de faible tonnage peuvent le descendre, mais ils ne le remontent pas. Nous pensons que la question du transport des marchandises a été assez bien traitée. Nous

approuvons les opinions émises. Nous trouvons qu'on a assez clairement démontré que par l'exécution du projet les bateaux marchands feront une économie de temps d'environ quatre heures et demie. Nous favorisons ce projet au point de vue du transport des marchandises.

A Brockville, nous nous intéressons grandement au projet, et c'est pourquoi nous nous sommes portés en aussi grand nombre pour représenter notre ville. Nous aurions pu venir mille, car toute la population est aussi enthousiaste que la députation, et nous sommes convaincus que tout ce qui entravera le projet est contraire au progrès. Il nous semble que la Commission devra avoir des raisons de la plus haute importance pour s'opposer à son exécution. Il faudrait qu'elle y vît un malheur national. Pour nous, nous considérons la question à un point de vue plus large, tout en défendant nos intérêts locaux. Nous sentons que le Canada ne peut devenir une nation, sous le rapport de l'industrie comme sous tout autre rapport, que s'il contribue sa part au progrès général, en établissant les industries nécessaires à ses diverses parties. Maintenant, si vous voulez nous fournir, dans l'est de l'Ontario, l'avantage de nous procurer de la force hydraulique, à des prix aussi bas que Toronto et l'ouest de l'Ontario l'obtiennent des chutes Niagara, et au prix que peut l'obtenir Montréal, nos industries deviendront florissantes. A l'heure qu'il est, nous périssons faute de force motrice, et nos industries sont paralysées, traînantes, endormies. Nous avons besoin de quelque chose de ce genre pour nous stimuler, afin que nous puissons prendre une part active au développement de notre pays; et ce n'est que par la création des forces hydrauliques que nous pouvons contribuer à l'avancement général, et que nous pouvons devenir une nation. Je vous demande s'il est juste que tout le développement industriel de l'est de l'Ontario soit entravé pour l'amour d'un bateau qui, en 3½ minutes par jour, pendant quatre mois de l'année seulement, et ayant à son bord 250 à 300 passagers en excursion d'été, s'amuse à sauter ces rapides. (Rire et applaudissements prolongés).

Le Président Gibbons: Je suis certainement heureux d'entendre ceci. Nous eussions tous été très peinés si nous avions manqué cette séance. (Bravo, bravo et rire).

M. H. A. Stewart, C.R.: Je suis heureux de prendre la parole lorsque l'assemblée est en aussi bonne humeur. M. Maclaren a si bien présenté notre cause qu'il me reste très peu de choses à dire. Je viens ici représenter la *Light and Power Development* de Brockville. Si vous examinez les régistres des évaluations municipales, vous trouverez que nous sommes au premier rang sous ce rapport. Nous avons administré nos services publics avec largeur d'esprit, et, animés de pareils sentiments nous nous présentons à cette Commission aujourd'hui. Nous nous sommes rendu compte de l'importance de la force hydraulique. Nous avons

examiné la situation et avons obtenu l'opinion des experts qui nous disent que la force hydraulique doit nous venir du St. Laurent. Il y a, d'autres sources, mais on ne peut s'y fier, elles sont erratiques, et l'on nous a conseillé d'avoir recours au St. Laurent. Le projet que vous avez à étudier, messieurs, nous fournira la force hydraulique dont nous avons tant besoin. Nous reconnaissons aussi les avantages tout particuliers que nous offre le St. Laurent; il serait étrange qu'il en fût autrement puisque nous habitons cette localité. Nous aimons à voir passer les bateaux et s'effectuer le trafic sur le fleuve, et nous serions les premiers à voler à sa défense en cas d'attaque; mais après avoir étudié soigneusement le projet, après avoir fait l'examen des lieux, nous déclarons que la navigation ne sera pas entravée, mais qu'au contraire elle sera améliorée. Nous reconnaissons maintenant que cette force est demeurée inutile, et sommes d'avis que le meilleur moyen de la conserver est de la développer, et c'est ce que nous venons demander. Le retard nous impatiente. Nous avons vu l'ouest de l'Ontario se développer, tandis que nous n'avons pas fait de progrès. Nous ne demandons pas d'engager le crédit public, ni de dépenser les fonds publics, nous demandons simplement que l'on autorise la compagnie, qui a les capitaux et possède la confiance, d'effectuer le travail et de nous fournir ces forces hydrauliques. Au point de vue public, je ne crois pas qu'un projet plus avantageux ait pu être soumis à une commission. Nous lui donnons tout notre appui. Nous sommes venus dix-huit ou vingt représenter les intérêts financiers de Brockville, et sommes persuadés que l'on donnera à notre cause un accueil favorable. Nous disons que la navigation sera améliorée, que les ressources naturelles seront conservées, et que, si l'exécution du projet est bien dirigée, en observant les restrictions requises, nous aurons un exemple d'harmonie internationale et de coopération qui sera bien acceuilli par tous les intéressés. (Bravo, bravo et applaudissements).

M. Hutcheson: Je suis heureux de constater que beaucoup du travail, qui aurait pu retomber sur moi, a été si bien accompli par ceux qui ont parlé avant moi, et que je suis en mesure de m'exempter une bonne somme de besogne. Je crois pouvoir trouver quelque point que l'on n'a pas traité ou que l'on n'a pas complètement exposé. On a soulevé une question qui est de nature à faire croire qu'il s'agit de concurrence entre l'est et l'ouest de l'Ontario. (Bravo, bravo). Je déclare qu'il y a coopération entre ces deux parties de la province. Il ne s'agit pas autant de l'ouest qui se développe au détriment de l'est, que de l'est qui contribue au développement de l'ouest; car si nous établissons des industries, fabriquons des articles de commerce pour les vendre, nous devrons faire l'achat de matières premières, et ainsi nous augmenterons le trafic, le commerce du pays en général et le ferons prospérer

(Bravo, bravo). Il ne faut pas négliger la question de la beauté du paysage elle mérite considération, elle a son importance, mais il ne faut pas l'exagérer. Je déclare que ce pays, ce continent, ne peut pas maintenant négliger le développement des ses ressources naturelles. Notre pays et le continent sont prospères. Portons nos regards vers l'avenir, il ne faut pas s'arrêter aux gloires du passé, à l'administration du paysage naturel, mais s'occuper du développement des ressources que nous avons, afin de devenir deux grandes nations voisines qui vivent en harmonie. Et, s'il faut de la beauté naturelle, M. le Président et messieurs, qu'est-ce qui est le plus de nature à attirer les hommes intelligents, qui aiment à faire un voyage avec l'argent qu'il ont gagné par leur labeur? N'aimeront-ils pas à voir une entreprise née de la combinaison des ressources naturelles du monde et devenue une source de revenus? N'aiment-ils pas à voir comment l'homme a triomphé des lois de la nature et accompli un exploit appelé à faire progresser la nation? Donnez aux autres sujets l'importance qu'ils méritent, mais ne négligez pas cette question qui est, selon moi, de grande importance. Quand ces millionnaires des Etats-Unis prendront leur deux semaines d'ébats en été pour descendre le St. Laurent, et verront cette digue grandiose avec la nappe d'eau qui se déversera de son sommet, quand ils s'y intéresseront et apprendront ce qui a été accompli, ils jouiront plus de la vue de cette merveille qu'à sauter les rapides, comme l'a dit mon ami M. Maclaren.

Pour ce qui est de la question des ressources naturelles, je suis bien en faveur de leur conservation; mais il est toujours facile, dans des questions comme celles-ci, d'apporter des objections futiles. Sans doute les ressources naturelles n'ont de valeur réelle à moins d'être développées. Or, quand vous exploitez une mine de houille, que vous reste-t-il après l'avoir épuisée? Un trou inutile dans le sol. Son contenu ne peut être re vous avez enlevé ce qu'il y avait d'utile. Après avoir déboisé t, vous devez attendre nombre d'années avant de pouvoir explo cette forêt de nouveau. Mais ici, nous avons des forces qui n'ont besoin que de développement, qui n'ont aucune utilité matérielle. Maintenant, peut-on dire que lorsque nous confions à deux compagnies le soin de produire et d'utiliser cette force, nous aliénons nos ressources naturelles? Je demande quel est celui qui peut dire cela, étant donné surtout que la force produite sera divisée également, et que chaque nation en aura sa part?

Pour revenir à notre petite ville de Brockville pour laquelle je suis venu parler aujourd'hui nous avons certainement besoin de secours pour nos industries. Nous avons une population de 9,000 habitants. Notre ville est jolie. Nous sacrifierons tout notre argent pour embellir notre ville et la rendre attrayante aux visiteurs; mais le taux de l'impôt foncier a été porté de 19 à 25 *mills*. Cependant le chiffre de la

population n'a pas augmenté dans les proportions naturelles, car les jeunes gens vont où le champ d'action est plus vaste, où ils pourront grandir avec la région et rivaliser avec leurs voisins. Nous ne pouvons les garder ni espérer le faire, à moins d'avoir à notre portée des travaux pour les retenir chez nous. Maintenant, messieurs, il faudra certainement avancer un grand nombre de raisons valables contre ce projet, pour renverser celles que mes amis et moi avons apportées en sa faveur. J'espère que l'on adoptera ici le système de procédure suivi dans le cours, et que, si nos adversaires présentent de nouvelles raisons contraires au projet, quelqu'un de nous aura au moins le droit d'y répondre brièvement.

M. R. A. Pringle, C.R.: Vous serez bien aimables si vous voulez m'écouter quelques instants. Je serai très bref, puisque je viens de la petite ville manufacturière de Cornwall, que je représente le *Board of Trade* et la municipalité de la ville de Cornwall. Il est presque inutile de vous dire que nous sommes unanimement en faveur d'un système quelconque au moyen duquel les rapides du Long-Sault pourront être harnachés en vue de la production de la force hydraulique. Le microbe de l'énergie hydro-électrique a fait son apparition chez nous. Il y a quelques années aussi, à la suite de beaucoup d'opposition, nous avons produit un peu de force hydraulique tel que vous le verrez sur cette carte, (montrant) au moyen de ce qui est connu sous le nom de barrage de l'île Seek. Bien que la somme dont nous disposons soit peu élevée, elle a rendu d'immenses services à notre population. Celle-ci a augmenté: aujourd'hui nous avons des manufactures—des filatures de coton, des fabriques de papier, ainsi de suite—employant quelques milliers de personnes. Nous utilisons tout le nombre de chevaux-vapeur produit. Nous trouvons à notre porte une source de force hydraulique, probablement la plus considérable du continent d'Amérique. Elle attend l'homme qui a la confiance et le capital pour l'utiliser. Je ne m'attarderai pas sur cette question parce que, je conclus par ce que vous avez dit, M. le Président, que vous êtes ici en qualité de corps aviseur, vous occupant surtout du principe en général concernant la possibilité d'exploiter cette source de force. Vous n'êtes pas ici pour discuter sur les objections techniques pour savoir si ce plan suffira à protéger tous les intérêts. Il me semble—je puis me tromper—que vous vous bornez au principe général: Peut-on autoriser ou recommander la production de cette force? L'exploitation de cette force hydraulique sera-t-elle nuisible à la navigation? Je suis un simple citoyen; je ne suis ni marin ni ingénieur; mais j'ai passé toute ma vie, sur les bords de ce fleuve, et il n'est pas nécessaire d'être ni marin, ni ingénieur, pour dire que le projet est tout à fait possible, et que la déclaration de l'ingénieur, M. Rickey, est parfaitement juste et que, une fois ces amélioration exécutées, la navigation sur le

Saint-Laurent sera grandement améliorée. (Bravo, bravo, et applaudissements). Je n'ai pas formé cette opinion aujourd'hui: elle date de plusieurs années. J'ai dit que notre gouvernement aurait dû, pour améliorer la navigation sur le fleuve St. Laurent—et mon opinion est consignée dans un régistre public—construire sur la rive nord le fleuve, immédiatement en aval de l'écluse de l'île Sheek, une écluse-ascenseur au moyen de laquelle les bateaux auraient remonté le fleuve plutôt que de passer par quatre ou cinq écluses du barrage de l'île Sheek; et, dans l'espace de trois quarts d'heure ils auraient traversé les rapides du Long-Sault et continué leur route vers l'ouest. Ainsi l'idée n'est pas nouvelle pour moi. Depuis nombre d'années, jai la conviction que ces ouvrages rendront de grands services à la navigation. Je le répète, il n'est pas nécessaire d'être ingénieur ni marin: tout homme qui connaît les lieux ne peut tirer d'autre conclusion qu'au moyen d'un tel plan, les intérêts de la navigation de ce pays en bénéficieront. (Bravo, bravo).

Ici et là, j'ai entendu des arguments techniques défavorables à la question. Mais même, après avoir entendu les représentations qui ont été faites ici, messieurs, si vous émettez votre avis sur le principe général que l'accomplissement du projet est possible, et si les ingénieurs du gouvernement du Dominion et ceux du gouvernement des Etats-Unis, avec leur expertise et leur étude, viennent à conclure que des difficultés surgiront pour la navigation, quand ils approfondiront les détails qui sont de leur ressort d'étudier, certainement que les gouvernements ne se sentiront pas liés par votre rapport. Vous n'êtes ici qu'une commission de conseillers, et vous n'allez pas passer une année ici une autre là en quête de détails. Mes cheveux ont blanchi depuis que cette discussion est sur le tapis. Nous avons, depuis des années, attendu son dénouement. Comme l'a bien exprimé M. McCarthy, ce n'est pas notre héritage ni celui des Etats-Unis; c'est un bien commun dont nous sommes fiers. Il a été placé à notre porte, dans cette partie est de l'Ontario et au nord de New York, pour un but, et je crois que ce but est de nous donner la vie industrielle qui sera le succès de l'est de l'Ontario et du nord de New York. (Bravo, bravo). Que voyons-nous aujourd'hui à Massena? Petite ville presque adjacente à Cornwall, que l'on surnommait, il y a quelques années "Sleepy Hollow". Aujourd'hui, avec la minime portion de force hydraulique tirée du St. Laurent par la rivière Grass, vous voyez une énorme industrie qui fournit du travail à des centaines d'hommes, parmi lesquels se trouvent plusieurs de nos Canadiens à l'emploi de cette compagnie. (Bravo, bravo). Qu'avons-nous à Cornwall? Nous avons vu venir dans notre ville un représentant de l'une des plus florissantes industries du Canada pour étudier la question de la force hydraulique. J'ai moi-même accompagné l'ingénieur dans tout le district, et, malheureusement, il dut faire rapport que la question ne pou-

vait être considérée, attendu la dépense énorme qu'il y aurait à amener une quantité additionnelle d'eau du ruisseau Hoople dans l'île Sheek; et cette compagnie alla s'établir dans une autre section, elle emploie aujourd'hui plus de mille personnes. (Bravo, bravo). Nous avons aussi vu la *Singer Sewing Machine Company* prête à s'établir chez nous, mais nous n'avons pas pu lui fournir de la force motrice, Elle s'est plus tard, placée à St. Jean, Quebec. M. le Président, est-il étonnant que, comme ville, nous venions vous dire. "N'y a-t-il pas eu assez de retard? Cette question n'a-t-elle pas été entre vos mains depuis quatre ans? N'avez-vous pas formé votre opinion sur les principes généraux? N'êtes-vous pas, actuellement assez convaincus pour faire rapport que vous croyez que les intérêts de la navigation ne seront pas lésés, et pour laisser la question entre les mains de notre Gouvernement. (Bravo, bravo). Je suis consentant de me soumettre au jugement des hommes qui ont l'autorité en la matière à Ottawa, quelle que soit leur politique. (Bravo, bravo). Je les crois honnêtes, je crois qu'ils surveilleront et sauvegarderont les intérêts de notre peuple Canadien, tout comme le gouvernement Américain surveillera et gardera les intérêts du peuple Américain. Pardonnez-moi, Monsieur le Président et Messieurs, si j'ai abusé de votre temps, mais les gens de l'est de l'Ontario ont tant cette affaire à cœur. (Bravo, bravo et applaudissements).

Le Maire Evanson: (Prescott.) Messieurs et les membres de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, je ne suis pas venu avec un dossier comme quelques-uns des messieurs qui ont opposé les délibérations, cet après-midi. Je suis venu en ma qualité ordinaire de citoyen que les gens de la bonne ville de Prescott ont choisi pour maire lors des dernières élections. Je puis dire aux messieurs, qui ne connaissent pas l'endroit que Prescott est doué de plus grands avantages que toutes les villes de l'est de l'Ontario au point de vue du transport.

Une Voix: Sauf Brockville.

Le Maire Evanson: Je n'excepte aucune ville. (Rires). Je dis que Prescott possède des avantages supérieurs à ceux des villes de l'est de l'Ontario au point de vue du transport, et je désire prouver que son progrès est simplement retardé par le manque de force hydraulique. Vous savez comme moi que l'on considère comme morte une ville qui ne cherche pas de la force motrice à bon marché. C'est ce que cherche maintenant Prescott, et c'est pourquoi ses citoyens m'ont envoyé auprès de vous pour les représenter. Je vous assure, messieurs, que si ce projet est mis à exécution, et que Prescott obtient de la force motrice, au lieu d'être seulement une petite ville de 3.500 habitants, elle formera une cité d'au moins 10,000 âmes. Je suis certain que les avantages que présente Brockville sont considérables, et que la ville deviendra une cité d'au moins 50,000 habitants. (Bravo, bravo). Ce

dont nous manquons c'est la force motrice. Les deux plus grands chemins de fer du continent —le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique—passent dans notre ville. Nous sommes, pour ainsi dire, reliés au Central Vermont et au New York Central sur la rive opposée. Tous les bateaux venant de l'Ouest, de Fort William et Duluth à Montréal passent à notre porte. Messieurs, pourquoi ne pas nous mettre en position de demander à ces barges vides qui retournent vers l'Ouest d'arrêter prendre une cargaison dans notre port, car au moyen de force motrice nous pourrions leur manufacturer cela en cette ville? (Bravo, bravo). Je puis, messieurs, vous assurer que tous les citoyens de l'est de la province de l'Ontario, surtout ceux des comtés de Leeds et de Grenville sont fortement en faveur de la production de la force hydraulique au Long-Sault. (Bravo, bravo). La seule objection qui puisse être soulevée est d'après moi, celle de la beauté du paysage qui sera transformée. C'est celle que vous présentera la *Richelieu & Ontario Navigation Company*. Messieurs, je vous dis que dans moins de cinq années cette compagnie annoncera ces barrages comme étant la plus grande attraction qui existera entre Toronto et Montréal. (Bravo, bravo). Au lieu d'annoncer les rapides du Long-Sault elle annoncera ces barrages comme étant la plus grande attraction. Bah, aujourd'hui le voyage de Prescott à Montréal devient monotone, par le fait que l'on y rencontre trop de rapides. (Rires). Ce n'est qu'une série de rapides. Vous en devenez si fatigués que vous préféreriez voyager en chemin de fer. Coupons l'un de ces rapides, et qu'on nous donne de la force hydraulique, c'est ce que demande l'est de la province. (Rires et bruyants applaudissements).

M. Henry Holgate, I.C.: Il y a deux ans, la *St. Lawrence Power Company* m'a soumis son projet, afin que je l'étudie et que je donne mon avis en la matière, et, je dois dire que j'ai agi avec grande prudence, vu qu'il s'agissait du fleuve Saint-Laurent, et que le projet entraînerait des conséquences, qui seraient ou néfastes ou immensément avantageuses, car, ce n'était pas seulement une entreprise locale. Je ne l'ai pas envisagé au point de vue local vu qu'il avait trait au chenal du fleuve St. Laurent qui intéresse tout le Canada. J'ai fait l'étude de la question conjointement avec M. Rickey, et je puis dire qu'elle a été consciencieusement faite et que j'ai obtenu comme résultat définitif, après certaines modifications adoptées par M. Rickey, que l'accomplissement du projet, tel que présenté aujourd'hui est très possible. J'ai longuement discuté l'entreprise dans son ensemble avec les ingénieurs du Gouvernement Fédéral, individuellement et conjointement, et comme résultat, ces messieurs partagent notre opinion; ils s'étaient opposés au projet, dès le début, ne possédant pas clairement l'état des circonstances, qui depuis, leur a été expliqué et qui a changé leur oppo-

sition en adhésion au projet. La question revêt une très grande importance et, comme je l'ai dit, ne peut-être considérée au point de vue local. Elle doit être considérée au point de vue de tout le St. Laurent, qui est le cours d'eau le plus considérable du Canada; je me garderais bien de recommander un projet qui serait nuisible à cette voie d'eau. Je parle en ma qualité de Canadien, surtout de Montréalais et, comme ingénieur je ne prévois que de bons résultats pouvant courronner l'entreprise du barrage des rapides du Long-Sault. Avant longtemps tous les rapides du fleuve Saint-Laurent seront traités de la même manière (Bravo, bravo) et notre navigation s'effectuera par voie du fleuve et non au moyen d'une série de canaux. L'extension de la canalisation n'est plus du domaine de l'avenir, le temps est arrivé d'étudier le fleuve St. Laurent, en vue d'opérer le prolongement de son réseau de canaux, tel que ci-proposé, du lac Ontario au port de Montréal. Je crois que mon bon ami de vieille date, M. John Kennedy, qui fut pendant quelque temps ingénieur en chef du port de Montréal, et qui est actuellement l'ingénieur-consultant admettra qu'il est hors de question de faire des objections pour ce qui a trait au port de Montréal; et si je puis rappeler quelques remarques faites par M. Kennedy, il y a quelques jours, celui qui nierait la possibilité de construire pareils ouvrages sur le St. Laurent serait l'homme qui n'aurait pas la compétence voulue pour les faire. Les ouvrages sont d'exécution possible. Je suis bien certain que, lorsqu'il aura suffisamment étudié la situation, M. Kennedy endossera le plan; et que, toute objection qu'il peut présenter pour le moment—je dis ceci avec tout le respect que je dois à M. Kennedy—provient du fait qu'il n'a pas eu le temps suffisant pour étudier tous les détails. Je ne m'occupe pas beaucoup des détails, pour le moment; je ne considère que l'ensemble de l'entreprise et je n'hésite pas à dire que l'exécution du projet en général est tout à fait possible. Comme Canadien j'en désire l'adoption, et dans l'intérêt du chenal du St. Laurent, j'espère qu'un jour on adoptera un plan général de canalisation du Lac Ontario à Montréal (Bravo, bravo et applaudissements).

M. H. G. Kelley, I.C.: M. le Président, messieurs, mes connaissances sur ce sujet sont purement techniques. Malgré que je sois ingénieur en chef du Grand Tronc, je viens ici privément. J'ai consacré toute ma vie au travail du génie. J'ai travaillé dans quelques-unes des plus grandes rivières du pays. Pour en venir à cette question et à celle de l'exécution du projet en considération, j'ai repassé tout le travail avec M. Rickey de l'écluse 20 à l'écluse 21, au delà de l'île Sheek et passé l'île Croil, en descendant le Long-Sault jusqu'à Cornwall. Je n'ai pas seulement étudié la carte sur la muraille, mais tous les profils, les mesurages de M, Rickey, ainsi que ses méthodes de calculs. Je n'ai pas revisé l'immense quantité de chiffres que présente une étude de ce

genre. Il m'aurait fallu des semaines. Les calculs ont déjà été vérifiés par divers spécialistes, des hommes dont la réputation est internationale. J'ai étudié les méthodes de calcul de M. Rickey, ses méthodes d'étude, et je puis dire qu'il s'est servi des plus savantes et des plus scientifiques connues de nos jours, et qui nous sont familières. Ces calculs ayant été vérifiés et acceptés par les ingénieurs éminents mentionnés, sont de nature à me convaincre que les résultats tels que j'ai les ai vus, sont justes. Ces résultats écartent de mon esprit jusqu'à l'ombre du doute que l'accomplissement de ce plan est parfaitement possible. Les endroits choisis pour les barrages sont des fonds de roc solide. La stabilité de leur construction ne souffre aucun doute. Il suffit de tracer le plan du barrage; et lorsqu'une compagnie versera des milllions pour accomplir un projet, elle ne regardera pas à quelques milles dollars, quand il s'agira du plan d'un barrage de ce genre. J'ai compris que M. Kennedy avait dit qu'aucun homme ne peut prédire les effets de la glace dans un fleuve tel que le St. Laurent. C'est vrai, mais d'après les conditions établies par ces barrages, les amoncellements ne peuvent être pires qu'ils ne l'ont été à cet endroit du St. Laurent. Au contraire ils seront moindres. Si, comme on l'a mention-

barrage était fait plus en aval dans le courant, il se trouverait placé sur un fort mauvais fond. L'histoire du pont de Cornwall, connue de tous les assistants, est une réponse suffisante à l'opinion émise par les ingénieurs de cette compagnie; remonter le courant jusqu'à la découverte d'un fond de roc solide. Quelques-unes des questions qui ont été soulevées ont trait "aux résultats que pourrait avoir sur les rives d'en aval la destruction d'un barrage. Si toute l'eau retenue par ces barrages était soudainement transportée en aval, dans la partie du fleuve entre le pied du barrage et Cornwall, le niveau de l'eau s'élèverait à peine de douze pieds. Si cette eau se trouvait subitement transférée dans l'étendue située entre le pied du barrage et le pied du lac St. François, le niveau de l'eau serait élevé de six pouces et trois huitièmes, et si, du point de départ, l'eau était distribuée sur toute l'étendue jusqu'au pied du lac St. Louis, le niveau de l'eau serait élevé d'environ 3¾ pouces. Je ne vois pas qu'il y ait lieu de craindre quelque désastre par suite de la rupture du barrage projeté. Mais, une telle supposition est absurde; la chose ne peut arriver, aucun grand barrage de ce genre ne peut manquer tout d'un coup. S'il est emporté pièce par pièce, l'eau s'élèvera graduellement comme résultat, et sera ainsi distribuée sur tout le fleuve. Comme je l'ai dit, j'ai étudié la question sans préjugé. Si dans les plans généraux de M. Rickey, j'avais trouvé quelque chose d'imparfait, je le lui aurais montré. Si j'avais trouvé quelque chose de contraire aux intérêts de Montréal, je ne serais jamais venu ici. Je ne vois en ceci qu'une production d'énergie électrique de plus d'un demi-

million de chevaux-vapeur par an, pour servir à la multiplication des industries sur les deux rives du fleuve St. Laurent et sur plusieurs milles d'étendue en toute direction. Je suis donc venu devant cette Commission pour déclarer que, comme ingénieur, je crois l'accomplissement du projet parfaitement possible, c'est-à-dire tout à fait sûr, et que toutes les petites objections qui pourraient être soulevées relativement aux résultats des courants peuvent être facilement réfutées par les ingénieurs. (Bravo, bravo et applaudissements).

M. McCarthy: Je suppose qu'il existe quelque moyen de casser les glaces?

M. Kelley: Oh oui.

M. McCarthy: Pourrait-on les mettre en pratique dans ce canal, quand les barrages seront construits?

M. Kelley: Oui, en toute sûreté; on ne pourrait pas le faire avec des courants aussi rapides que ceux qui existent aujourd'hui.

Le Sénateur Derbyshire: M. le Président, et Messieurs les membres de la Commission, depuis plusieurs années Brockville a besoin de force motrice à bas prix. Nous avons cherché à obtenir cette force par tous les moyens. Après avoir pris connaissance du rapport de nos ingénieurs et fait visiter la région par un grand nombre de nos citoyens, nous avons conclu que la majeure partie de la force devait provenir de la localité, et que si l'on pouvait utiliser cette source de force ce serait un avantage énorme pour la ville de Brockville. Le coût de la force motrice sera diminué en ces districts, et nous serons en position de maintenir les manufactures que nous avons actuellement, d'en établir d'autres et de fonder des industries à cet endroit, puisque la situation est favorable. Comme vous le savez, monsieur, notre ville occupe le plus beau site du continent, aujourd'hui; au pied des Milles-Iles, sur le célèbre St. Laurent, le plus délicieux endroit du monde comme beauté naturelle et le plus avantageux pour la production de la force hydraulique. Nos concitoyens ont tous à cœur la prospérité de leur ville. Il n'y a qu'un moyen d'y arriver: une provision de force motrice à meilleur compte, afin de maintenir nos manufactures et d'en augmenter les produits. Nous désirons utiliser cette force à cause de sa simplicité, de sa propreté, et parce qu'elle est facile d'adaption pour toutes nos usines, petites comme grandes; et, je suis certain que notre pays ne sera pas le seul à en bénéficier; les Etats-Unis en réclameront une bonne part. Je ne vois pas pourquoi la plus petite objection technique pourrait être soulevée par d'autres parties du pays qui aujourd'hui possèdent de la force hydraulique à bas prix, à moins qu'ils ne craignent que nous leur fassions concurrence avec les produits que nous pourrions facilement manufacturer, avec les ressources que nous pouvons si facilement utiliser dans notre localité. Je trouve que la Commission serait justifiable

de recommander cette entreprise dans la mesure de ses forces, parce que les ingénieurs l'ont déclarée possible et qu'il n'y a pas de raison pour que Brockville n'ait pas de force motrice à bas prix, puisqu'on peut l'obtenir si facilement. Nous avons les capitaux pour soutenir cette compagnie qui est prête à la produire, de sorte que nous recommandons avec assurance ce projet à la Commission et au pays. (Applaudissements).

M. G. G. Foster, C.R.: M. le Président et messieurs, avant que cette session de la Commission prenne fin, je désire dire un mot aux commissaires ainsi qu'aux messieurs intéressés dans le projet, de la part de la *St. Lawrence Power Company*. Lorsqu'au début l'on vint me consulter au sujet de cette entreprise et que je demandai les services de M. McCarthy, on nous interrogea en qualité d'avocats et de citoyens du Canada et l'on nous demanda de nous unir pour établir quelque chose qui était alors—quant au Canada— tout à fait inutile. Bien que nous ayons formé cette association, nous n'avons pas perdu de vue ni sacrifié l'intérêt que nous portons au Canada. Je tiens à dire à cette Commission et aux messieurs qui sont aujourd'hui nos adversaires, que nous lui conservons toujours le même intérêt. Aucun de nous ni de nos associés—n'est disposé à demeurer un instant membre de la *St. Lawrence Power Company*, après qu'un ingénieur quelconque, ou tout autre homme qualifié, nous aura prouvé que nous sommes sur le point de faire une des mulitiples choses qui, dit-on, ont nui à l'exécution de ce projet. (Bravo, bravo). Les ingénieurs les plus éminents du Canada et des Etats-Unis nous ont assurés que toutes les objections soulevées contre l'exécution du projet sont sans fondement, et c'est avec la conviction que notre requête sera accordée que nous la présentons à votre Commission, afin qu'elle reçoive votre appui.

Nous sommes unanimes, avec les messieurs qui représentent les intérêts du transport, à désirer que rien n'entrave les intérêts du Canada ni le fleuve Saint-Laurent; mais nous ne croyons pas que le progrès du Canada doit être sacrifié à la vente de quelques billets de touristes se rendant d'un point quelconque des Etats-Unis à Montréal. Nous ne croyons pas qu'au nombre de tous les rapides du fleuve, celui-ci seul devra demeurer tel qu'il est aujourd'hui, afin que le petit profit qu'il peut rapporter puisse être continué. Pour ce qui a trait à la grande question du transport, nous croyons que les intérêts canadiens ne seront pas compromis. Si telle n'était pas notre conviction, nous ne serions pas venus ici. Je déclare, M. le Président, que nous avons foi en la justice de la cause que nous soutenons devant vous. Nous croyons que cette force hydraulique peut être produite afin de faire progresser, non seulement les localités qui ont été représentées ici aujourd'hui, non seulement les endroits mentionnés, mais aussi la grande cité de Montréal. Nous avons là une population qui augmente par sauts et par bonds.

et il n'y a de force hydraulique que le montant limité qui est actuellement produit, ainsi que la force motrice qui y est amenée de Shawenegan, et qui est dans les mains d'un monopole, lequel exploite la population de cette grand, cité—(Bravo, bravo). Un monopole contre lequel il serait bon de rivaliser au moyen d'une production telle que celle que nous proposons.

M. Beck demande ce que je vais faire. Nous allons leur faire concurrence.

L'Honorable M. Beck: Combien de temps?

M. Foster: Je ne mentionne pas de temps, mais nous aurons bien garde que le nouveau contrat, qui sera fait avec la cité de Montréal soit lié comme le sont quelques-uns de ceux de la province d'Ontario. Je dis que la population de Montréal n'est pas unanimement opposée à ce projet. Quelques hommes qui sont intéressés dans la *Light, Heat & Power Company*, quelques hommes, y compris des avocats et d'autres qui ont des intérêts dans la *Street Railway Company*, quelques hommes qui sont intéressés dans certaines compagnies de transport craignent que ce projet pourra leur nuire; mais, je crois que la masse du peuple de Montréal est favorable à cette proposition. Je suis d'avis qu'elle sera avantageuse pour Montréal, et comme citoyen de Montréal, j'ai cette conviction et la donne comme une raison de plus pour vous engager à acquiescer à notre demande. (Bravo, bravo et applaudissements).

M. McCarthy: M. le Président, je ne me propose pas d'abuser plus longtemps de votre patience. Je désire seulement vous faire part d'une liste des noms des messieurs qui sont venus de Brockville, Cornwall et Prescott, pour assister à la session et exprimer leur opinion comme représentants de la localité d'où ils viennent.

Le Président Gibbons: Alors, dois-je conclure qu'il n'y a plus d'orateurs qui sont favorables au projet?

M. H. A. Calvin (Kingston): Il semble que les orateurs de cette opinion ont tous paru?

Le Président Gibbons: Oui.

M. Calvin: Le temps est venu pour moi de dire que, lors de la dernière audience relative à ce projet, la *Calvin Company*, par mon entremise, a présenté des objections, parce que nos radeaux se trouveraient exclus du fleuve. Je désire maintenant dire que la *Long Sault Development Company* consent à payer les dommages occasionnés par nos barges de bois passant par le canal, et alors nous retirons l'objection. (Bravo, bravo et applaudissements).

Le Président Gibbons: M. Beck, désirez-vous adresser la parole?

L'Honorable Adam Beck: Le gouvernement a ici un représentant.

M. Hilliard: Vous préférez continuer, M. le Président?

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Nous allons siéger jusqu'au six heures ou six heures et demie.

M. HILLIARD: M. le Président et messieurs les membres de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes, j'ai été heureux d'entendre les représentants des promoteurs de ce projet dire qu'ils étaient prêts à payer la force qu'ils produiraient, que personne n'a droit de propriété sur les eaux. Je désire attirer l'attention de la Commission sur le fait que, pour ce qui concerne le Canada, la *St. Lawrence Power Company* a pris une ligne de conduite tout à fait opposée à celle qu'a prise aux Etats-Unis la *Long Sault Development Company.* Je pense que si cette dernière avait en premier lieu, présenté son projet de loi au Congrès, elle eût été éconduite, et ses efforts n'eussent pas été appréciés, avant qu'elle eût acquis, par une législature ou autrement, les droits qui sont reconnus exister dans l'état de New York. Ainsi, elle a sagement fait de demander au Sénat et à l'Assemblée Législative de l'état de New York et d'obtenir la législation nécessaire pour lui conférer les droits et pouvoirs appartenant à l'état de New York et contenus dans la Loi de l'état de New York, connue sous le nom de Chapitre 355* En parcourant la Loi vous trouverez que lorsque le Congrès—le parlement national investi de la juridiction sur les eaux Internationales, ou plutôt, je devrais dire, du pouvoir administratif—lui aurait accordé tel ou tel pouvoir, le corps représentatif de l'état de New York lui conférerait la possession du lit des rivières et pour ainsi dire, la possession des droits de propriétaire que possède l'état de New York sur les eaux qui passent sur son territoire. Maintenant, nous sommes tout à fait dans la même position. La plus haute cour des possessions britanniques décréta en l'année 1898—et cette décision est inscrite dans les "English Reports of Appeal Case 1898", à la page 700—dans un appel fait par le gouvernement du Dominion représentant le Canada, d'une part, et les provinces de l'Ontario, de Québec et de la Nouvelle-Ecosse, d'autres part—

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Je ne désire pas refuser aucune discussion, mais vous ne vous attendez pas, je suppose, à ce que cette Commission décide des questions de juridiction? Je connais parfaitement la décision qui a été donnée sur les droits de propriété, mais ce n'est par la question. Il est nécessaire, quand il s'agit des eaux Internationales, d'avoir une Commission Internationale pour étudier des questions Internationales. Nous constituons simplement un Corps de conseillers. Nous ne pouvons pas vous enlever vos droits, si vous les avez, ni nous constituer en cour, pour établir les droits que quelqu'un peut avoir. Ainsi, je crois que ce n'est pas le lieu de démêler ces affaires-là.

M. HILLIARD: Selon moi, c'est une vraie folie, au point de vue

*Voir Annexe I, page 41.

commercial, de demander ces droits à un gouvernement qui n'a pas l'autorité de les accorder.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: C'est l'affaire de cette Compagnie. Il se peut qu'elle n'en obtienne aucun; mais la Commission a pour objet de voir s'il y a quelque raison, au point de vue international, qui justifie le refus de ces droits.

M. HILLIARD: L'une des raisons est que le Gouvernement Canadien n'a pas l'autorité d'accorder ces droits.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: C'est à la Compagnie à s'en enquérir.

M. McCarthy: Allez-vous demander une réponse à la Commission à ce sujet? (Rire).

M. HILLIARD: Nous disons que l'on a suivi les règles de la procédure aux Etats-Unis; les droits ont été demandés à un gouvernement qui avait le pouvoir de les accorder. Mais au Canada on semble mettre "la charrue avant les bœufs". Il se peut que le Gouvernement d'Ontario n'accorde jamais les droits, il se peut qu'il les accorde; mais ce que nous disons, en parlant au nom du gouvernement, est que toute la force hydraulique produite au moyen des eaux du fleuve St. Laurent appartient, comme droits de propriété, à la province de l'Ontario, selon le jugement rendu dans la cause. Nous disons de plus que la propriété du sol pour ce qui a trait au lit de la rivière, jusqu'à la limite internationale, appartient à la province de l'Ontario, ce point fut aussi décidé dans cette cause; et par conséquent, jusqu'à ce que ces questions soient réglées, il est absolument inutile de procéder. Même dans ce cas, on supposa que le Parlement Canadien, pourrait, pour ainsi dire—

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Je dois vous rappeler à l'ordre dans cette discussion. Nous ne pouvons régler ces questions de juridiction. Le Dominion et la Province peuvent être en discussion au sujet de ces droits. Il y a un endroit où se règlent ces questions; ce n'est pas au Queen's hotel, mais en cour, à Ottawa ou ailleurs.

M. HILLIARD: Nous ne voulons que protester, en ce moment, et jusqu'à présent, le dossier fait foi, nous avons accompli notre devoir et n'avons pas permis à la Commission de faire des rapports en nous tenant à l'écart.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Il est parfaitement juste que vous protestiez, mais il est inutile de discuter.

M. JAMES WHITE: Je viens ici de la part de la Commission de la Conservation. Lors de la dernière réunion de la Commission, nous avions préparé un mémoire et j'ai reçu instructions de le transmettre à cette Commission à son assemblée d'aujourd'hui.

Ottawa, le 7 février 1910

Aux Membres de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes:

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous rappeler la communication de votre Secrétaire, en date du 11 janvier 1910, et de vous présenter ici les vues du Comité Exécutif de la Commission de la Conservation au sujet de la demande que vous a adressée la *St. Lawrence Power Company.*

Cette question a été étudiée par le Comité Exécutif, composé de l'Honorable Sénateur Edwards, de M. E. B. Ulster, M. P., du Dr. Henri S. Béland, M.P., de M. F. D. Monk, M.P., du Dr. J. W. Robertson, de l'Honorable M. Hazard, Premier Ministre de l'île du Prince-Edouard, de M. J. F. Mackay, et de moi-même. Les vues exprimées en cette communication représentent l'opinion unanime du Comité.

La procédure est supposée avoir trait à la demande de la *St. Lawrence Power Company* qui demande au gouvernement du Canada, l'autorisation de construire des barrages à travers le fleuve Saint-Laurent aux rapides ou près des rapides du Long-Sault. Au nombre des ouvrages projetés, il est question de construire sur l'île Barnhart, (une île américaine) ainsi que sur la terre-ferme des Etats-Unis, une immense usine génératrice et une autre, beaucoup plus petite, sur la rive canadienne. En examinant ces diverses entreprises projetées, on dévoile une quantité de considérations importantes.

(1) Il est très possible que de graves dommages résulteront de la construction de ces ouvrages. Je sais, cependant, que les ingénieurs prétendent que de tels dommages sont impossibles. D'un autre côté, les personnes qui habitent du long de la rive, les navigateurs et les observateurs les plus expérimentés soutiennent presque tous, dit-on, qu'il s'ensuivra probablement de grands dégats. Avec tout le respect que l'on doit aux opinions émises par ces ingénieurs, qu'on nous permette de déclarer qu'il n'est pas ici question d'un problème du génie, et qu'il n'existe pas de données suffisantes, pour que les ingénieurs puissent y baser leur opinion. Nul ingénieur ne peut dire où et comment se formera la glace, lorsque, dans un climat rigoureux comme le nôtre, on obstrue le cours d'un fleuve qui roule un tel volume d'eau. On sait que des obstructions de peu d'importance ont, dans le passé, causé de grands dommages par l'eau et les amoncellements de glace. L'arrêt possible de tout le cours du fleuve, comme conséquence des ouvrages projetés, est une chose que l'on ne peut pas dire impossible ou éloignée. Un tel arrêt causera d'énormes dommages aux propriétés des particuliers, et peut mettre en danger le canal de Cornwall, qui est une partie intégrale et essentielle de la voie fluviale, toute canadienne, des lacs Supérieur à la mer.

Il ne semble pas nécessaire d'exprimer une opinion pour montrer que le poids des témoignages ou de la probalité est en faveur des vues exprimées par les ingénieurs, ou de celles des habitants de la localité, lesquels possèdent une connaissance intime de l'histoire du fleuve depuis plusieurs années. Le fait qu'il existe des divergences d'opinion, quelque légères qu'elles soient, est une raison suffisante pour condamner le projet. On ne devrait prendre aucun risque dans un sujet d'une importance aussi vital.

(2) La dérivation d'eau proposée, par le barrage construit entre l'île Long-Sault et l'île Barnhart, enlèvera du chenal navigable principal, entre l'île Barnhart et la terre-ferme des Etats-Unis, environ 50 pour cent de son eau. Cependant, les effets d'une telle dérivation d'eau d'un chenal navigable est impossible à calculer. On peut dire, néanmoins, avec certitude, qu'elle n'est pas de nature à améliorer la navigabilité du chenal.

(3) La construction des barrages en question aura pour résultat d'obliger la navigation (autre que celle du canal de Cornwall) à suivre une nouvelle route connue sous le nom de passage du chenal du Sault du Sud. Les navigateurs expérimentés sont d'opinion que cette route sera inférieure de beaucoup à celle maintenant suivie.

(4) Nul doute que le gouvernement Canadien sera dans l'obligation de fournir bientôt des voies navigables plus profondes dans le fleuve St. Laurent. Si les ouvrages projetés de la *St. Lawrence Power Company* sont construits, il n'aura aucune liberté d'action.

Les droits acquis de la Compagnie exigeront des [illegible] idérations. Si les plans des ingénieurs adoptés pour améliorer et creuser l'avantage le lit du fleuve, en vue de la navigation, causent de l'ob[illegible]n ou des dommages aux ouvrages de la Compagnie, ce qui est plus que probable, le gouvernement sera alors tenu d'exproprier ces ouvrages et de payer des sommes énormes sous forme de dommages-intérêts. En outre, rien ne prouve qu'il sera possible de faire une telle expropriation en tout temps. Le caractère international de l'entreprise peut y apporter un obstacle insurmontable, qui réduira le gouvernement à l'impuissance, et l'amélioration projetée restera en suspens.

(5) Le projet de la *St. Lawrence Power Company* se propose de faire usage du côté canadien du fleuve tout simplement pour y construire un barrage. Un examen très superficiel des plans de la Compagnie suffit à montrer qu'une faible partie seulement des dépenses sera faite sur territoire canadien, et qu'une petite somme de l'énergie électrique produite sera aussi consommée au Canada.

(6) En examinant de près tout le projet, il ne semble pas que la compagnie se soit beaucoup préoccupée des besoins ou des intérêts du Canada. Les plans ont pour objet la complète monopolisation de

toute la force possible des rapides, tout en accordant aux intérêts du Canada une bien faible attention.

(7) Il n'existe à présent aucun marché sur le côté canadien pour y écouler la force qu'il s'agit de produire, ni même pour une partie appréciable de cette force. Lorsque de grandes quantités de force seront nécessaires à la région tributaire des ouvrages projetés, elles pourront être produites ailleurs. Il est possible de produire, dans un rayon de transmission économique, une abondante quantité de force, en territoire purement canadien, sans recourir nullement au fleuve St. Laurent.

(8) Si, plus tard, il devenait nécessaire de fournir une plus grande somme de force aux besoins du Canada, et que la construction d'un barrage à travers le fleuve St. Laurent s'imposait, le Canada bénéficierait de la moitié de la force ainsi produite, laquelle serait à sa disposition sans exception ni restriction.

(9) Elle est puérile l'idée que l'énergie électrique, générée sur le côté américain, ou celle produite sur le côté canadien, et exportée aux Etats-Unis, sera subséquemment renvoyée au Canada, en cas de nécessité. La Compagnie se gardera bien d'enlever la force motrice qu'elle aura fournie à ses clients américains pour la mettre au service du Canada. Si l'énergie est utilisée aux Etats-Unis, des industries y seront établies et des droits acquis créés, en conséquence, qu'il sera impossible d'ignorer. Ce seront des difficultés presque insurmontables que de faire revenir la force au Canada, après qu'elle aura été exportée ou u isée aux Etats-Unis, pendant des années. Tel ne serait pas le cas, si la Compagnie et ses ouvrages étaient en totalité sur le territoire canadien. Si le Compagnie essaye d'éviter un tel ordre ou d'y résister, il n'y aura pas de moyens de l'obliger, sans recourir à une procédure qui peut amener des complications internationales.

(10) Bien que la force, que peut produire le St. Laurent au Long-Sault, ne soit pas actuellement nécessaire, elle est très grande, et elle sera, sans doute, un jour, d'une énorme valeur. Le projet actuel a pour objet de concéder cette ressource précieuse à une compagnie étrangère, tout à son avantage particulier, sans grande compensation en retour.

(11) La conclusion évidente, qui ressort des faits susmentionnés, semble démontrer que le *Canada doit maintenir dans toute leur intégrité et libres de toute entrave ses droits de possession et d'absolue juridiction.*

Il faut tenir compte de certaines considérations autres que celles qui sont purement matérielles.

Le Canada prend de jour en jour une plus grande renommée pour ses beautés naturelles. Ses montagnes, ses bois et ses rivières sont d'une attraction sans égale. De tous les endroits idéals qu'offre le Canada, le plus connu et le plus universellement admiré est peut-être le Long-Sault, à cause de son romanesque et émouvant passage des rapides.

Situé sur le plus grand système de navigation d'eau douce du monde, à moitié chemin entre les Grands lacs et la tête des eaux de marée, le Long-Sault est un des traits les plus caractéristiques du grand panorama qui a fait connaître le St. Laurent dans le monde comme le plus haut type de beauté panoramique. Les plus urgents besoins ou la nécessité inévitable seuls justifieraient jusqu'à un certain point la diminution, des beautés naturelles de ce grand fleuve. La destruction de sa partie la plus pittoresque, sans même un semblant de nécessité présente paraît tout à fait injustifiable.

Pour les raisons ci-haut, l'Exécutif de la Commission de la Conservation désire mettre au dossier son opposition pure et simple à la proposition qui est devant vous. J'ai l'honneur d'être, Messieurs,

(Signé) CLIFFORD SIFTON
Président.

Le Président Gibbons: Il est très facile de porter un jugement sans l'accompagner de faits.

M. Hutcheson: Puis-je demander si la Commission de la Conservation a entendu les témoignages qui ont été rendus pour et contre le projet, avant de produire son mémoire?

M. Watson: Maintenant, la séance sera-t-elle suspendue jusqu'à cet après-midi ou jusqu'à demain matin?

Le Président Gibbons: Nous agirons selon votre désir. Il y a ici beaucoup de messieurs qui viennent de loin. M. Lafleur et M. Smith, je crois devoir vous consulter, ainsi que M. Meredith, préfériez-vous siéger cet après-midi?

M. R. C. Smith: Je ne crois pas qu'il faille tenir compte de moi. Je resterai si ma présence est nécessaire.

Le Président Gibbons: Il me semble que c'est une question qui demande du temps pour être étudiée avec soin. Nous avons certainement besoin de tous les renseignements possibles de toutes sources. Tout ce que nous cherchons c'est de l'éclaircissement, et je ne désire certainement pas hâter les choses.

L'Honorable M. Beck: Monsieur le Président et messieurs les membres de la Commission, on a beaucoup insisté sur le fait que les municipalités établies sur la rive canadienne, dans les environs du Long-Sault, avaient besoin de force motrice. M. McCarthy a été jusqu'au point de dire que l'Ouest se developpait au détriment de l'Est.

M. McCarthy: Oh, non!

L'Honorable M. Beck: Je vous demande pardon, ce sont vos expressions.

M. McCarthy: Je ne le crois pas.

L'HONORABLE M. BECK: Vous l'avez dit.

M. MCCARTHY: Je suis convaincu du contraire. (Rire).

L'HONORABLE M. BECK: Parce que le grand développement qui se fait dans l'Ouest s'effectue au détriment de l'Est. Vous serez peut-être surpris d'apprendre que le Gouvernement et la "Hydro-Electric Power Commission of Ontario" se sont beaucoup occupés du développement de l'Est. Les municipalités sises entre Cornwall et Brockville, Kingston, Prescott et ainsi de suite, jusqu'à Port Hope, ont fait à la Commission des demandes formelles pour obtenir de l'énergie hydro-électrique. On leur a offert de leur fournir cette énergie, selon leurs nécessités, à un prix un peu plus bas que celui qui a été proposé par cette compagnie. (Bravo, bravo). J'ai su de bonne source que Sir Wilfrid Laurier a dit que la demande d'énergie hydro-électrique pour cette région serait mise à l'étude, et c'est probablement pour une de ces raisons qu'il faudra produire cette énergie. Maintenant je proteste contre les allégations des messieurs de Cornwall ainsi que de M. McCarthy, portant que l'Est était négligé. J'ai ici un mémoire des différentes municipalités qui se sont adressées à la Commission pour obtenir de l'énergie hydro-électrique; ce sont: Napanee, Durham, Cobourg, Oshawa, Port Hope, Bowmanville, Deseronto, Belleville, Kingston, Prescott, Morrisburg, Pictou, Cornwall, Brockville. Ces municipalités ont demandé de l'énergie hydro-électrique à la Commission; et pour prouver mes avancés, je vous dirai que nous avons proposé à ces différentes municipalités de leur fournir le cheval-vapeur à douze dollars et non à quinze. (Applaudissements). Et pour les renseignements de ces messieurs et de la Commission, je puis dire que, pour d'autres municipalités que Cornwall, le taux de quinze dollars est trop élevé. Nous achetons l'énergie électrique à Niagara Falls pour neuf dollars, et si on nous fournit de la force à neuf dollars, nous serons en mesure, comme Commission, et comme Gouvernement, de transmettre cette force à toutes les municipalités situées à mi-chemin entre les chutes Niagara et Toronto, mais nous ne la vendrons pas quinze dollars. Donc, dire que nous nous occupons de l'Ouest et négligeons l'Est est une accusation sans fondement. Notre travail n'est pas plus consacré aux intérêts de l'un qu'à ceux de l'autre, ni à ceux du Nord plutôt qu'à ceux du Sud. Il s'étend à la province d'Ontario tout entière. Actuellement, Port Arthur a un contrat avec la "Hydro-Electric Power Commission". Ottawa retire des avantages qui sont le résultat du travail et des entreprises de la Commission: Nous nous sommes occupés sérieusement de la région de l'Est; nous nous proposons de compléter une ligne de transmission qui s'étendra de Brockville, à l'est, jusqu'à Windsor, à l'ouest. Par conséquent, comme Commission vous n'avez pas trop lieu de vous plaindre ni de croire que ces municipalités sont négligées, parce qu'elles n'ont

pas ce dont elles ont besoin. Les prix leur ont été offerts, la force à douze dollars, nous n'avons pas fait mention de force à quinze dollars. Quant à la réglementation des taux, nous n'avons pas trouvé dans la province d'Ontario que c'était une bonne solution à la question. Nous avons des clauses de réglementation des taux dans les contrats passés entre ces compagnies à Niagara Falls et la province d'Ontario, mais ils ne sont pas efficaces; nous n'en obtenons aucun résultat.

Le Président Gibbons: Je ne crois pas que les règlements que proposera cette Commission puissent être comparés à vos règlements d'Ontario. Si cette Commission en propose, je crois que le Gouvernement aura assez de sens commun pour édicter avec justice des règlements de taux. Quant aux vôtres, ils n'ont eu aucun effet.

L'Honorable M. Beck: C'est la conclusion décisive de la Hydro-Electric Commission, et elle doit être adoptée dans tous les arrangements qui seront conclus. Nous avons été dans une position désavantageuse et le sommes encore aux chutes Niagara. Bien que l'on pense que nous avons une égale division de la force hydro-électrique, les deux tiers ont été expédiés aux Etats-Unis en plus de la part qui revient à ce pays, et nous espérons que cette expérience ne se renouvellera plus.

M. McCarthy: Puis-je demander à l'honorable M. Beck, quand et comment il a fait son offre de force hydro-électrique à Brockville?

L'Honorable M. Beck: Je n'ai pas mentionné Brockville; ce nom n'est pas sur ma liste. Je dis qu'il y a un—

M. McCarthy: Que ce soit sur votre liste ou non, vous avez lu Brockville.

M. Hutcheson: En ma qualité d'avocat de la ville de Brockville, j'ai adressé une demande, il y a deux ans, en vue d'obtenir de la force motrice de la "Hydro-Electric Commission", et n'ai pas encore eu de réponse à ma lettre.

Le Président Gibbons: Cette discussion entre vous et la Hydro-Electric Commission est hors d'ordre ici.

La session est ajournée à 6 heures p.m. jusqu'à demain mercredi, le 9 février à 10 heures, a.m.

Toronto, mercredi, le 9 février, 1910

La Commission s'est réunie à l'hotel Queen à 10 heures, étaient présents les mêmes membres et autres personnes.

A l'ouverture de la séance le président Gibbons dit:

Je crois de mon devoir de dire que dans le Bill présenté au Congrès à l'effet d'obtenir l'autorisation de construire ce barrage renfermait une clause semblable à celle d'autres lois des Etats-Unis. Ce projet de loi était subordonné à une Loi générale régissant les barrages sur les eaux

navigables. Les dispositions sont très sévères, vu que le Secrétaire de la Guerre est revêtu de l'autorité de s'occuper des intérêts de la navigation en tout temps. C'est-à-dire que tous les privilèges accordés sont subordonnés aux intérêts de la navigation et peuvent être retirés en tout temps—Je crois que je n'interprète pas la loi trop strictement—et la loi du Congrès qui a été citée contient aussi cette disposition, que le consentement du Gouvernement du Dominion est nécessaire à tout ouvrage qui sera construit. Je crois réellement que si l'on arrive à s'entendre, quelle que soit la décision prise ici, vous pouvez croire que les autorités canadiennes sauront protéger les intérêts du Canada avec autant d'habileté que les Américains dans les dispositions édictées par ces Lois spéciales. Je ne sais pas qui est prêt à continuer.

M. King: Je puis avoir quelque chose de particulier à dire de la part de la "Dominion Marine Association", mais comme les intérêts de la "Richelieu & Ontario" sont spécialement représentés, vu que M. Calvin a conclu des arrangements qui lui sont satisfaisants, et attendu que plusieurs affréteurs ont déjà exprimé leurs vues, jusqu'à un certain point, il y a d'autres intérêts qui je crois devraient être entendus, et par conséquent je demande à M. A. A. Wright, de la *Chicago Steam Navigation Company* de donner son opinion.

M. A. A. Wright: Monsieur le Président, c'est avec une certaine défiance que je viens devant vous à cette réunion pour la simple raison que, patiemment assis en ce lieu hier, j'ai fait de vains efforts pour comprendre le but de notre réunion, et je ne puis jusqu'à présent m'en rendre bien compte. Les déclarations de M. McCarthy, de même que les prétendues explications de M. Rickey, l'ingénieur, n'ont encore pu dessiner clairement aucune opinion exprimée devant cette assemblée, soit par la Commission, soit par d'autres.

En premier lieu, M. le Président, j'aimerais à vous expliquer clairement la raison pour laquelle on n'a pas tiré profit de l'offre apparemment généreuse faite par ceux qui ont des droits acquis. J'étais présent avec d'autres hommes représentant ces personnes, quand la proposition a été discutée, et l'on a décidé à tort ou à raison, que l'idée n'était pas du tout pratique, et je vais vous exposer les faits, afin que vous puissiez juger si nous avons raison, oui ou non. Nous avons compris que nous devions envoyer des ingénieurs faire l'examen des lieux, et voir s'il y avait possibilité de construire un barrage à travers le St. Laurent, à l'endroit désigné, et d'y ériger une usine génératrice sans nuire à la navigation, et l'on nous a demandé de choisir des ingénieurs qui donneraient une opinion sur ce point. Maintenant, la première difficulté que nous avons rencontrée était de savoir, "quel travail donner à un ingénieur?" La seule pièce qui a été soumise à notre étude est un tracé qui aurait aussi bien pu être fait avec un bâton sur le sable. Il indique

simplement qu'il est question de faire un barrage ici et un barrage là, et une usine génératrice ici et une là, mais il n'y a rien en ce tracé qui nous donne une description des lignes des rives et la hauteur des eaux le long de ces rives. La hauteur des barrages n'a pas été donnée-les effets probables sur les courants, quand une ou toutes les usines se, ront en service, quel effet serait produit sur le débouché du canal de Cornwall, si le courant de décharge était fort à l'usine génératrice du nord, à celle du sud ou à celle du centre, selon le cas. Donc, nous étions réduits à envoyer un ingénieur sur les lieux pour voir s'il pouvait tracer un plan qui, d'après lui serait réalisable, que nous pourrions critiquer, et si nous avions constaté que ce plan était impraticable et que nous nous serions présentés devant la Commission, on nous aurait dit: "Oh, ce n'est pas le plan qui a été adopté; vos arguments ne touchent pas à ce plan." Cela nous aurait mis simplement dans cette absurde position, si nous avions cru que les ingénieurs sont qualifiés pour dire si ces usines génératrices nuiront à la navigation ou ne l'entraveront pas. Je veux bien admettre que les ingénieurs peuvent quelquefois construire des ponts qui ne tombent pas et des écluses que le courant n'emporte pas; mais ils font quelquefois erreurs. On ne trouve pas seulement dans l'histoire ancienne des exemples d'ingénieurs construisant des ponts qui se sont effondrés ou des barrages que le courant emporte; pareils accidents se sont produits récemment, entraînant en certains cas de grandes pertes de vies,

Nous avons entendu beaucoup d'hommes dire qu'il fallait considérer ce projet avec largeur de vues, d'autres qu'il fallait le traiter avec défiance. Tous les intéressés qui ont pris la parole hier, représentaient, si je ne me trompe, les intérêts de Brockville, de Cornwall, et même de Montréal. Maintenant, si vous regardez la carte du Canada et celle des Etats-Unis, vous verrez que la distance est grande de Montréal à l'océan Pacifique, La voie du Saint-Laurent est, sans contredit, la grande régulatrice des taux du transport des produits de l'Ouest à l'océan Atlantique. Personne ne peut dire quels seront les besoins du St. Laurent dans cinquante ans. Pour vous démontrer le fait, je n'ai pas besoin de retourner plus de dix ans en arrière, alors qu'aucun de ces affréteurs qui ont parlé ici ne faisaient affaires sur le Saint Laurent et, par conséquent, l'approbation qu'ont donnée ces hommes au sujet de l'amélioration n'était que conditionnelle—"si" ceci et cela se faisait, et "si" les choses que l'on promettait d'accomplir avaient été effectuées, alors, le plan leur semblait bon. Aucun de ces messieurs n'avait des intérêts sur le St. Laurent il y a dix ans. Mais vous, messieurs, comme membres de la Commission, vous êtes, pour ainsi dire, fidéicommissaires pour les générations futures, et vos recommandations aux gouvernements respectifs seront probablement obligatoires pour toujours. En effet, bien

que le Congrès des Etats-Unis et le Gouvernement du Canada puissent insérer dans une Loi des dispositions, leur conférant le droit de faire sauter ces ouvrages, si la chose était nécessaire, nous savons tous que les avocats peuvent faire traîner les événements en longueur Le canal américain du Sault Ste Marie est un de ces exemples. Le gouvernement des Etats-Unis avait accordé certains privilèges au Sault Ste Marie; et quand, il y a quelques années, il a voulu faire construire une nouvelle écluse en cet endroit, dans le canal américain, il lui a fallu prendre des mesures légales qui ont traîné en longueur pendant deux années. Nous savons aussi que lorsque l'on veut établir un service de navires, on ne s'adresse pas aux plus savants ingénieurs du monde, ni aux plus renommés, ou retient les services d'hommes qui ont appris à conduire des vaisseaux. Maintenant, les seuls hommes qui soient qualifiés pour exprimer une opinion sur les effets de ces ouvrages, sont les pilotes qui gagnent leur vie à faire le service du pilotage des bateaux à vapeurs dans les courants du fleuve St. Laurent; et je n'en ai pas encore entendu un seul dire qu'il croyait que ces barrages ou ces usines génératrices n'entraveraient pas la navigation.

Dans sa prétendue explication du projet, hier, M. Rickey ne nous a pas même dit la hauteur du barrage qui serait construit. Il n'a pas même indiqué sur le plan la longueur entière du canal de Cornwall. Quant à moi, je ne connais pas encore la distance qu'il y a exactement de la tête du canal de Cornwall au pied—d'après les détails qui ont été présentés. Je crois qu'elle est d'environ onze milles. Nous ne savons pas quelle sera la dénivellation depuis ces usines génératrices jusqu'au pied du canal de Cornwall. Nous ne savons pas quelle sera la rapidité du courant; quelle sera la rapidité du courant, quand on produira 100,000 chevaux-vapeur à l'une des usines, et ce qu'elle sera avec une production de 300,000 chevaux-vapeur ou de tout le montant de 500,000 chevaux-vapeur. Qu'arrivera-t-il, lorsqu'un bateau se présentera quand l'usine du nord ou celle du sud sera fermée? Tous ces renseignements auraient dû je crois, avoir été fournis au public, puisque cette assemblée doit être appelée à répondre à la question de savoir si le projet est approuvé ou condamné. Maintenant, d'après ce que j'en puis juger, il semble y avoir deux séries de plans. Nous avons cette esquisse brute qui nous est donnée, et une autre série de plans qui semble être entre les mains de la Commission et sur laquelle, paraît-il, nous devrons, sans la voir, donner une opinion. Donc, c'est, d'après moi, une injustice manifeste. Nous sommes mis dans l'obligation de laisser la Commission prendre une décision, sans que nous ayons eu l'avantage de lui faire connaître l'opinion d'hommes versés dans la science de la navigation.

Quant aux lettres qui ont été lues hier, je dois dire qu'elles m'ont

pris par surprise. Ces lettres semblent avoir été produites entre le temps de la réunion annuelle de la "Dominion Marine Association" tenue à Ottawa les 26 et 27 janvier, quand M. King et moi, et d'autres avons été nommés pour faire partie de cette députation pour obtenir tous les renseignements possibles sur ce projet, et voir si nous pouvions recueillir quelques données pour pouvoir y baser un jugement. Maintenant j'ai trop de respect pour les opinions de ces messieurs, s'ils les ont honnêtement exprimées—c'est-à-dire, s'ils ont dit, définitivement que ces plans sont acceptables—pour croire qu'ils ont pu les approuver avec les renseignements qui m'ont été fournis; mais, pourquoi auraient-ils été renseignés différemment du reste des propriétaires de navires au Canada? C'est ce que je ne puis comprendre.

Tout ce que j'ai à dire de plus à la Commission c'est que je suis inaltérablement opposé à toute construction d'ouvrages sur le St. Laurent par des compagnies privées dont les seuls intérêts sont la réalisation de dividendes. Elles ne s'intéressent nullement à la navigation. C'est bien beau de dire que des industries naîtront dans cette petite contrée avoisinant les rapides; mais c'est un bien faible avantage en comparaison de tous les intérêts de l'Ouest. Maintenant, supposons que l'on accorde cette permission de construire ces ouvrages à cet endroit, et qu'ils soient trouvés nuisibles à la navigation; que, au cours des cinquante prochaines années, il soit nécessaire, pour mettre un frein aux taux du transport des produits de l'ouest canadien et américain, d'améliorer les voies navigables entre le lac Ontario et l'océan Atlantique, et que l'on se trouve en face de droits acquis au Long-Sault, quel en sera le résultat? Nous entendrons l'histoire de la veuve et de l'orphelin, dont les fonds sont placés de bonne foi dans telle entreprise sans qu'on puisse intervenir; les intérêts de la navigation n'auront qu'à subir les conséquences. Hier, M. Holgate a exprimé l'opinion que probablement, dans un temps à venir, tous les rapides du St. Laurent, seront couverts de barrages, et les espaces du fleuve compris entre ces barrages ne seront pas des canaux, mais des passages de navires. Maintenant, en homme qui s'intéresse à la navigation, je dirai que l'idée serait magnifique. Mais en supposant que le projet soit mis à exécution et que tous les rapides soient détruits, afin d'obtenir assez d'eau calme entre les barrages, cela peut avoir pour résultat d'abaisser la hauteur de chute de ce barrage projeté, alors nous entendrons dire "Oh, vous nous enlevez notre privilège; vous réduisez le montant de force hydraulique que nous avons créée à prix d'argent." Des centaines de questions semblables pourront être soulevées, sans que nous ayons eu l'avantage de les étudier; parce que, d'après les renseignements que j'ai puisés à cette audience, nous ne connaissons absolument rien de la hauteur des rives de St. Laurent entre ces biefs, ni la nature ou la forme du projet; notre seul guide est le tracé sommaire

qui a été donné hier. Comme je l'ai dit, il ne comprend même pas toute l'étendue du canal de Cornwall, il n'indique pas la hauteur du barrage ni rien à ce sujet. Je n'abuserai pas de votre temps, car, messieurs, je crois en avoir assez dit pour vous démontrer que nous ne sommes pas du tout en position de juger intelligemment de la valeur de cette entreprise. Je vous remercie messieurs.

M. John Kennedy, I.C.: Monsieur le président et messieurs, je représente les Commissaires du port de Montréal en cette question; mais je ne suis pas venu de leur part pour m'opposer au barrage du St. Laurent, comme projet général. Je pense que la chose peut-être sagement et sûrement faite de quelque manière; mais les plans qui nous ont été transmis ne donnent pas les renseignements suffisants pour montrer si les barrages projetés sont bons et sûrs ou non. Il faut donc maintenant se tenir aux grandes lignes du projet. Les Commissaires du port de Montréal, en prenant connaissance du projet au point de vue de l'intérêt de la navigation, dans cette partie du St. Laurent, et conséquemment ceux de la navigation de toute la route du St. Laurent, trouvent que les promoteurs ont placé les intérêts du public et des particuliers en sens inverse. Je comprends, M. le Président, que votre Commission soutient que les intérêts de la navigation priment tous les autres sur le fleuve. Les commissaires du Port de Montréal partagent cet avis et soutiennent, en conséquence, que toute proposition d'une nature aussi sérieuse, devrait avoir pour objet principal l'amélioration de la navigation et pour objet secondaire la production de la force hydro-électrique. Le plan actuel a pour but réel la création de la force hydraulique et place à tort la navigation en second lieu. Les commissaires du port de Montréal soutiennent la même opinion. Ils sont donc persuadés que tout projet de barrer le St. Laurent, avec une telle rigidité, devrait avoir pour objet principal la navigation et mettre la production de la force hydraulique au deuxième plan. Le plan actuel place en premier lieu la création de la force hydraulique; la navigation n'est qu'un accessoire. Donc, les commissaires du port de Montréal, qui demandent que le projet soit étudié fondamentalement au point de vue de la navigation, admettent que le barrage du St. Laurent au Long-Sault devrait faire partie d'un plan général, qui comprendrait l'amélioration de la navigation sur toutes les parties du fleuve.

Il est question d'agrandir le canal de Welland afin de faire venir les navires des lacs par voie du lac Ontario et du St. Laurent jusqu'à Prescott, et il n'y a pas de doute que ce projet sera mis à exécution; mais les besoins du pays relativement à la navigation sont si grands déjà, et augmentent si rapidement, qu'à une date assez rapprochée il faudra évidemment augmenter sur une grande échelle, les facilités de transport du St. Laurent. On atteindra probablement ce but, non en construisant

des canaux latéraux, mais en canalisant le fleuve, tel que cela se fait dans toutes les grandes entreprises qui ont pour but l'intérêt de la navigation. Par exemple, les améliorations effectuées dans l'Ohio sont de ce genre. On y construit des barrages et des écluses entre lesquels se trouvent des pièces d'eau navigables. Ce projet comporte la nécessité de construire quatorze ou quinze barrages à un coût estimatif de $93,000,000. On a déjà exécuté une partie des ouvrages projetés. La canalisation du [illegible] présente moins de difficultés et offre de plus grands avantages. Le Long-Sault constituera sans doute l'une des sections les plus [illegible] de ce gigantesque travail, et la proposition actuelle devrait, par conséquent, être étudiée à ce point de vue. En l'envisageant ainsi, l'on verra immédiatement que le barrage du Long-Sault devrait [illegible] vail effectué par le Gouvernement commo tous les ouvrages de [illegible] importance en vue d'améliorer la navigation par tout le Canada; et [illegible] conduite a été suivie depuis la construction [illegible] des petites écluses et des petits canaux où passaient les bateaux à [illegible] jusqu'à celle de la grande écluse moderne du Sault Ste Marie. Le premier canal de Welland construit par une compagnie constitue une exception notable; mais, son administration a été si peu satisfaisante pour les propriétaires, si peu efficace aux intérêts de la navigation, de même qu'aux intérêts publics que le Gouvernement a dû en prendre possession. L'histoire a enseigné uno leçon dont le mérite n'a pas été perdu, et depuis lors, aucun cours d'eau servant à la navigation publique n'a jamais été laissé aux particuliers. La même ligne de conduite, saine et fermement établie, devrait certainement être suivie, lorsqu'il s'agit de la plus importante voie d'eau de la partie nord du continent, sinon la plus grande voie navigable publique de tout le continent. Ni des barrages, ni des portes, ni des écluses construites par des compagnies privées ne devraient recevoir l'autorisation d'endiguer la voie internationale par eau entre les ports des lacs, dans le cœur du continent, et les ports de mer du monde.

Les Etats-Unis, au sud, ont des droits et des intérêts égaux à ceux du Canada, au nord. Ce serait donner inévitablement occasion à des complications internationales que de placer les droits et les intérêts respectifs des deux nations dans les mains d'une compagnie privée quelconque. Je n'incrimine aucunement les bons messieurs qui s'occupent de promouvoir les intérêts de la compagnie; mais, nous savons parfaitement que leurs intérêts peuvent être vendus la semaine prochaine, ou que toute cette entreprise peut tomber entre les mains d'un syndicat d'une puissance telle qu'il sera difficile de la maîtriser. Si l'on suit les rapports des tribunaux, on constate combien il est difficile de négocier avec ces puissantes affiliations, alors même que toute la nation s'allie contre elles. Si ce projet est mis à exécution, des difficultés du même

genre pourrent surgir. Les commissaires du port soutiennent par conséquent, que tout projet de ce genre devrait être une entreprise gouvernementale, et exécuté de manière à sauvegarder le mieux possible les intérêts de la navigation. En conformité de cette opinion, ils soutiennent que le projet aurait dû faire mention de la construction d'un canal de navigation d'environ mille pieds de largeur, sur la ligne frontière internationale, et de trente pieds de profondeur pour convenir à cette partie du Saint-Laurent. Il devrait être construit de manière à être un canal de navigation international, avec au moins une écluse sur le côté canadien de la ligne frontière et non pas seulement une simple écluse du côté du sud et en dehors de la ligne de voyage canadienne. Naturellement, rien ne s'oppose à ce qu'une écluse soit construite sur le côté américain; ce serait d'autant mieux pour les intérêts de la navigation, car je pense que les deux nations pourraient se servir de l'une ou l'autre écluse, tel qu'au Sault Ste Marie. Mais nous soutenons qu'il devrait y en avoir une sur le côté Canadien et pour les mêmes raisons qui ont poussé le Gouvernement Canadien à construire une écluse sur le côté canadien du Sault Ste Marie, quand il y en avait déjà une sur le côté américain qui nous était parfaitement accessible, et où nos bateaux étaient sur un pied d'égalité avec ceux des propriétaires américains. Néanmoins, le gouvernement canadien sentit qu'il fallait construire une écluse sur son propre territoire, et draguer les abords à grands frais. La même ligne de conduite devrait certainement s'appliquer au St. Laurent au Long-Sault.

Pour ce qui a trait à la force hydraulique, cette question intéresse aussi beaucoup les commissaires du port de Montréal, parce que l'énergie hydro-électrique produite ou Long-Sault sera profitable à toute la contrée avoisinant Montréal à l'est, et aux autres villes le long du St. Laurent à l'ouest. Elle fera naître les industries, progresser les intérêts de la navigation et augmenter le commerce de tout le pays. Les Commissaires demandent, toutefois, que l'énergie qui doit être produite par la moitié des eaux du St. Laurent, devrait être developpée sur le côté canadien et entièrement sur le côte canadien; qu'il est tout à fait dangereux et imprudent de permettre que la moitié soit développée en dehors du pays, et par conséquent hors de la juridiction de son Gouvernement. La province d'Ontario a adopté la politique de placer d'immenses parts de ses forces hydrauliques sous la Hydro-Electric Commission. Québec fait la même chose. Le Gouvernement Fédéral a établi une commission de la Conservation des ressources. Le fleuve St. Laurent possède des ressources immenses. Il faut en tirer parti pour contribuer de la meilleure et de la plus sûre manière à la prospérité du pays. Nous sommes certains que la chose ne

peut se faire sûrement en permettant que la portion canadienne soit développée sur le côté américain.

Le plan, autant que nous pouvons le comprendre, indique la construction projetée d'un grand canal et des usines génératrices au nord de l'île Barnhart; mais on nous dit qu'un cinquième seulement de la force sera produit sur le sol canadien. D'après ce que l'on peut en juger, il serait possible de changer la face des choses et de construire les usines génératrices sur le sol canadien du même chenal; et cela devrait se faire. On a compris que l'ingénieur de la compagnie, M. Rickey, a dit qu'il n'y avait pas assez d'espace sur le côté canadien entre le dit chenal et le canal de Cornwall pour les placer. Je crois que nous avons des ingénieurs canadiens qui pourraient sans difficulté placer les usines génératrices sur notre côté. (Bravo, bravo et applaudissements). Il n'y a aucune difficulté à la chose. Donc, les Commissaires du port protestent contre la production de la force hydraulique canadienne sur le côté américain, et ils prétendent que le gouvernement devrait posséder et construire les ouvrages nécessaires à l'amélioration de la navigation, y compris un canal navigable et une écluse sur le côté canadien, appartenant au même gouvernement et placés sous sa juridiction. Je ne prétends pas dire comment il serait mieux de régler les questions internationales qui surgiront, mais je puis dire avec assurance que les arrangements relatifs au service peuvent facilement se régler entre les deux gouvernements amis, et que la politique uniforme du gouvernement Canadien de garder tous ces ouvrages en ses propres mains faciliterait la conclusion de ces ententes.

La production de la force hydraulique sur une aussi grande échelle n'est, naturellement, pas supposée être accomplie comme une œuvre de bienveillance pas les instigateurs. On nous dit que le coût estimatif est de $24,000,000. En supposant que les prix s'élèveraient, et que des difficultés surgiraient et que le coût de l'exploitation se monterait à $35,000,000, ce ne serait que $50 par chacun des chevaux-vapeur. Dix pour cent de ce coût paieraient l'intérêt, le coût d'entretien et le coût insignifiant de l'eau indiqués dans les chartes; ce qui n'équivaudrait qu'à $5.00 par année par cheval-vapeur pour l'eau au barrage. Le coût initial des turbines et des usines génératrices, dans un cas tel que celui-ci, sera peu élevé, et le coût annuel de l'intérêt et de l'entretien, ajouté au coût annuel des autres ouvrages, laissera encore une bonne marge entre le coût total annuel à la compagnie et les $15.00 par année, mentionnés comme imposition probable aux consommateurs. C'est donc une entreprise payante. (Rire). En construisant ces ouvrages, le gouvernement améliorerait gratuitement sa navigation et retirerait un bénéfice de la vente de l'eau pour générer de la force. La location de l'eau rapporterait aussi un revenu au gouvernement d'Ontario qui semble avoir

autant de droit à un loyer au Long-Sault qu'aux Chutes Niagara. Je vous remercie, M. le Président et messieurs de votre bonne attention.

Le Président Gibbons: Je suis certain que nous sommes, des deux côtés, tous heureux d'avoir entendu les explications de M. Kennedy, il a une façon de parler que la Commission aime à entendre, car il tend à un but pratique. Je tiens simplement à faire disparaître tout doute de l'esprit de M. Kennedy et des autres membres. Il n'a jamais été question que la Commission approuvât présentement tels ou tel plan, ces derniers ne sont pas soumis à l'approbation. Nous avons cru que nous pouvions obtenir simplement des propositions à cette réunion et recevoir l'opinion de personnes comme vous, afin de savoir s'il est possible d'endiguer le St. Laurent sans nuire à la navigation. Le plan, s'il existe, sera sauvegardé dans presque tous les détails dont vous avez parlé; c'est certainement ce que feront les deux gouvernements s'ils adeptent un tel projet. Certes, il ne peut exister de motifs qui empêchent le gouvernement de construire des écluses; mais celle que l'on projette sera immédiatement transférée au gouvernement Américain, dont elle deviendra la propriété et ne tombera certainement pas entre les mains d'une corporation particulière. Personne ne propose qu'une écluse du St. Laurent soit la propriété d'une corporation quelconque.

M. Kennedy: Nous devons traiter le projet tel qu'il est. La proposition qui nous est maintenant soumise ne dit pas que cet ouvrage sera transmis à tel ou tel gouvernement.

Le Président Gibbons: Oh, mais si, telle a toujours été l'intention, cet ouvrage deviendra immédiatement propriété de l'Etat.

M. King: Le président voudra-t-il nous dire s'il connaît la nature des garanties qu'on se propose d'offrir au projet qui nous est soumis, à savoir que la moitié de la force hydraulique restera propriété du gouvernement Canadien?

Le Président Gibbons: Je ne tiens pas à soulever cette discussion générale (murmures) ni ne cherche à l'éviter, je ne crois pas qu'il soit sage de discuter ce point maintenant. L'une des conditions sur laquelle la Commission est tombée d'accord veut la réserve de cette moitié dont il est question. Il m'a fait grandement plaisir d'entendre les explications fournies par M. Kennedy. Evidemment, si l'on peut générer la moitié de cette force hydraulique sur la rive Canadienne, c'est le moyen qu'il faut adepter. Je crois que la Commission s'entendra sur ce point. C'est une question qu'on réglera plus tard. Le principe a été accepté d'après lequel on réservera, pour l'avantage du Canada la moitié de cette force. Le moyen le plus efficace pour atteindre ce but est de construire une usine génératrice sur la rive canadienne si la chose est possible. (Bravo, bravo). Ce sont des affaires de détails qui ne sauraient être modifiées par la conclusion quelle qu'elle soit, à laquelle nous pouvons en arriver main-

tenant. Il faut savoir d'abord s'il y a possibilité d'endiguer le St. Laurent en cet endroit sans nuire à la navigation? Nous ne sommes pas encore arrivés à cette proposition. La Commission ainsi que les deux gouvernements devront approuver les plans et l'on tâchera de protéger tous les intérêts mentionnés par M. Kennedy. Ce travail ne se fera pas en un jour, ni à la hâte, et nous sommes très heureux de connaître l'opinion de M. Kennedy sur la question.

M. PRINGLE: Si je ne me trompe, M. Kennedy a dit que l'on peut endiguer le fleuve d'une façon pratique et sûre. J'aimerais à savoir exactement ce qu'il entend par là, car j'estime que c'est réellement le point que la Commission doit étudier et c'est en ce sens qu'il a parlé.

M. KENNEDY: Je crois que ce travail est possible. Les barrages projetés ne sont pas excessivement hauts, il y en a de plus élevés. Ils sont très longs. En prenant le projet dans son ensemble, on peut dire qu'il offre plus de garanties que ce qui a été effectué jusqu'à présent. Cependant, il semble que son exécution n'est pas impossible. Toutefois, c'est un ouvrage grandiose et sans précédent, et il est toujours possible d'oublier quelque chose d'essentiel dans l'exécution des travaux qui dépassent les limites de l'expérience acquise. Il ne faut pas remonter bien loin pour trouver de terribles exemples de cette vérité. Quant à la force de résistance des barrages, il est facile de l'assurer. On a dit que les barrages pourraient peut-être manquer. Ils devraient être construits de façon à ce qu'ils ne puissent pas être rompus en entier ni tous à la fois. Il ne devrait pas y avoir seulement des murs assez solides pour résister à la pression de l'eau, mais il leur faut une grande force de résistance supplémentaire. D'après ce qui est arrivé à San Francisco, Charleston et Kingston, Jamaïque, et d'après les secousses qui ont été ressenties ici, nous savons que nous sommes exposés aux tremblements de terre. Sir William Dawson nous a dit que nous pouvons nous attendre à des secousses sismiques sur ce continent, mais je crois que les barrages peuvent être faits à base assez large pour que, s'il arrivait qu'un ou plusieurs fussent sérieusement endommagés et mis hors de service comme barrages de force hydraulique, ils ne seraient pas tous balayés en même temps pour permettre à l'eau de descendre sans frein. D'un autre côté, je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. Kelley; ils ne peuvent pas tous manquer en même temps. Il dit que si les eaux étaient toutes libérées à la fois, à partir du barrage jusqu'à l'extrémité d'aval du lac St. François, le niveau ne serait uniformément élevé que de quelques pouces; mais je ne crois pas que tel serait le résultat. Si le barrage était enlevé, l'eau se précipiterait en torrent. C'est toujours ce qui arrive. Il y a quelques années, nous avons eu un exemple à Montréal, où l'eau fut retenue par un barrage de glace de plus de vingt pieds. Soudain la débâcle eut lieu, et l'eau se rua par torrent jusqu'à Sorel,

balayant la glace et se ruant comme une vague et non en nappe étendue qui aurait soulevé faiblement tout le niveau. Si soudainement un barrage manquait tout entier, l'eau se précipiterait en masse avec la rapidité d'une immense lame qui dévasterait les rives; mais cela pourrait être évité. Je suppose que les barrages peuvent être solidement construits et qu'un projet convenable peut être ainsi mis à exécution de manière à aider la navigation. (Bravo, bravo et applaudissements.) Les plans actuels contiennent-ils des dispositions de ce genre, c'est une autre question.

Le Président Gibbons: M. Kennedy, je suppose que cela doit nécessairement être laissé aux ingénieurs des deux gouvernements. Ces détails devront être surveillés avec soin et l'on nous conseille de consulter les ingénieurs des deux gouvernements dans la préparation de ces détails; on consultera probablement aussi la Commission, mais certainement les ingénieurs des deux pays.

M. Kennedy: Oui, monsieur le Président, mais il ne semble pas que le projet soit d'une telle envergure, et constitue un ouvrage qui dépasse tout ce que l'on accomplit ordinairement, que la nature de la construction est essentielle. C'est l'essence même du sujet qu'il ne faut pas mettre au second plan. Il faudrait un projet bien conçu, un plan bien développé; et en demandant l'autorisation de faire un barrage sur le St. Laurent, les promoteurs de l'entreprise devraient dire: "Nous voulons faire de telle manière", et les ingénieurs du gouvernement devraient avoir des données qui puissent leur permettre de formuler une opinion intelligente. Les promoteurs de devraient pas être autorisés à dire: "Nous désirons construire un barrage quelconque sur le St. Laurent et, lorsque nous aurons obtenu une charte, nous le construirons tel que nous l'entendrons." On nous a dit hier que le premier barrage serait construit au chenal du Sud, et ensuite un long barrage entre l'île du Long-Sault et l'île Barnhart, et le troisième sur la rive nord. Je ne comprends pas très bien comment il pourrait être ainsi mis à exécution; mais c'est ce que l'on nous a dit. On nous a aussi dit que le premier développement serait suffisant pendant longtemps et que le développement final sur la rive nord serait construit au temps de nos petits enfants.

Une Voix: Oh! non.

M. Kennedy: C'est certainement ce que l'on nous a dit hier.

Une Voix: Non monsieur.

M. Kennedy: On nous a dit cela hier.

Le Président Gibbons: Veuillez ne pas interrompre M. Kennedy et le laisser terminer.

M. Kennedy: Si la charte est accordée, elle sera mise en vigueur longtemps avant le temps de nos petits enfants. Dans l'intervalle, on

demandera d'améliorer sur une grande échelle la navigation du St. Laurent; mais lorsqu'on voudra exécuter le travail, la Compagnie avec sa charte, ses ouvrages et ses droits acquis sera un obstacle. La situation ne serait certainement pas enviable. Les intérêts du pays ne devraient pas être ainsi compromis. La protestation de la Commission de la Conservation que l'on a lue hier expliquait parfaitement toute la question, et je suis convaincu que la Commission du port s'y joindra pour protester, car nous avons eu un excellent résumé des objections qui peuvent être soulevées contre le projet.

Le Président Gibbons: Le but de la Loi n'est pas d'incorporer une compagnie qui exécuterait les travaux de la manière qui a été indiquée. Elle a pour objet d'en autoriser l'exécution de la manière qui sera indiquée par les deux gouvernements, d'après le rapport de leurs ingénieurs.

M. King: Est-ce une loi du Congrès?

Le Président Gibbons: Oui une loi du Congrès.

M. Pringle: Et approuvée par la Commission?

Le Président Gibbons: Nous allons proposer que la Commission l'approuve. Ce n'est pas dans la loi qui dit; "approuvé avec le consentement des autorités reconnues." Je puis aussi dire à M. Kennedy que la loi du Congrès ne propose pas l'autorisation d'une chose à faire pour nos petits-enfants. Elle stipule que "la construction des ouvrages autorisés par la présente loi sera commencée dans l'intervalle d'une année et terminée dans quinze ans."

M. Kennedy: Il n'y a rien de ce genre dans la demande du Canada.

Le Président Gibbons: Une telle clause sera insérée.

M. Kennedy: M. le Président, l'entretien des ouvrages constitue une entreprise énorme. Vous savez que ces barrages devront être constamment au bon état. Le cours des eaux devra être bien réglé, et les barrages parfaitement entretenus. Ces ouvrages sont destinés à durer, non seulement quelques temps, ou pendant une génération, mais ils sont supposés durer des siècles, en tous cas, pendant un temps indéfini. Maintenant, toute la navigation du St. Laurent, les intérêts entiers de la navigation des deux pays seront subordonnés à l'habileté, à la vigilence et à la bonne administration de cette compagnie; et nous ne savons pas ce que deviendra cette compagnie dans un avenir prochain. Je me rappelle qu'il est arrivé, tout récemment, une difficulté au sujet de la force hydraulique. Il fut convenu que les barrages seraient entretenus, et il en a résulté des différends, des procès et de l'arbitrage, etc. Tout ingénieur qui se trouve dans ce genre de travaux peut se rappeler plusieurs cas semblables. On ne sait jamais ce qui peut arriver. On prétend que ces barrages sont construits sur un fond rocheux et solide, néanmoins quelques-uns s'écroulent. Il n'y a pas longtemps, un barrage

construit sur le roc solide a manqué à deux endroits; une extrémité s'est rompue d'abord, et ensuite l'autre. Les ruptures ont causé des ravages autrement considérables que ceux qui ont résulté d'une brêche qui s'est ouverte dans la chaussée du canal de Cornwall.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: M. Kennedy, veuillez me permettre. Ces choses ont été effectuées sur tout le continent, et, aux Etats-Unis une loi spéciale régit ces questions, elle donne au Secrétaire de la Guerre, qui représente la navigation, le pouvoir absolu de protéger les intérêts publics, et nous devons supposer que le gouvernement de chaque pays fera son devoir. Nous sommes heureux de recommander que des pouvoirs semblables soient accordés sur le côté canadien. Cette question ne relève pas du public, ni des commissaires du port de Montréal, ni de personne autre. Les autorités légalement constituées pour gouverner ce pays doivent le régir et protéger tous ses intérêts. Cette Commission est assez sensée pour ne pas permettre à une compagnie privée de construire des barrages, sans assurer la protection des intérêts de la navigation ainsi que l'expérience en prouve la nécessité.

M. KENNEDY: Ce que je me proposais de dire c'est que les corps publics intéressés se sentiront beaucoup plus en sûreté sous la protection directe du gouvernement. (Applaudissements).

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Je vous comprends, je suis d'accord avec vous.

M. KING: Monsieur le Président et messieurs les membres de la Commission, si l'on me permet de relever quelques paroles que le président a dites hier, "Il est très facile de donner une décision sans les faits", et si l'on me permet de prendre la contradictoire, je dirai: il est beaucoup plus difficile d'essayer de présenter une cause ou d'argumenter sans les faits. Maintenant, nous, les représentants de la *Dominion Marine Association*, sommes venus à cette réunion comme représentants, pour ainsi dire, de tous les vaisseaux faisant le service sur le côté canadien entre Montréal et Port-Arthur, et nous étions préparés à discuter certains plans qui, croyions-nous, auraient été présentés dans tous leurs détails les plus absolus. J'ai parlé de la chose hier et devrais peut-être m'en tenir là. C'est l'opinion qui m'était restée à la suite de la dernière assemblée de la Commission, et nous sommes venus ici seulement dans le but d'entendre cette discussion, et peut-être que nous devrons nous en retourner avec ces renseignements, pour revenir plus tard. Le programme entier de l'enquête a maintenant été changé et l'a été selon moi, d'une manière plus définie par suite des remarques que vient de faire le Président. On nous dit aujourd'hui qu'on a l'intention de ne décider qu'une question—celle de savoir si ces ouvrages peuvent être exécutés et mis en usage sans léser les intérêts de la navigation. Maintenant, nous savons tous—

LE PRÉSIDENT GIBBONS: D'après un plan quelconque.

M. KING: D'après un plan quelconque, la question que nous avons à résoudre aujourd'hui est très générale, et j'ai été un peu consolé par ce que propose le Président, à savoir que peut-être quand ces plans auront été finalement définis, ils seront présentés à la Commission; parce que, en ce temps-là la Commission jugera de nouveau à propos de consulter encore une fois des intérêts de la navigation. (Bravo, bravo).

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Certainement, certainement.

M. KING: Et, s'il en est ainsi, je ne parlerai que peu de temps.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Vous comprenez parfaitement la situation.

M. KING: Nous sommes heureux, je sais, d'avoir cette assurance, parce que nous nous trouvons dans la position qui nous convient. Un mot seulement avant de m'asseoir. Il y a divergence d'opinion dans notre *Marine Association*, mais cette différence ne change pas nécessairement les principes généraux qui nous guident. Certaines lignes qui font beaucoup de transport de marchandises en ballots sont jusqu'à un certain point—et avec raison—en faveur de l'amélioration, parce que le temps du voyage sera raccourci à cet endroit difficile du St. Laurent. (Bravo, bravo). Par exemple, la lettre écrite par MM J. W. Norcross & Co. provient d'un établissement qui ne fait pas de navigation sur le St. Laurent en aucune direction. Il prépare le transport des effets à destination de l'Ouest pour les vaisseaux mentionnés par mon ami M. McCarthy, et qui font le service du St. Laurent. Mais l'approbation du projet d'amélioration est entièrement subordonnée au mode d'exécution et aux garanties qui seront fournies. Nous pouvons probablement remettre à plus tard toute cette question. Dès le début, nous avons prévu que ce serait le principal échec. Quand il fut d'abord question de barrer le St. Laurent d'une rive à l'autre, les résolutions que nous avons formulées, ainsi que celles qui ont été envoyées par d'autres corps s'expliquent d'elles-mêmes. Je reviens aux paroles du président que les résolutions n'ont pas grande portée, et c'est pour cela que nous avons retranché la résolution; toutefois, j'en ai une en main que je dois présenter avant de m'asseoir. (Rire). Elle ne vient pas de notre association, mais un ami qui a dû s'absenter est venu me l'apporter. Nous avons suivi le plan des résolutions pendant quelques temps, car nous avions tout le projet bien en horreur. Nous cherchions à obtenir des renseignements et à retarder toute procédure jusqu'à ce que nous eussions éclairci la question. Nous n'avons pas encore les renseignements. Nous avons refusé, ainsi que l'a dit ce matin M. Wright, de confier notre cause à des ingénieurs—bien que nous n'ayons pas d'ingénieurs à payer. Telle n'était pas la question, mais nous redoutions de les entendre dire: "Oh, c'est parfait; le projet n'entravera pas les intérêts de la

navigation"; et nous aurions été mis de côté. Ce que nous avons désiré depuis le début, et ce que nous voulons maintenant, c'est de connaître le projet dans tous ses détails, afin que nous puissions nous réunir avec nos ingénieurs, et nos navigateurs pour l'étudier soigneusement, et venir vous faire des propositions raisonnables, telles que recommandées par nos navigateurs et nos ingénieurs, sans nous astreindre à toute l'affaire. Il n'est pas dans mes attributions, comme réprésentant de la *Marine Association* de protester, en ma qualité de Canadien, contre le fait que l'on concède à une compagnie privée des pouvoirs et des franchises qui, d'après nous, devraient être conservés pour le public du Canada et des Etats-Unis. C'est une question qui sera discutée par d'autres représentants, peut-être. Mais en ma qualité de représentant des intérêts de la marine, je crois de mon devoir de dire que nous n'approuvons pas le projet de production de force hydraulique placé devant la Commission, avec entente que les intérêts de la navigation seront protégés le mieux possible. Nous sommes d'avis que les intérêts de la navigation sont de *première* importance, et qu'ils doivent être ainsi considérés au cours de toute la discussion. Nous sommes aussi d'avis que si le but du projet était de promouvoir ces intérêts et de produire *incidemment* de la force hydraulique, nous n'aurions aucun motif de discussion. Nous protestons, parce que c'est une entreprise qui a pour but de produire de la force hydraulique et de nous protéger *incidemment*. Nous prétendons que la charrue est mise devant les bœufs. Maintenant, il est naturel que la *Richelieu & Ontario Navigation Company* présente de très sérieuses objections. Je n'en parlerai pas, vu que la compagnie est représentée. Les intérêts de M. Calvin sont enlevés de la discussion pour le moment. Quant aux compagnies de transport, nous sommes portés à croire que leurs propositions sont raisonnables, si l'on étudie toutes ces conditions et ces qualifications; mais, pour le moment nous ne connaissons pas la question, et le sujet reste tel qu'il est, et nous espérons revenir plus tard devant la Commission étudier les plans.

Maintenant, quant à la résolution que j'ai en main, je n'ai pas eu l'intention de jeter de doute sur la justesse de sa nature, ni de ses expressions, car elle rencontre parfaitement mes vues. M. W. F. Nickle, député de Kingston, venait d'être appelé à la Chambre et il me l'a remise pour vous la présenter. C'est une résolution du *Kingston Board of Trade* dont il s'était chargé:

KINGSTON, ONT., le 6 février, 1910

A ceux que la chose concerne:

Résolu par le *Kingston Board of Trade* qu'un barrage à travers le Long-Sault nuira beaucoup à la navigation du fleuve St. Laurent

vu qu'il est impossible de dire comment un barrage de la nature de celui qu'on propose peut changer les courants.

De plus le *Board of Trade* de cette ville proteste contre la concession à une compagnie privée de la force hydraulique qui appartient au pays; il demande que ces forces hydrauliques soient conservées à l'avenir pour l'usage du peuple, et déclare que nous n'avons pas le droit d'aliéner l'héritage de ceux qui viendront après nous, bien que dans le moment nous ayons un surplus de force hydraulique locale, mais cela ne veut pas dire que nous en aurons un excédent après quelques années. D'un autre côté, si l'on peut produire de l'énergie hydro-électrique à bas prix, rien n'empêche d'en faire usage pour le chauffage, la fonte des minerais et la force mécanique.

Ces choses seront probablement réalisées; par conséquent, il est de l'intérêt de notre pays de ne pas céder ces forces hydrauliques à des compagnies privées, et nous protestons hautement contre leur concession.

(Signé) KINGSTON BOARD OF TRADE
JAMES RIDCHARDSON
Président.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Je ne désire pas me répéter, mais je veux que la chose soit distinctement comprise—M. King comprend la situation—que nous n'avons pas l'intention de faire une décision finale sur une série de plans ou de questions, pour le moment. Cette Commission propose que, s'il y a possibilité de produire de la force hydraulique, tout en sauvegardant les intérêts de la navigation, tout plan d'exécution soit de nouveau soumis à la Commission et sujet à la critique du public intéressé et en plus à l'approbation des ingénieurs des deux gouvernements. Quant aux autres points qui ont été soulevés, c'est-à-dire, si une compagnie privée ou le public doit régler ces questions, cette Commission n'est pas supposée régir cette affaire. Personnellement, je crois que le pays devrait tout posséder et que toutes les ressources devraient lui être conservées; mais cette question n'est pas du ressort de cette Commission Internationale. Nous ne nous occupons que de la question internationale. Vous pouvez tous comprendre que les membres américains de cette Commission trouvent peu d'intérêt dans la question de savoir si la force hydraulique peut oui ou non, être amenée des Chutes Niagara à Cornwall, et dans celles qui ont été soulevées hier au sujet de la *Hydro-Electric Commission*. Je crois qu'il serait préférable de nous occuper de la question générale, car même si l'on pouvait transporter de la force électrique des Chutes Niagara à Cornwall, ce ne serait pas une raison pour empêcher les américains de livrer de la force électrique sur leur territoire.

M. G. H. WATSON, C.R.: M. le Président et messieurs, on a demandé de venir avec d'autres messieurs représenter une catégorie d'in-

térêts qui diffèrent de ceux qui ont déjà été discutés. Je veux parler des municipalités riveraines qui pourraient subir des dommages. Je veux en particulier parler de la ville de Morrisburg et de la municipalité voisine, Williamsburg, de même que des autres municipalités qui bordent le fleuve sur une assez grande étendue.

M. McCarthy: Quelles sont les autres municipalités?

M. Watson: Je représente particulièrement Morrisburg et Williamsburg, Matilda et Osnabruck. Maintenant les municipalités que je représente trouvent que le projet qui a été présenté, et qui est actuellement à l'étude, n'est pas possible et ne devrait pas recevoir votre approbation. Les municipalités, comme telles, sont très sérieusement intéressées. Les localités et les sections susdites ont été au nombre des premières, sinon les premières de la province, qui furent colonisées par une classe de personnes que nous tous respecterons toujours. Les habitants actuels sont leurs descendants et considèrent que le projet empiète grandement sur ce qu'ils croient être leurs droits acquis et surtout leur propriété. Quelques circonstances et conditions vous montreront clairement, je crois, que leurs intérêts matériels en souffriront. En premier lieu, sur une distance d'environ 15½ milles de Morrisburg jusqu'à l'extrémité d'amont du canal de Cornwall, il y a une chute de 10 à 10½ pieds. Ceci est suffisant—et pas plus—dans les meilleures conditions, pour maintenir un courant qui empêche le fleuve de geler. Ce projet, s'il est mis à exécution, est destiné à entraver le courant. Ensuite il y a une autre circonstance; dans ces environs, il y a plusieurs passages étroits dans le fleuve. Je n'ai pas besoin de les mentionner en particulier, parce que vous les connaissez tous; mais le plus étroit est situé un peu en amont de Morrisburg—à une distance de quelques milles seulement.—Or, il est bien évident que ce projet commercial de barrer les eaux du St. Laurent d'une rive à l'autre jusqu'à une hauteur de 40 à 50 pieds, entravera sensiblement le débit du fleuve et changera les conditions des eaux telles qu'elles existent. Les eaux seront refoulées et les personnes que je représente ici éprouveront des dommages inévitables. C'est, je crois, une des plus fortes raisons qui me fait dire que ce projet n'est pas réalisable. Si sa mise à exécution devait endommager, détruire, ou léser les droits acquis et les intérêts d'une grande partie de la population, alors il faudrait en empêcher la réalisation, à moins que des raisons majeures et plus importantes n'en décident autrement. Il ne faudrait pas sacrifier de tels intérêts ou leur faire subir des dommages sans une nécessité absolue—pareille nécessité, comme on le suppose, ne provient pas d'un besoin commercial que des particuliers mettent en avant en vue de leurs propres intérêts. Telle est la situation.

Rappelez-vous que la ville de Morrisburg a obtenu des baux du Gouvernement du Canada pour tirer parti de ses propres privilèges.

Elle a le droit d'en jouir. Entre autres choses, elle a son établissement de distribution d'eau qui lui a coûté $40,000—ce n'est pas une petite somme pour une telle municipalité; son usine d'éclairage électrique lui a coûté presque autant; son usine de force motrice lui revient à $100,000. Ce sont là de grandes dépenses municipales, et sans tenir compte des particuliers, d'une compagnie ou d'associations, elles sont très considérables pour cette ville. En trois occasions au moins, par le passé, les terres des environs de Morrisburg ont été inondées par les eaux du St. Laurent. De grands dommages en ont résulté, et dans l'état actuel des choses, ces propriétaires fonciers se trouveraient encore menacés de pareils dommages. Lorsque l'on aura construit et entretenu le barrage dont il est question, et dont la hauteur sera de 45 pieds, et qui ne se trouvera qu'à une faible distance de cette localité, il n'est pas seulement probable, mais presque certain, que tôt ou tard, les terres seront encore inondées, et que de grands dommages en seront la conséquence. Quelle indemnité recevront les propriétaires? Pourquoi les expose-t-on à ces dangers? Il importe de ne pas les ignorer. Ils méritent sérieuse considération de la part de la Commission. Il va de soi que si le gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada entreprenaient des travaux d'un caractère international pour l'un ou l'autre pays ou pour les deux, les habitants riverains feraient des sacrifices, moyennant protection et compensation adéquates. Mais il ne s'agit pas de cela maintenant. Nous nous trouvons en présence d'une entreprise commerciale dont le seul but est le profit des promoteurs. Non seulement un tel projet met en danger nos droits acquis de vieille date au pays, mais le but des promoteurs est, je crois, d'assigner non pas à un gouvernement ni aux gouvernements, mais à des particuliers les droits de possession et les intérêts des eaux et du sol de cette grande voie fluviale internationale. Nous savons tous qu'en vertu des termes du traité de Webster-Ashburton, les eaux de ces grandes voies internationales doivent être gardées absolument et pour toujours libres et ouvertes pour l'usage des habitants des deux pays. La mise à exécution de ce projet serait le renversement des termes et des conditions les plus essentiels du traité de Webster-Ashburton, parce que ce serait dépouiller les citoyens de ces pays de leurs droits de possession et de leurs intérêts, pour les concéder à des particuliers formant et entretenant une corporation commerciale.

Si quelques personnes, quel que soit leur rang social ou leur fortune, proposaient au Parlement de ce pays l'aliénation par le Gouvernement de ses droits, intérêts et juridiction sur ce fleuve, la proposition ne recevrait qu'un froid accueil de la part de ce parlement. Il est permis de douter qu'une telle offre eût été mieux reçue par la législature de l'état de New York et par le Congrès des Etats-Unis. On peut concevoir qu'ils ne seront pas plus disposés à accepter une pareille demande à

leur législature ou à leur Congrès de la part des citoyens du Canada, ni à céder à une nouvelle corporation, composée d'étrangers—permettez moi cette expression pour vous donner une exemple—leurs droits de possession et de juridiction sur le fleuve. En supposant le contraire, on peut dire que ce serait la première fois qu'ils feraient preuve d'une telle générosité. Mais pour nous la situation est encore plus grave, car on nous demande maintenant d'aliéner ces droits à des citoyens Américains qui, pour la plupart, sont les promoteurs et les pétitionnaires de cette entreprise, et dont les ouvrages seront presque entièrement en territoire Américain. Leurs objets seront avant tout américains; ils seront les maîtres de la situation en dépit de la législation conjointe des deux pays. Ils fourniront les capitaux; la possession et les revenus de ces droits leur appartiendront; l'énergie électrique sera distribuée dans l'Etat de New York et les Etats voisins. Sous ce rapport les contrats qui seront passés avec cette compagnie constitueront immédiatement des droits et des intérêts acquis. La durée de ces contrats sera probablement de plusieurs années; la Compagnie sera dans l'obligation de les remplir, et la concession des immunités, faite par le Parlement, mettra le gouvernement dans l'obligation de lui permettre de les remplir. Donc, la concession comporte des droits stables et des obligations que l'on ne pourra pas annuler. Bien plus, notez cet autre point des droits et intérêts acquis. Cette Compagnie, ayant une énorme capitalisation, nécessaire à son opération, commence à lancer dans le public ses obligations, afin de se procurer des fonds que lui fourniront d'autres citoyens. Des droits acquis naissent de toutes parts, non seulement en vertu des contrats, mais de ces emprunts garantis par des bons et obligations, et des placements pour fins de fabrication. Ainsi donc, une fois l'aliénation faite elle sera définitive, irrévocable. Donc lorsque la possession aura été concédée, elle sera permanente; adieu pour toujours les eaux du fleuve, non seulement pour le gouvernement du Canada, mais aussi pour celui des Etats-Unis; et cette possession se transformera en droits acquis dans des intérêts corporatifs ou dans des intérêts particuliers.

Il me semble donc qu'un tel projet n'est pas acceptable, venant d'individus qui ne travaillent qu'en vue de leurs bénéfices personnels. On a mis de l'avant qu'il fallait de l'énergie hydro-électrique, que l'on en demandait partout. Monsieur le Président, et les autres membres de la Commission, vous vous rappelez les déclarations franches et nettes, faites par M. Beck ou nom de la Commission Hydro-Electrique, en son propre nom et en celui du gouvernement provincial. Il est prêt à fournir toute la force voulue à toutes les municipalités de la province. Une telle déclaration est d'une haute portée, et, considérée au point de vue de cette force, elle est sans réplique, vu qu'elle tombe

des lèvres de la plus haute autorité en la matière. D'un autre côté, personne n'a oublié les vues exprimées sur le projet par la Commission de la Conservation, présentées par son président, M. Sifton. M. le Président et messieurs, je déclare qu'en tenant compté de ces conditions et de ces puissants motifs et raisons, ce projet commercial tel que présenté n'est ni équitable, ni acceptable, ni réalisable.

M. Lafleur: M. le Président, messieurs, come je vous l'ai dit hier, je représente ici la Chambre de Commerce de Montréal, et ne suis poussé par aucun intérêt privé. Notre unique désir est de protéger les intérêts commerciaux des citoyens . Une fois que nous aurons l'assurance qu'ils ne sont pas sacrifiés, notre tâche sera terminée. Après les assurances réitérées, que vous nous avez données aujourd'hui, portant que ce projet, considéré par nous comme incomplet et incohérent, en ce moment, sera présenté de nouveau à la Commission, après qu'il aura été élaboré et amélioré, et que nous aurons alors l'occasion de le discuter et de savoir s'il remplit en réalité toutes les exigences, il me semble que je fais mal de vous parler de la question principale d'aujourd'hui, c'est-à-dire si ce projet tel que arrangé, entrave ou entravera la navigation sur le fleuve St. Laurent.

Vous n'avez pas lieu d'être surpris ni trompés si nous, dépourvus de tous renseignements sur ce que l'on se propose de faire, fassions opposition au projet. Il incombait, naturellement, aux promoteurs de vous fournir toutes les données requises, et non seulement à votre Commission, mais, je le dis, au public, en général, dont les intérêts sont en cause. Leur devoir était de préparer et de fournir tout ce qui comportait étude, avant de demander son adoption. Les paroles que M. Kennedy vient de prononcer devant vous—et c'est une très haute autorité—ont dû vous convaincre que, bien que quelques points de détails puissent être réservés pour plus tard, d'autres peuvent être essentiels. Il se peut que, en fin de compte, le projet tel qu'il vous a été présenté, et exposé sous forme de plans et devis, renferme de tels dangers que vous serez obligés de lo condamner. C'est pour cette raison que nous tenons à différer ce que nous avons à dire jusqu'à une date ultérieure, quand ceux à qui il incombre de recueillir et de fournir les données nécessaires nous les auront présentées. A entendre mon savant ami M. McCarthy la chose était si claire, si simple, si évidente, qu'il n'y avait pas matière à réplique. M. le Président et messieurs, si tel était le cas, au point de vue du génie, pourquoi tout ce mystère? Pourquoi ne nous a-t-on pas fourni les plans que l'on nous avait promis l'an dernier au mois de novembre? Que veut dire ce secret extraordinaire, que l'on garde jusqu'à la dernière minute avant la présentation du projet à l'adoption finale? Voilà quelque chose qui, à juste titre, pique notre curiosité. Nous ne saurions concevoir un instant que ceux qui appuient le projet aient l'au-

dace de vous demander une décision, avant qu'ils ne vous aient donné à vous et au public l'avantage de critiquer leur entreprise. C'est tout ce que je tiens à dire pour le moment, sur cette partie du projet. Je suis persuadé que vous tenez moins à entendre des avocats que des experts; et c'est parce que je voulais vous présenter des faits basés sur les déclarations d'experts, que je vous ai dit que, pour le présent, faute de renseignements, il nous était impossible de vous prêter aucune aide. Les témoignages rendus aujourd'hui par M. Kennedy sont du genre de ceux que nous cherchons à vous offrir. Ce sont, je crois, de tels renseignements, donnés avec intelligence, par un homme qui parle en connaissance de cause, que la Commission devrait prendre en sérieuse considération. Ce n'est pas un exposé *ex parte* présenté par les ingénieurs des promoteurs ne s'appuyant sur aucune opinion raisonnée. J'ai écouté avec une sorte d'étonnement les vagues généralités énoncées par ceux pour qui je professe la plus haute estime en leur qualité d'experts, mais je n'ai jamais de ma vie entendu des simplicités du genre de celles qu'ils nous ont servies au cours de cette séance: pas la moindre chose qui mérite qu'on s'y arrête.

M. Kennedy a exprimé aujourd'hui une autre vue que je trouve juste et mes commettants me demande de la soumettre à votre considération. La voici: avant de recommander ce projet au gouvernement sous une forme quelconque, vous deviez considérer si le gouvernement ne devrait pas lui-même se charger des travaux d'amélioration de la navigation sur le St. Laurent, au moyen d'un système de canaux élargis, (bravo, bravo) plutôt que de permettre à des compagnies de production d'énergie hydro-électrique d'obstruer le fleuve et de paralyser plus tard l'action du gouvernement lorsqu'il voudra améliorer la navigation. (Bravo, bravo). Le président, il me semble, nous a dit, il y a un instant, que cette question n'était pas du ressort de la Commission. Néanmoins, il a trouvé qu'elle était suffisamment sous sa juridiction pour—

Le Président Gibbons: Je n'ai pas fait allusion à ce sujet; ce n'est pas ainsi que je l'ai compris.

M. Lafleur: Je suis heureux de m'être trompé. J'étais sous l'impression qu'un tel projet était de la nature de celui que vous alliez recommander au gouvernement, et je sais que vos recommandations ont un poids considérable sur la question technique. Vous allez faire savoir au gouvernement si vous trouvez que ce projet est ou n'est pas réalisable, et, dans l'affirmative, vous lui recommanderez de le faire exécuter conformément à certains plans que vous aurez approuvés. Donc, s'il est vrai, comme on nous l'a dit, que le gouvernement se propose d'élargir beaucoup les canaux, s'il est vrai, selon le dire de M. Kennedy, qu'il importe d'encourager l'agrandissement des canaux, et de barrer le fleuve, pour les fins de la navigation, tout en donnant le

moyen de produire de la force hydraulique, il s'ensuit, naturellement que tous ces ouvrages devraient être ordonnés par le gouvernement et placés sous sa juridiction. Impossible de séparer les deux questions. Je vous prie donc de donner à ce sujet la plus sérieuse attention, avant de préparer vos recommandations. J'ai beaucoup aimé les vues exprimées par M. Kennedy sur le sujet; elles concordent tout à fait avec celles que mes commettants m'ont chargé de vous présenter.

M. Cumberland: M. le Président, en ma qualité de représentant de la Chambre de Commerce de Toronto, je suis heureux d'appuyer l'idée exprimé par la Chambre de Commerce de Montréal, à savoir que tout l'usage possible de cette voie fluviale devrait être réservé pour l'avantage des peuples et du commerce des deux pays. Si je vous ai bien compris, monsieur, vous nous avez dit, il y a un instant, que l'objet de cette assemblée n'était pas la considération d'aucun plan ou projet en particulier. J'ai cru comprendre qu'il était dans vos attributions de présenter quelques recommandations sur la proposition générale à l'effet de savoir s'il est possible de faire usage du fleuve pour la production de la force hydraulique; et que vous aviez le pouvoir de recommander au gouvernement d'en faire une entreprise gouvernementale.

Le Président Gibbons: Je ne le crois pas; non, j'ai dit qu'une telle question relevait du gouvernement, mais non de la Commission.

M. Cumberland: Quoiqu'il en soit, vous avez demandé des renseignements sur le principe général, pour vous mettre en lieu d'en faire rapport, sans vous attardez à savoir si le travail serait exécuté, soit par une compagnie, soit par le gouvernement. Maintenant, je vous demande qu'il soit bien entendu que les avis de convocation à cette assemblée ne soient pas considérés comme liant personne, car l'avis d'assemblée mentionne qu'elle est convoquée, non pas pour un but général, mais pour un objet particulier concernant la production de la force hydraulique aux rapides du Long-Sault, par la *Long Sault Development Company* de New York, et par la *St. Lawrence Power Company* de l'Ontario. Je comprends donc que la définition du seul objet de cette assemblée devra porter que nous discutons un projet général et des possibilités générales, et non des plans en particulier. Je suis heureux de la chose, car nous n'étions pas appelés pour en parler, et c'était un des principaux points mis de l'avant par la Chambre de Commerce de Toronto. Je continuerai donc à parler du sujet d'une façon générale, non pas seulement comme membre de cette Chambre, mais en homme qui a été longtemps en rapport avec la navigation.

Je comprends que le principe général est celui-ci: La production des différentes forces hydrauliques et électriques sera subordonnée à la navigation. Ce fleuve est un cours d'eau navigable. Son cours se dirige tout entier vers l'est. Tout le monde admet qu'il est navigable en cette

direction; inutile d'entrer dans les détails. On semble penser qu'il n'est pas navigable dans la direction de l'ouest, et qu'il ne l'a jamais été. Au contraire, toutes les régions du centre des Etats-Unis et tout le Haut-Canada dépendaient, autrefois, de co fleuve pour le commerce international, et pour l'échango domestique des produits des régions situées sur les deux côtés des lacs d'en amont des rapides du Long-Sault; tous ces articles étaient transportés par bateaux sur ce fleuve. A cette époque c'était un fleuve navigable, il servait au transport des marchandises provenant des deux pays. Donc, je déclare que les droits de la navigation sont acquis dans les doux directions. Si nous devons mettre en ligne de compte les siècles à venir, il ne sera pas défendu de rappeler que l'on remontait co fleuvo il y a 60 ou 70 ans. Je comprends donc alors, monsieur, que votre Commission cherche à savoir jusqu'à quel point sera faisable une division du volume d'eau de ce fleuve international, afin de permettre do produire de la force hydraulique de chaque côté, subordonnément aux intérêts de la navigation. Je ne connais aucun exemple d'une manièro différente d'agir. Prenons, par exemple, le Sault Ste Marie. On a divisé proportionnellement les eaux en cet endroit, subordonnément aux intérêts de la navigation. Je soutiens donc que les droits des deux pays sur la navigation sont inaliénables, et que l'on ne peut faire usage de ces eaux qu'après avoir satisfait aux exigences de la navigation.

Voici un autre point: ce fleuve se partage pour ainsi dire en deux routes pour les besoins des deux sortes de transports—celui des passagers et celui des marchandises. Considérons d'abord les rapides du Long-Sault au point de vue des passagers et des touristes. Les droits de ces deux classes en ces rapides, sont plus considérables qu'on ne les a jamais expliqués devant cette Commission. Ces rapides sont classés parmi les merveilles du monde. Ils ont leur grandeur et leur beauté esthétique qui valent, on leur genre, celles des chutes Niagara. Nuls autres rapides au monde ne sauraient leur être comparés. Nulle part au monde un steamer de grande dimension ne peut se laisser entraîner par leurs tourbillonnements, et sous la main habile d'un pilote expérimenté, permettre à ses passagers de contempler, pendant quelques minutes, la puissance incomparable d'un fleuve majestueux. Les rapides du Long-Sault sont uniques au monde. Voici donc une des merveilles de la nature et l'on se propose de l'anéantir. J'ose donc croire, monsieur, que votre Commission, si j'en juge par ses actions passées, ne recommandera pas l'exécution d'un tel plan, sans l'avoir minutieusement scruté dans tous ses moindres détails. Quels sont les intérêts que vous avez à étudier? Ce ne sont pas ceux d'une seule compagnie de navigation; ce sont les droits du public voyageur —d'un public qui vient tant des autres pays que du nôtre. Je déclare que les villes de Toronto,

Buffalo, Niagara Falls et toutes autres villes situées sur la ligne des touristes, de cette partie du continent, sont intéressées au passage de ces touristes en leurs enceintes et leurs environs. Il n'y a pas un homme dans Buffalo, Niagara Falls ou Toronto, qui ne soit intéressé d'une manière ou d'une autre à l'arrivée ou au départ d'un touriste, dont vous ne deviez tenir compte, car chacun d'eux a un droit acquis en ces rapides. Nous pouvons voir ce que l'on peut faire avec ce trafic, si nous nous reportons quelques années en arrière, lorsque les touristes qui fréquentaient cette route étaient traités bien différemment de ceux d'aujourd'hui. Nous constatons l'augmentation constante, les efforts continus des compagnies de navigation qui développent cette ligne de voyageurs, afin de faire face à l'accroissement continuel du nombre de personnes qui s'y rendent de toutes les parties des Etats-Unis et du monde et qui cherchent la route de St. Laurent. Que sera-t-elle dans cinquante ou cent ans, si vous détruisez une des merveilles du monde? Supposons que l'on se place au point de vue commercial et que l'on dise: "il se perd beaucoup d'eau dans les chutes du Niagara; on y gagnerait en les barrant et en faisant usage de l'eau pour produire de l'énergie hydro-électrique de chaque côté". Ce serait une proposition pratique. On pourrait la mettre à exécution; le fera-t-on? Non. Pourquoi pas? Tout simplement parce que l'intérêt du public voyageur, et celui de notre population, qui vient admirer la grandeur naturelle que le Tout-Puissant nous a donnée et qu'il nous permet de conserver, s'y opposent. Je crois, monsieur, que les rapides du Long-Sault ont autant de droit à la conservation que les chutes du Niagara. Vous pourriez, peut-être, en prendre une partie et en permettre l'usage, mais, au moyen du public, vous ne devez pas les détruire.

Pour revenir aux bateaux du Canada et au transport par eau des marchandises canadiennes, je déclare qu'à ce sujet il y a des questions autrement importantes que celles qui vous ont été présentées jusqu'ici. On cherche à construire ce canal entièrement sur le côté américain. Je suis très heureux d'apprendre, de la bouche de M. Kennedy, qu'il serait possible aussi—car les ingénieurs, depuis qu'ils ont bâti la tour de Babel, vous diront, pourvu que vous leur donniez assez d'argent—

Le Président Gibbons: On n'est pas encore d'accord sur le point de savoir s'il doit être entièrement sur le côté américain. Je dis que ce sont là des détails que nous ferions mieux de ne pas discuter.

M. Cumberland: J'ai cru que nous discutions pour savoir s'il devait être entièrement sur le côté américain. On a dit qu'il passerait en territoire américain, et les lettres qui ont été déposées par différentes compagnies en font mention comme devant être construit sur territoire américain; et je dis qu'une telle proposition est maintenant soumise à la Commission. Je vais maintenant vous dire pour quelle raison. Il

est déclaré en ces lettres que l'on a fait une offre aux différentes compagnies de transport de passagers et de marchandises, et qu'elles auraient approuvé la construction d'une écluse sur le côté américain. C'est là une question qui nous a certainement été présentée. On leur en a promis l'usage complet, et c'est ce qui leur a fait modifier leur acceptation—comme l'a dit M. Kennedy, on a inséré dans le projet un ou deux "Si". Combien de temps durera cet usage complet? Est-ce pour un jour ou à perpétuité? Qui a fait cette promesse d'usage complet? Une compagnie privée, et rien de plus.

Le Président Gibbons: Je ne veux pas vous interrompre, mais les écluses seront placées sous la juridiction des gouvernements respectifs, elles ne constitueront pas une possession pour des particuliers. La Commission ne permettra jamais, quel que soit le plan qui sera adopté, de laisser les écluses aux mains des particuliers.

M. Cumberland: Il me fait plaisir d'entendre ce que vous venez de dire; mais avant que l'on donne un consentement formel à la dérivation de l'eau pour cette fin vers ce côté, il faudra autre chose. C'est bon de dire qu'un usage complet sera permis. Maintenant, mes amis qui font partie de la Commission me pardonneront, si je dis, en me plaçant au point de vue de la navigation, que la question dominante n'est pas l'offre d'usage complet de l'écluse. Savoir s'en servir, la permission d'en faire usage, sont des points beaucoup plus importants. On peut bien dire : "Servez-vous en", mais quelqu'un peut s'interposer et dire: "Vous n'y passerez pas".

Me permettra-t-on de rappeler quelques faits du passé ayant trait à la navigation—uniquement pour dire que nous avons appris à sourire lorsqu'il s'agit des agissements du gouvernement américain, et à les oublier, sauf à nous en servir de leçon, lorsque nous faisons avec lui une convention qui a rapport à l'avenir. En 1870, le seul canal construit pour se rendre aux Grands lacs se trouvait en territoire américain, au Sault Ste Marie. Une petite difficulté survint au Nord-Ouest, et Lord Wolseley et ses soldats voulurent s'y rendre. Nous les embarquâmes sur des bateaux à vapeur à Sarnia et à Collingwood, et les conduisîmes au Sault. Mais, on nous refusa de les laisser passer par le canal. Le passage fut interdit non seulement aux hommes, mais à toutes leurs provisions et munitions. Il nous fallut les faire passer, au moyen d'un autre bateau, par le canal du Sault, jusqu'à une autre extrémité du canal, à un endroit appelé Pointe aux Pins. Bien que le canal du côté Américain ne fût pas occupé, il nous fallut faire transporter du Sault Canadien jusqu'à Pointe aux Pins, hommes, bagages, munitions, vivres, et les faire embarquer sur un autre bateau. On ne tergiversa pas longtemps: nous construisîmes notre propre canal; en bons enfants, nous en avons permis l'usage pour toujours à tout le monde, sans excepter nos amis les Américains.

Je vous cite un autre exemple. En 1872 il fut promis, en vertu du traité de Washington, que les canaux des deux côtés serviraient indifféremment aux citoyens des deux nations. A-t-on jusqu'à présent permis à un seul bateau canadien de passer par le canal d'Erié? Non; pas un seul n'a pu y passer, car l'état de New-York—l'état dans lequel doit être creusé ce canal—n'a jamais permis aux bateaux canadiens l'entrée du canal de New York.

Le Commissaire Clinton: Permettez-moi de vous interrompre. Nulle défense n'est faite aux vaisseaux américains ou canadiens, pouvant se servir de ce canal, d'y passer librement, sans péage.

M. Cumberland: J'espère que lorsque le canal aura été agrandi, pour donner passage à des navires d'un plus fort tonnage, nos amis Américains se montreront plus généreux.

Le Commissaire Clinton: Je vous demande pardon. Nous n'avons jamais refusé le passage de ce canal aux bateaux du Canada. Mais vous parlez de vaisseaux; le canal ne peut recevoir que de petits bateaux d'un tirant de sept pieds.

M. Cumberlahd: Vous avez raison; je sais cela. Me permettez-vous de vous demander si une barge canadienne a la permission de passer par le canal Whitehall, dans l'état de New York?

Le Commissaire Clinton: Je ne connais pas ce point.

M. Cumberland: Les canaux du Canada sont mis à la disposition de tout le monde; mais la même liberté n'existe pas dans ceux de l'état de New York. Voici un autre exemple. En vertu d'un arrangement conclu en 1872, une barge canadienne, qui prend une cargaison de planche à Ottawa, peut se rendre seulement jusqu'aux Etats-Unis, et non au-delà. Il faut qu'elle y décharge sa cargaison et s'en retourne. Elle ne peut traverser la frontière par le canal de Whitehall et continuer sa route. Une barge américaine peut partir d'Albany et se rendre à Ottawa, prendre du bois canadien s'en retourner par les canaux canadiens et par les canaux américains. Nous accordons aux barges américaines liberté complète de passer en nos canaux, mais l'état de New York ne permet pas aux nôtres l'entrée du canal de Whitehall. Je ne cite ceci qu'à titre de bons exemples. De plus, en 1892—si j'ai bonne mémoire—le Canada imposait un péage sur les bateaux passant par le canal Welland. le même taux était perçu sur les bateaux canadiens et sur les bateaux américains, indistinctement. Nous avons cru qu'il serait de l'intérêt de notre port de Montréal, que, orsque l'exportation du grain se ferait par la voie de Montréal, transporté des régions des lacs supérieurs sur bateaux soit américains, soit canadiens, ces bateaux bénéficieraient d'une réduction de péage au canal Welland. Voilà ce qu'on appelle être généreux. Malheureusement, on n'a pas eu pour nous les mêmes égards. L'état du Michigan imposa un péage, au canal du Sault Ste.

Marie, sur tous les bateaux canadiens, qui avaient précédemment passé librement et aux mêmes conditions que ceux des Américains. Je mentionne ces faits, monsieur, tout simplement pour vous montrer qu'il y a des choses qu'il ne faut pas passer sous silence, avant l'offre ou la promesse d'un usage libre des ouvrages proposés au Long-Sault. Ces points devront être réglés de façon que le droit d'usage soit fixé pour toujours. On nous traitait, au temps que j'ai mentionné, de voyageurs ou de coureurs des bois; mais, grâce aux relations plus amicales qui se sont développées depuis entre le Canada et les Etats-Unis ,je crois qu'il y aurait possibilité d'arriver à une entente, quant à ce qui regarde les droits de la navigation; *mais non par l'intermédiaire d'une compagnie privée.* Ces Compagnies privées qui offrent tous ces droits à ces messieurs se disant prêts à les accepter, ne pourront pas remplir leurs engagements. Elle peuvent bien dire: "Vous en aurez l'usage", mais elles ne sauraient leur donner le droit de s'en servir, puisque ce sont les gouvernements seuls qui possèdent un pareil droit. Donc, c'est aux gouvernements, et non aux compagnies, qu'il faudra s'adresser. Voilà donc pour ce qui concerne le transport des marchandises. La Commission peut determiner la quantité d'eau qu'il faudra détourner pour les objets de ces canaux, mais elle ne peut nullement garantir la continuation de leur usage.

Quant à l'énergie électrique, je crois que nous pouvons conclure, par tout ce que nous avons vu et entendu, que c'est là l'objet principal—comme l'a fort bien dit M. Kennedy—avec la question du canal qui lui a été ajouté. Telle est le véritable but du projet. Je ne m'en étonne pas, puisque les ingénieurs ont déclaré qu'il y aura possibilité de produire 600,000 chevaux-vapeur. Je ne m'étonne pas que ceux qui cherchent à obtenir les avantages qui découlent de cette production emploient tous les moyens possibles pour arriver à leur fin. C'est un projet plus grandiose que celui d'endiguer les chutes du Niagara. On m'a dit que la production aux chutes serait de 450,000 chevaux-vapeur, ce qui n'est qu'une faible quantité en comparaison de celle que produira le Long-Sault. Les chutes du Niagara ne forment que les deux tiers de la dimension des rapides du Long-Sault. Rien de surprenant que l'on cherche à s'en emparer.

Le Président Gibbons: Je ne vous poserai qu'une question. Pensez-vous qu'il importerait de produire 600,000 chevaux-vapeur, étant donné que la chose fût possible, sans nuire à la navigation? Ou bien devrait-on laisser perdre cette ressource?

M. Cumberland: Me posez-vous cette question?

Le Président Gibbons: Oui.

M. Cumberland: Je réponds que vous pouvez en produire la quantité que vous voudrez, pourvu que vous sauvegardiez les droits de la

navigation. Je n'ai pas dit 600,000, mais le projet comporte qu'il sera possible d'arriver à ce chiffre: et dire que tout cela sera produit sur le côté américain. Une quantité plus petite sera développée sur le côté canadien, environ 100,000; il y sera construit aussi un petit canal et une usine génératrice de petite dimension. Je suis heureux de penser qu'il y a possibilité de créer une minime quantité d'énergie électrique dans ce voisinage; et ces compagnies privées ont dit—et il est évident qu'elles ont influencé l'opinion des habitants de Brockville et de Cornwall—"nous vous fournirons toute l'énergie électrique dont vous aurez besoin". Peuvent-elles le faire? Elles en sont incapables. Qui dit qu'elles le feront ou qu'elles ne le feront pas? Le gouvernement Américain. On me fait savoir que jusqu'à présent il n'a été conféré aucune autorité pour l'exporter. Au moment où ces offres sont faites à Brockville et à Cornwall et aux autres villes, et au Canada, les compagnies n'ont reçu aucun droit d'exporter pas même le plus petit cheval-vapeur électrique du côté américain au côté canadien, pas un. Que vaut donc cette offre? Tout dépend entièrement du gouvernement; donc, il faut en revenir au gouvernement. Maintenant, supposons que cette force soit produite sur le côté canadien, et que nous puissions la produire toute, nous ne pourrions pas obtenir le droit absolu de l'exporter à l'état de New York. Il arrive aujourd'hui que l'excédent de la force produite aux chutes Niagara se trouve de notre côté. Quelle sorte d'autorité avons-nous pour l'exporter aux Etats-Unis? Pouvons-nous le faire pendant un an? Non. Pendant un jour? Non. Tout ce que l'on peut obtenir, c'est un permis révocable, sujet à révocation en tout temps. Donc, telle étant la situation, le premier point à régler ne consiste pas à savoir comment sera produite cette force, ou qui devra la produire; mais comment en disposer, une fois qu'elle sera créée. Il me semble que ce sont là des points essentiels. Rappelez-vous qu'il ne s'agit pas seulement d'aujourd'hui, mais de l'avenir du Canada. Je déclare donc qu'il faut tout d'abord régler la question de l'usage de l'eau; ensuite la manière de s'en servir; et, enfin, savoir qui en aura l'entreprise.

Je désire maintenant dire un mot à mes amis des Etats-Unis et aux Canadiens, sur le sujet général. Je me place non pas au point de vue de la navigation, ni d'un intérêt particulier quelconque, mais je me fais le représentant de toute la population des deux pays. Je traite de la proposition en son sens général, telle qu'elle est devant nous. Il peut se faire qu'il y a quelques années, on ait eu quelque raison—qui n'existe plus aujourd'hui—de partager cette force hydraulique avec une compagnie de production d'énergie électrique, il n'y a rien en cette proposition qui avancera cette compagnie d'un iota. Pourquoi cette hâte après que le sujet est resté en suspens si longtemps? Pourquoi remarquons-nous tant d'agitations parmi les municipalités qui ont été invitées

à se faire représenter ici? Nous ne voyons pas que l'on étudie ces changements avec la Commission, mais en dehors d'elle. Pourquoi achète-t-on les opposants, et fait-on des arrangements avec ceux qui étaient les adversaires du projet par intérêt pour leur commerce? Quelle est le moteur de tout ceci? Parce que nos amis, les promoteurs, se sont collé l'oreille à terre, tout en tenant un œil ouvert vers le ciel (rires), et ils entendent et ils voient ce qui se fait. D'une extrémité à l'autre de la République Américaine, l'état des esprits est plus agité que jamais sur la conservation des ressources naturelles du pays. Rien n'est plus apparent que ce qui stimule aujourd'hui la population américaine en faveur de la conservation des ressources naturelles, telles que celle de la terre et de l'eau, pour le bénéfice de cette population, qui cherche à les empêcher de tomber dans les mains de ceux qu'elle traite habituellement de "barons"—il y a les barons du bœuf, les barons de la houille, les barons de l'eau, les barons de l'électricité. Je n'invente pas ces expressions, je les cite, elles ont été employées aux Etats-Unis, depuis que ce projet vous a été présenté la première fois.

Le Président Gibbons: Vous pouvez nous appeler tous "barons".

M. Cumberland: Il s'est créé ici un impression et je tiens à dire que votre devoir et vos intérêts comme Commission, sont ceux du peuple en général. Il ne s'agit pas de considérer s'il est faisable de concéder les ressources naturelles à une corporation privée, mais de conserver, de tout votre pouvoir, le droit public pour le public. La même question a été agitée au Canada, après qu'elle a été soulevée aux Etats-Unis. Je suis heureux de dire que nous suivons leur exemple sous ce rapport, et la conservation des ressources naturelles devient maintenant une questions dominante chez nous. Vous avez devant vous le rapport du comité exécutif de la Commission Canadienne de la Conservation. Je déclare donc qu'en étudiant ce sujet vous devez le traiter, non pas comme un projet privé, mais comme une proposition qui tend à dépouiller le public de ses droits. Le temps est venu d'arrêter le vol et l'aliénation des droits et des ressources du peuple. Jamais je ne pourrai admettre que les représentants du public auront l'audace de braver l'opinion publique et de proposer d'aliéner à quelques individus les droits qui appartiennent en propre à ce public. Le peuple est le propriétaire des eaux; c'est à lui qu'appartient la force hydraulique, et c'est à lui seul que la Commission, qui le représente, doit remettre tous ses droits. (Applaudissements).

M. Meredith: Monsieur le Président, messieurs, je n'ai qu'un mot à dire. Ce que je me proposais de vous exposer est effacé par le fait que vous, M. le Président qui, je crois, parlez au nom de la Commission, avez déclaré que ce que vous vous proposez de faire maintenant est de savoir si un projet quelconque—je n'entends pas celui-ci en particulier, mais un projet quel qu'il soit—est réalisable. C'est-à-dire que, étant

donné qu'un projet quelconque sera jugé réalisable, les plans vous seront soumis et les promoteurs viendront à vous.

Le Président Gibbons: Nous allons leur recommander de revenir. Nous n'avons pas le pouvoir de décider cette question; mais telle sera la recommandation, que toute la Commission approuve, je crois—que nul projet ne sera adopté sans l'approbation de la Commission.

Le Commissaire Clinton: C'est pratiquement une des conditions de la recommandation.

M. Meredith: Voici ce que je tiens à savoir: je comprends que, lorsque les plans seront soumis à votre étude, les personnes qui se croient intéressées au sujet auront l'avantage de se présenter devant vous et de vous exprimer leurs vues sur ces plans; ai-je raison?

Le Président Gibbons: Oui.

M. Meredith: La seule autre vue que l'on m'a chargé de vous présenter est celle-ci: si vous jugez qu'un projet quelconque peut être réalisable, veuillez ne pas oublier l'opinion de la *Shipping Federation* du Canada: cette Fédération demande que le projet adopté devra être exécuté et exploité par les gouvernements respectifs qui sont les propriétaires des eaux du fleuve et de son lit; que la concession à perpétuité de ces droits si étendus à des particuliers, quelque estime que nous puissions avoir à leur égard, sera une injustice inqualifiable faite aux deux pays. Telle est l'opinion que j'ai mission de vous présenter; c'est la seule, à part celle de vous demander de considérer les plans.

M. R. C. Smith: M. le Président, messieurs. Je suppose que je puis dire maintenant pour quelle raison je suis ici. Quand quelqu'un se présente et déclare en toute franchise qu'il représente des intérêts privés, c'est, on peut le dire, un homme condamné d'avance. Mais prenez la chose telle qu'elle est, et voyez quels intérêts financiers actuellement en jeu seraient paralysés. Tout d'abord, laissez-moi vous dire que la déclaration faite, à l'ouverture de ces séances, que le représentant de la ville de Montréal était ici pour défendre secrètement les intérêts de la *Montreal Light, Heat & Power Company*, était purement gratuite, purement imaginaire. Ni mes amis M. Meredith et M. Lafleur, ni moi-même n'avons le moindre rapport avec la *Light, Heat & Power Company* de Montréal; et essayer de porter préjudice à cette compagnie, à 350 milles de distance, n'était certainement pas une bonne note pour les arguments avancés en faveur d'un si grand projet. C'est peut-être une indication de la pénurie des raisons employées pour le défendre. Je veux répondre à une chose qui a été dite, ou plutôt suggérée ici par quelques-uns. On a dit que les résidants des environs du Long-Sault réclament de l'énergie électrique, qu'il leur en faut absolument. La *St. Lawrence Company* a inséré en son dernier rapport qu'elle pourrait produire 3,000 chevaux-vapeur de plus, à Cornwall même, pour lesquels elle n'a aucune demande.

Il y a de la force à Merrickville, à Morrisburg, partout. En outre, nous avons la déclaration officielle et sans réplique de M. Beck, membre du gouvernement de l'Ontario, portant que le gouvernement a offert de l'énergie électrique à toutes ces municipalités; qu'il est prêt à la fournir, non pas au prix mentionné par cette Compagnie, mais à un taux beaucoup moindre. Donc, tout le bruit et les clameurs, ainsi que les discours qui ont créé un peu de sensation en cette salle, sont tout à fait hors de question; car je soutiens que M. Beck les a complètement et autoritairement réduits à néant devant cette Commission.

Le Président Gibbons: M. Smith, voulez-vous me permettre de dire un mot—car je fais aussi bien d'en finir avec cette question. En admettant qu'il n'existe pas de demande immédiate, une Commission Internationa e peut-elle refuser la permission de produire de la force hydraulique, s'il y en a nécessité de l'autre côté de la frontière, en supposant que nul n'en demande ici? Prenez ce point de vue et dites-moi ce que vous allez répondre.

M. R. C. Smith: Je suis enchanté d'avoir à répondre à ce que désire le Président, il vient de m'ouvrir un vaste champ. Toutes ces questions internationales doivent être traitées avec une grande courtoisie, je dirai plus, avec délicatesse. Mais, puisque j'aurai occasion de revenir plus d'une fois sur ces questions internationales, je puis dire maintenant que je n'ai pas regret d'avoir proféré de telles paroles, car j'ai confiance aux hommes qui sont ici, ils occupent des places distinguées dans le monde des affaires; inutile pour eux de prendre des gants blancs pour discuter les questions internationales qu'ils ont devant eux. Donc, tout ce que je vais dire s'adressera plutôt aux membres Américains qu'aux membres Canadiens de la Commission. Si vous considérez, dans les recommandations présentées au gouvernement, le besoin de force électrique que l'on propose de produire, alors je dirai, le plus poliment possible, que la Section Canadienne de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes devra étudier les besoins du Canada dans le voisinage de cette production.

Le Président Gibbons: Naturellement.

M. R. C. Smith: Je ne tiens pas à exercer aucune pression sur votre jugement. Loin de moi la pensée de vous tracer une ligne de conduite; je ne prétends pas même suggérer que cette question exerce une influence dominante, mais je dis que la Section Canadienne devrait tenir compte de sa valeur, avant de préparer sa recommandation. Si, sur examen, il est trouvé qu'il n'existe aucune demande de force électrique, ou qu'une telle force est nécessaire, mais peut être fournie par l'excédent produit actuellement, ou par ce qu'il est possible de créer, dans la localité même, je déclare alors qu'il importerait, en tous cas, de ne pas laisser ce sujet dans l'ombre.

Permettez-moi maintenant de vous parler au nom de la *Richelieu & Ontario Navigation Company.* Si j'avais préparé quelques notes, je serais tenté de croire que M. Cumberland me les aurait dérobées, car il a présenté et élaboré la cause de cette compagnie beaucoup plus puissamment et avec plus de dextérité que je n'aurais su le faire. Les rapides du Long-Sault ont été traversés en bateaux depuis 1843. La *Richelieu & Ontario Navigation Company*, après des débuts très humbles, est aujourd'hui la plus puissante compagnie de navigation de l'intérieur du pays. Son capital est de cinq millions de dollars, et elle possède des navires qui certainement figurent avec avantage parmi les autres. Elle a grandement perfectionné son service, dépensé d'énormes sommes d'argent pour annoncer la route du St. Laurent dans tout le pays et ailleurs, même jusqu'en Europe. C'est facile de faire fi de tout cela et de dire: il ne faut pas que nous laissions 'sauter les rapides' au détriment du développement des industries. Je suppose, monsieur, que nous devrons courber la tête et laisser le chariot de Juggernaut niveler tout ce qui est pittoresque et qui nous fait éprouver quelques sensations agréables au cours de la vie. Je suppose que l'on se servira bientôt de toutes nos belles cascades, et que l'on sacrifiera tout ce qui est beau, à la production de cette énergie hydro-électrique. Mais, je ne m'arrêterai pas à cette considération; je vais me placer à un autre point de vue. Nous trouvons, en relevant la statistique, que ce commerce, développé graduellement par la *Richelieu & Ontario Navigation Company*, attire plus de 50,000 personnes chaque année en ce pays, que ces personnes ont dépensé de $2,750,000 à $3,000,000 parmi nos gens d'affaires. Elles ont dépensé $3,000,000 dont notre pays a bénéficié. Je dis, en conséquence, que ceci mérite considération. Vous avez répété à foison que les droits de la navigation priment tout. Tout se réduit à ceci: nous avons maintenant un chenal naturel; on vous demande de le remplacer par un artificiel. On s'efforce de vous convaincre que le nouvel état de choses ne constituera pas un obstacle à la navigation; et, immédiatement après, mon savant ami, M. McCarthy, vous a dit, avec son éloquence bien connue, que "cette écluse sera la plus grande écluse ascenseur qui soit au monde"; que la *Development Company* attirera des curieux de toutes les parties du continent pour venir admirer cette puissante écluse, plus élevée qu'aucune de celles qui aient jamais été construites.

Permettez-moi de me rapporter incidemment à un autre sujet. M. Calvin a dit hier avec grande clarté et beaucoup de franchise, qu'on l'avait désintéressé; que lui, représentant les intérêts du flottage, avait été—puis-je me servir d'une expression vulgaire—"Squared" *réglé.* (Rires.)

M. McCarthy: Parlez-vous de bois?

M. R. C. Smith: Je ne parle pas de bois équarri, *Not square timber* (Rires). En tous cas, M. Calvin est venu ici, et il vous a dit—

LE PRÉSIDENT GIBBONS: C'est une question de vol ge, *deals.*

M. R. C. SMITH: Je ne veux pourtant pas vous parler de roulage de billes—*log-rolling*—(Rires)—toujours est-il que M. Calvin vous a déclaré ici qu'il avait fait un contrat, et que l'encre était à peine sèche sur le papier, que cette corporation commerciale avait consenti à le dédommager de toutes ses pertes. Je veux maintenant vous dire ceci, ou vous demander ceci; ont-ils du même coup—

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Réglé les vôtres, *fix you*? (Rires prolongés).

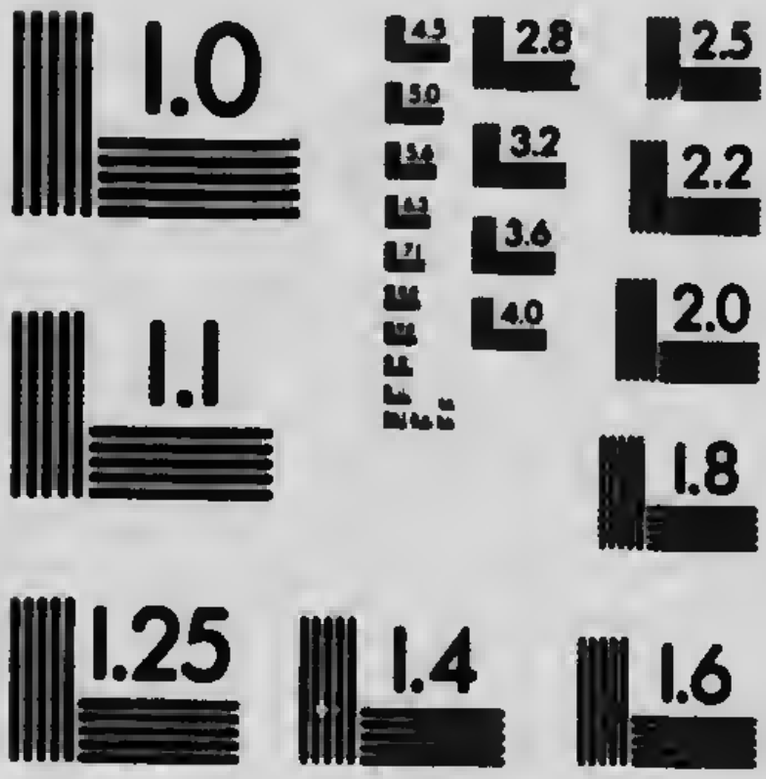
M R. C. Smith: Voilà, je crois, une des meilleures questions posées par le Président aujourd'hui. (Rires). Je n'allais pas vous demander si j'avais été *réglé*, mais je voulais vous poser cette question: cette corporation a-t-elle pris les mesures voulues pour dédommager tous les autres intéressés, lorsque les billes de M. Calvin et lorsque les trains de bois de M. Calvin, et les trains de bois de tous les autres seront glissés par cette écluse? On n'a pas dit à M. Calvin, "vous allez quitter votre commerce". On continuera encore l'exploitation du bois; le fleuve descendra encore des trains de bois, et ceux de M. Calvin et ceux de tous les autres flotteurs de bois passeront par cette écluse unique, la plus grande qui sera au monde, et quand nos bateaux à vapeur arriveront aux portes de l'écluse, et que les trains de bois de M. Calvin, ou ceux d'un autre, seront de passage dans l'écluse, il leur faudra attendre. A-t-on songé à nous indemniser pour ce retardement? Pas du tout. Je dis, m'appuyant sur le fait que cette corporation a convenu de dédommager M. Calvin, qu'elle a admis devant cette Commission qu'elle est tenue d'indemniser les autres intérêts qu'elle aura lésés.

M. MCCARTHY: Vous avez dit c'était déjà *réglé* "square"?

M. R. C. SMITH: Je voulais dire qu'elle devait dédommager les autres intéressés. Elle en reconnaît l'obligation; mais je dis qu'en agissant de la sorte, et en réglant M. Calvin, elle ne rend pas cette route de transport plus commode ni plus rapide ou expéditive pour ma compagnie et pour ceux qui en font usage. Autre chose. Cette route que nous avons suivie, et qui est libre, sans obstruction, passe par des eaux internationales. Une petite partie de cette voie, à l'endroit où le fleuve forme coude, se trouve entièrement sur territoire américain, mais lorsque cette route suit les eaux internationales, elle est libre de toute obstruction. On propose maintenant de remplacer cette voie libre par une seule écluse, située tout entière en territoire américain. Cette écluse se trouve non seulement sur le côté américain, et propriété du gouvernement des Etats-Unis, nous dit-on, mais les ouvrages de régulation et de commande, se rattachant à cette entreprise de production de force hydraulique, eront totalement construits aux Etats-Unis.

MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)



APPLIED IMAGE Inc
1653 East Main Street
Rochester, New York 14609 USA
(716) 482 - 0300 - Phone
(716) 288 - 5989 - Fax

Le Président Gibbons: Me permettez-vous de vous interrompre encore? Ces détails n'ont pas été définis, et je ne sais pas si je puis le dire, mais il me semble que les ingénieurs canadiens n'ont pas insisté pour qu'une écluse soit placée du côté du Canada. C'est un des détails qui sera discuté subséquemment, mais il me semble que le gouvernement du Canada tient à ce qu'une écluse soit construite aussi sur le côté canadien.

M. R. C. Smith: Je remercie bien le Président. Cela prouve ce que le monde dit, que l'on ne nous donne pas de renseignements, et personne ne l'a déclaré avec plus de force que M. Clark à la séance de ce matin.

Le Président Gibbons: Nous ne nous occupons pas de ces détails maintenant.

M. R. C. Smith: Je parle des grandes lignes du plan que M. Rickey nous a donné hier sur la carte.

Le Président Gibbons: Il n'y a rien de formel; ce sont seulement des questions générales qui sont devant nous et que vous discutez—il ne faut pas barrer le fleuve, qu'elles que soient les raisons. Je crois que ce que vous avez dit jusqu'ici en vos discussions a de l'importance.

M. R. C. Smith: Je me demandais si l'on avait décidé quelque chose, et comment on a réglé M. Calvin (Rires).

M. R. C. Smith: Il semble que l'on a dû trouver une raison quelconque pour arriver à faire un contrat en bonne et due forme avec M. Calvin. En tous cas, je déclare que nous avons raison de nous apposer à la construction, les ouvrages de commande, le canal et l'écluse étant tout à fait en dehors du territoire canadien. Ces ouvrages de commande—je n'ai pas besoin d'y insister car la chose est trop visible—ne font pas partie d'un projet de navigation, ils font partie des ouvrages de production de force hydraulique. Ces ouvrages de commande seront mis en exercice pour les besoins de la production d'énergie hydro-électrique, et non pas dans l'intérêt de la navigation. Ils pourraient être manœuvrés de façon à exercer une influence sur tout le chenal jusqu'à Québec. Ces ouvrages de commande seront plus nécessaires au temps de l'eau basse qu'en tout autre temps, et s'ils retiennent l'eau pour fins de force hydraulique, ils pourront faire varier de quelques pouces le chenal des navires, ce qui portera préjudice à toute la navigation du Long-Sault. Maintenant, quant aux plans qui seront adoptés, quels qu'ils soient, je tiens à dire que nous voulons avoir aussi de notre côté, et sous notre juridiction, des ouvrages de régulation ou de commande. Je désapprouve l'usage du canal par les Etats-Unis, au détriment des intérêts du Canada M. Cumberland a cité un certain nombre d'exemples pour montrer que les intérêts canadiens n'ont pas toujours été respectés par ce pays. En me mettant au point de vue international, j'invite nos amis Américains à

se mettre à notre place, et à examiner la proposition, non pas en Américains, mais en Canadiens, pour savoir quelle sera leur réponse.

Le Président Gibbons: Je suis fier de dire qu'ils la discuteront et qu'ils l'ont toujours discutée judicieusement.

M. R. C. Smith: Je dis, donc, que s'ils veulent tenir compte du fait que, sur une quantité de 600,000 chevaux-vapeur, 100,000 seulement seront produits sur le côté américain, ou soumis à la juridiction américaine, et que l'écluse appelée à remplacer la route libre de toute obstruction sera construite du côté canadien, et mise à la disposition du gouvernement du Canada, et que tous les autres ouvrages de commande et de régulation seront aussi en ce pays, ils ne pourront pas, en conscience recommander ce projet.

M. Cumberland a fait une heureuse description de la beauté naturelle des rapides. Nous devons, a-t-il dit, y voir une source de revenu et des droits acquis. On a dépensé des sommes énormes d'argent pour y amener des touristes. Mes amis ici présents ont prétendu que l'on allait nous donner quelque chose de mieux. Ils me font penser à cette Ecossaise qui disait: "Elles sont grandes, les œuvres du Créateur, mais les travaux des hommes sont supérieurs à toutes". (Rires). On va remplacer les rapides par cette écluse et ce barrage, dont le pittoresque et la beauté attireront des visiteurs de tous les coins du monde. Je crois que la *Richelieu & Ontario Navigation Co.*, qui a créé cette industrie, est en lieu, mieux que la *Development Company* ou toute autre personne, de dire ce que le monde vient voir. Ces touristes viennent jeter un coup d'œil sur les plus grands rapides navigables du monde; et quand une fois le fleuve aura été barré, on ne reverra plus ces rapides en leur grandeur actuelle: ils auront disparu pour toujours. La navigation ne sera jamais dans les mêmes conditions, une fois le barrage construit. On nous a dit que ce projet améliorerait la navigation. Je ne puis discuter ceci, puisque vous avez déjà dit que les plans n'ont pas été tracés ni adoptés; donc il m'est impossible de dire—je ne le pourrais quand même—mais les ingénieurs peuvent nous renseigner sur la marche des courants. Le capitaine Battin est ici. Il a navigué sur ce fleuve pendant nombre d'années. J'ai discuté le sujet avec lui; il craint les effets des barrages sur ces courants. Nous ne savons rien sur la hauteur des barrages; nous ignorons quelle sera la déviation ou le refoulement des eaux. Naturellement, les pilotes sont incapables de le dire, avant que les ingénieurs aient calculé les effets qui seront produits sur les courants, mais il reste le point fondamental de la question: on propose de changer totalement le caractère de la navigation du fleuve.

D'un autre côté, on a recommandé que le gouvernement exécute lui-même le projet. J'avoue franchement que nous n'approuverions guère le gouvernement qui entreprendrait ce travail. Néanmoins, si

l'exécution du projet incombait au gouvernement, il y aurait une différence, car la corporation qui l'exécuterait aurait pour objet la production de force hydro-électrique et la réalisation de dividendes. Le gouvernement, au contraire, aurait pour but premier l'amélioration de la navigation. Pourquoi cela, parce que je vois en ce moment parmi nous un des commissaires port de Montréal, et il disait, il n'y a pas encore trois semaines, qu'il existe une course continue entre la production de l'Ouest et les facilités de transport de l'Est. Nous n'avons pas encore défriché cinq pour cent des millions d'acres de terre destinées à la culture. Ce Nord-Ouest se développera rapidement d'une année à l'autre. Les produits devront se rendre à l'océan. C'est par la voie du St. Laurent, le grand artère, le chenal naturel, amélioré et libre de tout entrave, comme l'a dit M. Kennedy, que devra passer la majorité du grain et des produits de ce Nord-Ouest. Je déclare que la plus importante question qui se présente aujourd'hui au gouvernement est celle du transport. Je dis qu'une considération générale seulement devrait faire réfléchir cette Commission avant de formuler une recommandation à l'effet de barrer la totalité du St. Laurent, et de placer le trafic qui se dirige vers l'est, en passant par les rapides, entre les mains d'une puissance étrangère, bien que amie, en lui confiant cette écluse unique et les ouvrages de commande. On a dépensé des flots d'éloquence pour démontrer que nous devons conserver nos ressources naturelles. Je me demande si l'on a jamais pu supposer que cette Commission, formée d'hommes intelligents, et cette compagnie d'hommes aient pu croire que le moyen de conserver nos ressources nationales était de les utiliser en les livrant à une corporation privée, qui s'en servira pour en extraire des millions de dollars de revenus. J'affirme, monsieur, que ce n'est pas ainsi que j'entends la conservation de ces ressources. Je dis que la situation sera différente, si le gouvernement exécute lui-même l'entreprise, car son objet premier sera la navigation et la production de la force un but secondaire. Au contraire, maintenant toute l'entreprise est l'œuvre d'une corporation privée, dont le but—louable si l'on veut—est l'application de notre héritage national à la production de dividendes pour des particuliers. (Applaudissements prolongés.)

M. Hilliard: J'ai parlé hier de la position légale du gouvernement de l'Ontario. Je désire vous dire un mot aujourd'hui sur la possibilité de barrer le Long-Sault. Je tiendrai compte à ce sujet des droits acquis des habitants du comté de Dundas et du village de Morrisburg, représentés à la législature par Sir James Whitney. L'expérience des résidants de ce district, doublée de celle des bateliers de la région, devrait, à mon s[illegible] avoir du poids sur cette Commission. L'expérience a démontré [illegible] lorsqu'il s'est formé un amoncellement de glace à Cornwall, en aval du Long-Sault, le niveau de l'eau a monté de vingt pieds dans

le fleuve. Le résultat fut que l'eau, libre partout, s'éleva de vingt et un pouces aux bassins de Morrisburg. A première vue, cet effet a tout l'air d'une impossibilité, étant donné la grande hauteur des rapides du Long-Sault. Nous avons faire venir ici des témoins qui confirmeront, sous serment, la vérité de cette déclaration. Nous ne les avons pas amenés aujourd'hui, car nous ne savions pas quelle tournure prendraient les discussions. En outre, à trois différentes reprises, des ponts de glace se sont formés entre l'île Croil et la rive principale, dans le voisinage immédiat du canal de Farran Point. Les habitants de l'île, à la faveur des ténèbres de la nuit, aident la nature à former ces entassements de glace; ils scient la glace qui se forme dans les anses au commencement de la saison; celle-ci, lancée dans le courant, vient se buter sur les bords de l'île, et y forme un pont de glace. Le fleuve est entièrement ouvert entre ce point et l'extrémité ouest des rapides Galop, soit une distance de trente-cinq milles; il se forme en cet endroit de grandes quantités de glace de fond et de frasil. De plus, la neige et le vent détachent de grandes galettes de glace des baies qui se trouvent le long du bord. Quiconque passe, en hiver, le long du fleuve, dans le comté de Dundas, peut voir cette glace et ce frasil et cette neige descendre le courant en grandes quantités. Ces masses de glace, en se tassant contre l'île Croil ont formé les ponts de glace de 1879, 1887 et 1905; ces amoncellements s'élargissaient d'un demi-mille à deux milles par jour. Les dommages ne furent pas très considérables avant la réunion de la glace de fond et des glaces flottantes, fondantes, et du frasil, dans les parties plus étroites du fleuve. Un de ces endroits est appelé pointe Weaver, à environ cinq milles de l'île Croil. A cet endroit la glace et la neige, qui cimentaient les glaçons, étaient entassées jusqu'au fond. La glace se forma à l'ouest de cet endroit et força l'eau à s'élever au-dessus des couches déjà formées en aval. Pendant une nuit une poussée de glace se produisit; elle grimpa sur la rive située entre la pointe Weaver et la baie Cook, écrasa une maison d'habitation, renversa la fournaise, et le feu consuma le logis; les occupants s'en échappèrent la vie sauve. En 1905, tout le chenal du fleuve, à l'ouest du village de Morrisburg, se remplit de glace de fond et de neige, par suite de la formation d'un petit barrage à l'île Croil. L'usine génératrice fut complètement submergée; elle avait été louée à Morrisburg par le gouvernement du Dominion. L'usine fut mise hors de service pendant quelque temps, ainsi que les bassins; les portes et même les chaussées du canal furent endommagées par les glaces. Nous avons ici une photographie de l'état du fleuve qui représente une vue de l'engorgement (la photographie est montrée au président). Cet amoncellement se produisit dans la dernière partie de février, alors que le soleil avait déjà de la force. Heureusement, aussi, que le temps doux se prolongea, ce qui permit à l'eau de se creuser une issue à travers la

glace. Voici une autre vue photographique du même amoncellement; elle représente la rive américaine et les îles. L'île Dry, maintenant la propriété de M. Corrigan de Cleveland, fut submergée. (Une deuxième photographie est présentée au président). Si le thermomètre eût marqué zéro fahrenheit en ce moment, ce qui arrive fréquemment en février, avec vent d'ouest en plus, cet engorgement aurait emporté les portes de l'écluse, et causé l'inondation de la plus grande partie de Morrisburg. Nous avons d'autres photographies qui représentent les bords du fleuve à Morrisburg complètement inondés. Une montre l'usine génératrice sur la chaussée du canal; l'eau atteint presque le sommet de la chaussée. Les eaux montèrent à une telle hauteur qu'elles éteignirent les feux en notre usine auxiliaire. Il nous fallut placer une autre machine sur la chaussée du canal, pour actionner les pompes du service d'eau. Ces autres photographies représentent toutes les remises à bateaux et les quais complètement inondés.

Nous disons que dans toute l'histoire du Canada, depuis que les Loyalistes Anglais se sont établis sur le devant du comté de Dundas, il ne s'est produit aucun amoncellement de glace dans le fleuve, excepté lorsque l'homme a forcé la nature à changer le cours des choses. Si les habitants des îles, qui voulaient traverser le fleuve en traîneaux, n'eussent préparé ces ponts, nous n'aurions jamais eu d'amoncellements. Maintenant voici le point important: les eaux, comme l'ont dit M M. Rickey et Holgate, à l'ouest du Long-Sault ont une vitesse d'environ deux milles à l'heure, mais dans notre rigoureux climat, ces eaux gèlent au commencement de décembre. Lorsque le temps sera couvert, que les jours seront courts et que les accumulations de glace de fond, de frasil et de neige fondante descendent les rapides Galop et les autres rapides, et que le tout se rassemblera, nous aurons la répétition de ces amoncellements chaque année, au lieu de les avoir à de longs intervalles. Mais la *Development Companies* disent, "oh, nous y rémédierons". Nous voudrions savoir qui seront ces "nous" et de quels moyens ils se serviront pour nous protéger contre ces amoncellements. Je diffère d'opinion avec mes savants amis qui se disent contents de la décision du Président, quand il déclare que nous aurons un rapport sur la possibilité du projet, mais nous ne nous attarderons pas aux questions de détail. Avec tout le respect que je vous dois, je déclare que le rapport sur la possibilité n'a de valeur que s'il n'indique comment seront sauvegardés les autres intérêts. Toute la possibilité de barrer le fleuve dépend de la manière que les droits acquis le long des rives du fleuve, et ceux des villages de Farran Point, Osnabuck, Morrisburg, etc., seront protégés. De tels droits acquis ont la priorité. La Compagnie dit qu'elle se servira de brise-glaces. Si l'on construit un barrage d'une hauteur de 40 à 45 pieds au Long-Sault, on créera une nappe d'eau relativement dormante

jusqu'à Farran, soit une distance de 5 à 6 milles. La Compagnie nous dit que le barrage fera monter de 2 pouces le niveau de l'eau à Morrisburg. Comment le sait-elle? Personne au monde ne peut dire de combien de pouces sera élevé le niveau de l'eau à Morrisburg, étant donné que le fleuve est tellement sinueux et rempli d'îles, si l'on permet à ces amoncellements de se produire. J'ai vu se former ces empilements de glace, je les ai vus abattre des arbres sur les bords du fleuve, des érables de deux pieds de diamètre. J'ai vu les riverains transporter leurs effets, leurs instruments agricoles, leurs voitures, sur les terres hautes à proximité de la ligne du chemin de fer *Grand Trunk*—qui su la ligne de partage des eaux. Je les ai vus passer des nuits sans dormir, de peur d'être surpris par ces glaces mouvantes. Je suis sous l'impression que le barrage du fleuve St. Laurent au Long-Sault créera de pareils états de choses. Messieurs, écoutez ceci: sur une distance de cinquante milles, entre Prescott et Cornwall, le fleuve a une dénivellation de neuf pieds. A l'ouest de Prescott le fleuve gèle; aucun danger de glace de fond à l'ouest de Prescott; aucune crainte d'engorgement à l'ouest de Prescott. Ces amoncellements pourraient se produire à Cornwall et à l'est de cette place, mais la nature y rémédie. La grande superficie du lac St. François, et sa grande profondeur servent à emmagasiner les glaces de fond qui se forment dans les eaux courantes de l'ouest. Si le barrage du Long-Sault était une garantie que toute l'eau de surface gèlerait jusqu'à Prescott, nous ne nous opposerions pas directement au projet. Notre usine génératrice serait mise hors de service, nous aurions droit à compensation sous une autre forme d'énergie électrique, ou nous pourrions peut-être vendre notre installation. Mais quand l'eau du fleuve sera refoulée jusqu'à Farran Point, nous sommes en pertes. La vitesse du courant étant de "deux milles à l'heure", quiconque connaît le passé de ce climat avouera que le fleuve gèlera.

Je dis, qu'avant que l'on fasse aucun rapport cette Commission ne devrait pas s'occuper de préparer aucun rapport intérimaire, mais elle devrait demander la permission d'entrer dans les détails. Cette Commission avait raison quand elle demanda, lorsqu'elle siégea à l'hôtel King Edward, que les renseignements les plus complets devraient être fournis. Quel résultat obtiendra-t-elle, si elle se contente de faire rapport sur la simple question que ce projet est faisable en partie, quelque part, d'une façon quelconque? Ce rapport sera présenté au Congrès, et le Bill approuvé. Ce rapport sera présenté au Parlement à Ottawa, et approuvé par les Chambres. Nous ne pouvons séparer cette question des complications qui vont être présentées aux Parlements. C'est un véritable nœud Gardien. Donc, je soutiens que la Commission ne devrait présenter aucun rapport ni à l'un ni à l'autre Gouvernement, avant que les détails les plus complets n'aient été obtenus, et que le

rapport n'ait été adopté en son entier. Si je comprends bien la Commission, elle se propose, à l'ajournement de cette assemblée, de présenter un rapport à son gouvernement respectif, sur la possibilité [illegible] barrer le fleuve; et je demande, avant l'adoption du plan des compagnies, que l'on nous accorde le privilège de le discuter. Messieurs de la Commission, le malheur sera alors irréparable. Si cette Commission demande aux différents gouvernements la faveur de passer en revue ces plans avant de recommander la possibilité de réaliser ce projet, je crois que je puis dire que nous retirerons toutes nos objections. (Bravo, bravo). N'est-il pas possible à la Commission de demander l'autorisation de faire rapport sur les plans, avant de présenter un rapport quelconque à son gouvernement respectif? Il me ferait plaisir de voir le Président se rendre à ma demande.

Le Président Gibbons: Je vais essayer de répondre, mais je ne puis pas parler au nom de toute la Commission. Je vous ai fait connaître mon opinion. Tous les sujets dont vous avez fait mention ont été étudiés par les ingénieurs du gouvernement. J'ai pu avoir le bénéfice de leurs renseignements spéciaux. Ce n'est pas la première fois que cette Commission entend parler de la question des glaces. Tous ces sujets ont donné lieu à des rapports et ont été étudiés par des hommes qui croient les comprendre, et la Commission va les examiner. J'ai cru que nous pourrions en finir à la suite de cette discussion. Il est impossible d'épuiser en une assemblée du genre de celle-ci tous les détails d'un plan de l'étendue de celui-ci. Jamais on ne pourra y arriver. Il faudra scruter les plans soigneusement, et il sera nécessaire de formuler une quantité de dispositions auxquelles on n'a pas même fait allusion ici, mais qui sont présentées aux ingénieurs du Gouvernement et à la Commission. Quand toute cette masse de données aura été mise en ordre, c'est mon idée—mais je ne parlerai qu'en mon propre nom—que le public devra être consulté de nouveau. Si nous concluons que le projet est possible sous quelque forme, il me semble que notre devoir sera de vous donner connaissance des plans qui auront été approuvés et des garantie [illegible] été fournies, pour que le public ait l'occasion de les examine[illegible] approuver ou de les condamner.

M. [illegible] Sera-ce avant ou après que la Commission fera son rapport [illegible] vernements respectifs sur la possibilité du projet? Voilà le sujet.

Le Président Gibbons: C'est une question à laquelle je ne répondrai pas pour la Commission. Mon idée personnelle était de proposer qu'il serait peut-être possible de rédiger un rapport portant que d'après certaines circonstances—en suivant beaucoup le genre de remarques faites aujourd'hui par M. Kennedy—moyennant certaines conditions et dispositions, le projet serait réalisable.

M. HILLIARD: Puis-je demander comment la Commission peut faire rapport sur les conditions et les sauvegardes sans avoir tous les plans détaillés?

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Les ingénieurs de notre Commission et ceux du Gouvernement, qui doivent connaître ce qui leur est nécessaire, ont pensé avoir la somme de détails suffisants pour leur permettre de former une opinion sur la nature générale de l'entreprise, moyennant certaines conditions. Je ne suis pas ingénieur. Les ingénieurs du Gouvernement et ceux de la Commission ont pensé avoir les données voulues pour régler la question générale.

M. HILLIARD: Alors, M. le Président, le public n'aura maintenant pas l'occasion de critiquer les plans qui ont été présentés et dont vous avez eu connaissance?

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Je ne vois pas que des plans définis aient été soumis. Je suis sous l'impression qu'on ne s'occupe actuellement que de la proposition générale.

M. HILLIARD: Alors, ce qu'il conviendrait de demander à la Commission, avant qu'elle présente son rapport, et ce que je conseille fortement, c'est ceci: Je trouverais opportun, qu'au moins, ces plans fussent soumis au public, avant qu'un rapport soit furmulé par cette Commission. C'est à dire, après que l'on a commencé à faire des recherches sur cette affaire, je trouve qu'il ne devrait pas y avoir d'investigations faites par les ingénieurs de la *Development Company* et ceux du Gouvernement qui ne soient au préalable, présentées au public, avant que cette Commission prépare son rapport. C'est mon opinion. Il me semble que ce serait manquer de courtoisie à l'égard des différents intéressés, qui ont été invités à paraître devant cette Commission que de permettre que sur la grande et l'importante partie de l'enquête, les promoteurs puissent s'adresser au gouvernement, et que les autres intéressés ne puissent obtenir de la Commission que de vagues renseignements.

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Je crois que nous comprenons votre question.

M. HILLIARD: Par exemple, M. le Président, je soutiens qu'un rapport privé du Gouvernement du Dominion au Président de cette Commission Internationale des Eaux Limitrophes nous prend à notre désavantage. La question principale que nous venions discuter se trouve éliminée. Si ceci doit être la fin de l'enquête, je dis, au nom du Gouvernement de l'Ontario que nous devrons prendre d'autres procédés.

M. KING: M. le Président, je me trouve dans une position très très difficile. Je n'aimerais pas à être traité de rabâcheur et de remplisseur. D'autres ont fait du rabâchage et du remplissage. Cependant, je dois, déclarer formellement, au nom des intérêts que je représente, que je

n'approuve nullement le projet tel qu'on pourrait peut-être le supposer par l'attitude semi-conciliante que j'ai semblé prendre il y a un instant. Les déclarations que j'ai faites étaient basées sur une entente qui, maintenant, prend la tournure d'avoir été plutôt une méprise, et je veux essayer de me rectifier; parce que j'étais désappointé—je l'avoue humblement M. le Président—en voyant de quelle manière la Commission a traité hier notre entente antérieure. Je tiens à mettre les choses au point maintenant, car je ne veux pas que l'on vienne me dire, un jour ou l'autre, que nous avons convenu au nom des intérêts de la navigation, que le projet était acceptable. Ce que nous avons dit c'est que nous étions disposés à nous tenir à l'écart, pourvu que nous fussions en possession de tous ces plans. Si l'on ne veut pas se rendre à notre désir, nous maintenons notre opposition.

M. Hilliard: Il y a ici un monsieur Connolly des environs de Morrisburg et Dundas—qui a vécu plusieurs années à cet endroit, et qui est né sur le bord du fleuve; il aimerait à donner quelques renseignements.

M. W. C. Connolly: Monsieur le président et messieurs les Commissaires, je suis ici pour représenter mes propres intérêts seulement. J'ai demeuré toute ma vie dans les environs de Morrisburg, et j'ai des intérêts, actuellement, sur les deux côtés du fleuve. Je désire vous dire que, en général les anciens résidants des bords du fleuve sont terrifiés en entendant parler de ce projet, car ils ont déjà été témoins d' nondations. Moi-même j'ai vu une fois un amas de glace au-dessus des rapides; cet amoncellement parut inoffensif, au début, mais bientôt il remplit le fleuve de fond en comble et causa des dommages sur une distance de 11 milles. Je ne connais aucune force humaine capable de nous débarrasser de ces amoncellements. Ce sont des choses que nous croyons au-dessus du pouvoir de toute compagnie ou peut-être de tout Gouvernement, étant donné certaines conditions. Maintenant, tel que je le comprends, le sommet du barrage dont la construction est projetée, sera au-dessus du niveau du bief d'amont du canal de Cornwall. Une ligne horizontale tirée du sommet de ce barrage sera d'environ dix pieds au-dessus de la surface du Saint-Laurent à Morrisburg, à vingt milles en amont de ce point, c'est-à-dire qu'un barrage de 20 pieds de hauteur serait submergé en c[illegible] droit.

M. McCarthy: M. Connolly, êtes-vous intéressé dans quelque autre projet de force hydraulique dans la localité?

M. Connolly: Non, mais j'ai placé des fonds dans ce qu'on appelle la force hydraulique de Waddington. Autrefois j'en possédais une partie.

Le Président Gibbons: Je ne comprends pas M. King lorsqu'il dit qu'il ne retire pas son opposition à cause de quelques arrangements. Je ne vois aucun changement entre hier et aujourd'hui. Mais on de-

mande maintenant à la Commission d'exprimer une opinion sur l'effet général —et la pression provient de l'action du Congrès.— Les membres de la Commission américaine ayant reçu une communication du Congrès il nous a fallu y voir. Les commissaires sont unanimes et l'ont toujours été sur ce point, que, s'ils décident d'exprimer une opinion en faveur, ils exigeront comme première condition que les plans leur soient soumis et approuvés par eux.

Le Commissaire Clinton: L'approbation des Commissaires est requise.

Le Président Gibbons: Ces plans doivent être approuvés avant d'être soumis, même à l'approbation des différents Gouvernements. Naturellement nous ne pouvons que recommander. Mais si ces plans nous sont soumis, nous les mettrons à votre disposition, pour que vous puissiez les critiquer. Je ne vois pas d'où provient le malentendu. Je puis dire seulement que nous entrerons cette condition, advenant que nous serons favorables au plan général.

M. King: M. le Président, devons-nous comprendre que c'est une déclaration faite de la part de la Commission ou si c'est l'opinion personnelle du Président?

Le Président Gibbons: J'ai parlé au Général Ernst; je crois que c'est l'opinion générale, n'est-ce pas? Etes-vous de mon avis?

Le Général Ernst: Je n'ai aucune objection du tout à ce sujet; mais il me semble que c'est une grande perte de temps. Je ne vois pas qu'une assemblée telle que celle-ci puisse se prononcer sur les détails d'un plan d'ingénieurs. Nous voulons entendre toutes les objections que peuvent présenter les intéressés; mais, quand il s'agit de régler les détails d'un plan d'ingénieurs, je ne vois pas comment procéder dans une assemblée comme celle-ci. C'est tout. Mais, si tel est votre désir, je n'ai aucune objection à vous les soumettre.

M. King: Pas nécessairement dans une assemblée générale. Si les divers intérêts, qui sont maintenant diamétralement opposés au projet, étaient mis en position de se consulter avec des experts, c'est réellement ce dont nous avons besoin, plutôt qu'une occasion donnée dans une assemblée de ce genre qui, d'après moi, n'est pas le lieu voulu.

Le Président Gibbons: Pour ma part, je suis tout à fait de votre avis, ainsi que le sait M. King, je comprends que l'avantage devrait vous être offert et que vous voudriez en profiter, en amenant des experts indépendants et qui peuvent donner le profit de leur opinion devant la Commission. M. King se rappellera que même, lors de l'assemblée tenue à Montréal, j'étais de son avis. J'ai toujours demandé l'opinion d'experts indépendants.

M. R. C. Smith: Permettez-moi au directeur général de la *Richelieu & Ontario Navigation Company* de dire quelques mots de son horaire?

LE PRÉSIDENT GIBBONS: Certainement.

M. C. J. SMITH: En plus des remarques de votre avocat, M. R. C. Smith, j'aimerais à expliquer sur quoi nous devons nous baser pour préparer notre horaire qui sera dérangé par ce projet. Nous sommes forcés d'adopter un horaire que nos bateaux doivent suivre en quittant Toronto, après l'arrivée de tous les trains de l'Ouest et des bateaux de Niagara, c'est-à-dire à trois heures de l'après-midi. Nous suivons un horaire pour nous rendre à Charlotte, pour faire raccordement avec les trains qui partent de ce district pour se rendre via Rochester à New York et aux points centraux de l'Etat de New York. Ces trains sont là peu de temps après notre arrivée, et, après que nous avons pris les voyageurs qui sont amenés par voie de Rochester, nous descendons à Kingston pour faire raccordement à très bonne heure avec les wagons-dortoirs du Grand Trunc venant de l'Ouest. Ces wagons-dortoirs amènent les voyageurs qui n'arrivent pas à Toronto à trois heures, mais viennent de Chicago et de l'Ouest pendant le jour et se rendent, pendant la nuit, de Toronto à Kingston où nous les embarquons à six heures du matin. C'est une question de raccordement avec les trains. De là, nous nous rendons à Clayton prendre les voyageurs amenés par les différentes lignes du New York Central, dont les trains arrivent vers sept heures du matin. A partir de ce point, nous n'avons pas de temps à perdre, car il a été raccourci par ces raccordements de trains, pour nous rendre de jour à Montréal, afin de transborder des passagers sur nos bateaux qui se rendent à Québec et qui partent de Montréal à sept heures du soir. En arrivant à Québec, les passagers sont transférés à Lévis sur un bateau traversier; de là ils se rendent à divers points par les chemins de fer de l'Intercolonial et du Québec Central. Afin de faire ces raccordements, les bateaux doivent quitter Montréal au plus tard à sept heures p.m. En vue d'arriver à ce résultat et pour améliorer l'état des choses, de même que pour créer un système d'excursions, la *Richelieu & Ontario Navigation Company* a dû construire des Steamers modernes et rapides pouvant accommoder plus de passagers. Il a fallu en arriver là, car de nos jours il faut donner mieux aux touristes, un service pouvant rivaliser avec les autres services de touristes par eau et par chemins de fer. Par conséquent, nous ne pourrons nous soumettre aux nouvelles conditions sans subir des pertes. On nous dit qu'en nous servant de la nouvelle écluse sur le côté Américain, notre voyage de ce point à Montréal ne sera retardé que d'une demi-heure. Il est permis d'en douter. Les seuls renseignements que nous ayons sur ce sujet, nous ont été fournis par les ingénieurs qui représentent les promoteurs de ce projet. A l'heure qu'il est, nous profitons des courants d'amont et de ceux d'aval du Long-Sault. Il est impossible de déterminer le temps qui nous sera nécessaire

cessaire. Nos pilotes n'ont pu obtenir de renseignements, en dépit des promesses à ce sujet, faites à la réunion de novembre; nous ne les possédons pas en [illegible]. Je ne crois pas me tromper en disant qu'[illegible] ntendent, par cette demi-heure de retardement, le temps du passag[illegible] l'écluse. Mais, en supposant que d'autres gros bateaux, y devanc[illegible] les nôtres, notre retardement sera prolongé du temps nécessaire à leur passage. Même nous n'arrivons pas actuellement toujours en temps à Cornwall. Il nous faut tenir compte des brouillards et attendre l'heure des trains, mais si nous avons le malheur d'être retardés, nous pouvons rattrapper ce retardem[illegible] car no[illegible] disposons d'une certaine marge de récupération. Cette marge sera prise et sera insuffisante, si nous sommes obligés de passer par des écluses. Si nous étions obligés de passer par le canal de Cornwall, en nous rendant vers l'est, nous serions retardés de quatre heures; et nous ne pourrions pas nous rendre à Montréal en un jour, car lorsque les ténèbres commencent, il est impossible de passer par les rapides. Nous serions obligés de remettre ce voyage qui était le seul objectif des touristes venus en notre pays. Ceci aurait pour résultat de détruire la principlae source de revenus de notre commerce. Quatre-vingt-dix à quatre-vingt-quinze pour cent de nos passagers viennent de l'Ouest, et voyagent par terre et par eau. Nous déclarons que ce sont les rapides du Long-Sault, les Mille-Iles et les autres rapides qui attirent ces touristes. Briser un chainon de cette chaine, c'est endommager notre commerce, et nous ignorons les pertes qui peuvent en résulter. Nous pouvons dire, toutefois, que si nous sommes obligés de suspendre le service de nos bateaux qui descendent les rapides, et si nos passagers sont tenus de prendre le train pour se rendre à Montréal, le nombre de nos touristes tombera de 300 à 400 par jour à 50 par jour, et cela au milieu de la saison. C'est la raison qui me pousse à vous parler de cet horaire. Tout est réglé selon cet horaire, et nous ne pouvons le suivre qu'en partant de Kingston à 6 heures du matin, et à 5.30, lorsque les jours se raccourcissent. Donc, tout obstacle à la navigation sur ce fleuve entraînera des dommages réels et des pertes sérieuses.

Le Président Gibbons: Y a-t-il plusieurs autres messieurs qui veulent parler à cette séance? Si beaucoup désirent prendre la parole nous ferions peut-être mieux d'ajourner et d'aller déjeuner. Quels sont ceux qui désirent parler, y en a-t-il plusieurs?

M. McCarthy: Je ne le crois pas.

Le Président Gibbons: Si personne ne tient à parler, je crois qu'il serait bon de lever la séance générale.

M. Pringle: Quelques mots seulements au sujet de l'énergie électrique pour les parties de l'est. Je crois que l'on a dit des faussetés sous ce rapport. J'ai sur moi des correspondances relatives à l'énergie électrique. Quelques-uns ont dit ici, je crois, que cette énergie, prise à

l'usine génératrice coûtait $12 par cheval-vapeur, En premier lieu, on a mis ce prix à $12, sans restriction, plus tard on a modifié la chose, et l'on a dit que c'était $12, prise à l'usine. Je trouve maintenant que les prix de l'énergie électrique, dans cette partie de l'Ontario, sont mentionnés dans une circulaire publiée par la *Hydro-Electric Power Commission* de l'Ontario. Cette énergie se vend à l'usine génératrice de $9 à $10 par cheval-vapeur; aux points de distribution elle coûte de $18 à $29.50. Nous ne savons pas où est établie cette usine—aucun de nous, qui demeurons dans l'est de l'Ontario, n'en a connaissance—mais j'ai des correspondances que nous, citoyens de Cornwall, avons échangées à ce sujet avec la *Hydro-Electric Commission.* Nous cherchions à nous procurer de l'énergie électrique, et personne n'a pu nous en fournir en cette région. Nous avons suggéré un ou deux projets réalisables pour obtenir cette énergie; mais on nous a répondu qu'un de ces plans était hors de question, et l'on a parlé vaguement de s'adresser à Waddington. Quand nous avons fait des recherches—

M. HILLIARD: A quelle date était-ce, M. Pringle?

M PRINGLE: C'était en 1906, et les démarches furent continuées pendant quelque temps. Je dis que c'étaient les prix que l'on nous a demandés pour nous fournir de l'énergie électrique.

M. HILLIARD: Quelle est la date de la circulaire?

M. PRINGLE: 1908.

M. HILLIARD: Ce tarif a été revisé depuis.

M. PRINGLE: Les prix varient. L'énergie hydro-électrique se vend $18.10 à Toronto; à St. Marys, les prix vont jusqu'à $29 50; ils sont de $26 à Hespeler, $24 à Berlin, $26.50 à St. Thomas, et ainsi de suite. Je puis vous dire, M. le Président, ainsi qu'à vous, messieurs, que Brockville, Cronwall et les autres villes de l'est ne cherchent pas à se procurer de l'énergie à ces prix-là. J'abuse un peu de votre patience, mais si vous voulez m'accorder un instant j'aurai bientôt fini. On a parlé de tout au cours de ces séances, depuis des broquettes jusqu'au monopole de la vente du bœuf, et l'on a souvent perdu le sujet de vue. J'ai écouté attentivement l'exposé de M. Kennedy, car nous Canadiens, avons la plus grande confiance en lui. Nul mieux que lui ne connaît le fleuve St. Laurent et ses différents états et conditions, car il s'est trouvé si longtemps en rapport avec les travaux du port de Montréal. J'ai noté avec soin ce qu'il a dit, car il a traité de la question la plus essentielle. Cette question vous a été présentée, messieurs, je la répète: "ce projet est-il réalisable?" M. Kennedy l'a traitée de main de maître, car il a touché à tout ce qui s'y rapporte. Il a dit que cette entreprise peut être exécutée sagement et avec sûreté. N'est-ce pas la situation tout entière?

M. HILLIARD: M. Pringle accepterait-il toute la réponse de M. Kennedy?

M. PRINGLE: Une minute, M. Hilliard; je ne vous ai pas interrompu. M. Hilliard nous a fait un exposé très sérieux; je serais peiné si j'apprenais que nos amis de Morrisburg devaient être incommodés par l'eau. Je crois que nos ingénieurs peuvent satisfaire M. Hilliard quant à ce qu'il demande relativement à ce projet. Nous ne parlerons pas de ce point maintenant, car je ne crois pas que ce soit le temps. Il ne s'agit pas de savoir si les citoyens de Cornwall ou la Chambre de Commerce de Cornwall accepteront l'opinion de M. Kennedy. M. Kennedy a déclaré que ce projet peut être exécuté sagement et avec sûreté. C'est une question de détail à régler par les gouvernements respectifs. Je regrette que quelqu'un ait traité cette Compagnie comme étant composée "d'étrangers" à notre pays. Pourquoi avoir dit ce mot? Les principaux actionnaires de cette Compagnie ont placé deux ou trois millions de dollars au Dominion du Canada. Le voisinage de Cornwall en aurait eu le bénéfice, si cette ville avait pu leur fournir de l'énergie électrique. J'ai vu M. Davis pour la première fois, quand il est venu à Cornwall s'enquérir pour savoir si cette ville pouvait lui fournir de l'énergie électrique. Maintenant, voyez notre position, je vous la décrirai en quelques mots. Nonobstant ce qui a été avancé ici, je déclare que l'on ne peut trouver un seul cheval-vapeur électrique qui ne soit utilisé aujourd'hui sur toute la rive nord du St. Laurent;* toute la somme produite est en usage; il est impossible aussi d'en produire un seul cheval de plus sur le côté sud du fleuve†. Il nous faudra maintenant avoir recours au fleuve, si nous voulons nous procurer cette énergie. Comme je représente la ville de Cornwall, j'ai pour mission de "Faire tout en mon pouvoir, afin d'aider à la production de cette force, du moment que les intérêts des Canadiens seront protégés". On a beaucoup parlé ici de possession par le gouvernement. Je ne sais pas quelles sont les vues du gouvernement de ce pays sur cette question. Plusieurs de ceux qui sont ici favorisent la possession par les particuliers sous la juridiction du gouvernement. Je me suis levé uniquement pour corriger une impression qui peut s'être étendue au moins jusqu'à Cornwall—je crois que je puis même dire jusqu'à Brockville, n'est-ce pas, M. Maclaren?

M. MACLAREN: Oui.

M. PRINGLE: On n'a jamais offert de l'énergie électrique à Brockville au prix de $12 le cheval-vapeur. Je crois que Prescott est dans le même cas, et que ses manufacturiers n'ont jamais eu connaissance d'une telle offre. On l'a dit devant la Commission, afin de jeter un peu de poudre à nos yeux et de retarder le rapport sur la possibilité d'exécuter ce

*Lors de cette déclaration il y avait un excédent de 1,100 h.p. à l'usine génératrice de Mille Roches, située à cinq milles de Cornwall.—ED.

†L'usine génératrice de Massena N. Y. disposait de 40,000 h.p., mais les générateurs n'avaient pas été installés, faute de demande de force motrice.—ED.

projet. S'il faut accepter les déclaration des experts amenés ici par les promoteurs, et le témoignage de M. Kennedy—qui admet carrément que le projet est réalisable—il ne reste qu'à l'étudier sagement et convenablement, et à voir à ce que l'exécution soit dirigée soigneusement. Certes, nous avons assez de confiance en ceux qui nous représentent au Parlement, pour savoir qu'ils veilleront à la protection de tous les intéressés, et que tous les moindres détails du projet seront étudiés avant sa mise à exécution, entreprise que nous savons tous être colossale. Je vous remercie beaucoup, messieurs, pour m'avoir accordé ces quelques minutes d'attention. (Applaudissements.)

M. Hilliard: Je réitère simplement l'offre de M. Beck. Le gouvernement de l'Ontario est engagé par sa promesse, il est tenu de la remplir.

Le Président Gibbons: Je suppose que le gouvernement de l'Ontario n'a pas fait de promesse aux habitants du comté de New York?

M. Hilliard: Non.

Le Président Gibbons: Cette question est purement internationale, et je ne vois pas que cela puisse avoir une grande portée. Y a-t-il encore quelqu'un qui désire nous adresser la parole? Dans la négative, nous allons ajourner. L'assemblée publique est maintenant ajournée.

La séance est levée à 1.30 p.m.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTREAL

Projets de Barrage du St. Laurent aux Rapides du Long Sault par des Compagnies Privées

La chambre, après avoir pris communication de la lettre de M. W. J. Stewart, de la section canadienne de la Commission internationale des voies d'eau limitrophes, invitant notre Chambre à être représentée et à exposer son avis à cette Commission lors d'une séance à être tenue le 8 février prochain à Toronto, sur une requête soumise par la "Long Sault Development Company of New York" et "The St. Lawrence Power Company of Ontario," croit devoir réitérer l'expression des vues exprimées antérieurement, notamment à la suite de rapports d'un comité spécial d'ingénieurs en date du 10 juillet 1905 et du 11 décembre 1907 et s'en tenir à l'attitude que comportait un mémoire présenté par cette Chambre à cette Commission le 25 février 1909;

La Chambre se déclare en conséquence opposée à tout projet qui aurait pour effet en aucune manière de nuire aux intérêts de la naviga-

tion sur le St. Laurent, et elle croit devoir protester contre la demande de la St. Lawrence Power Company comme étant de nature à détruire la valeur commerciale d'une des plus importantes richesses du pays.

La Chambre décide en même temps de transmettre copie de cette résolution à la section canadienne de la Commission Internationale des voies d'eau limitrophes et au gouvernement du Canada.

Adopté le 12 janvier 1910.

Pour copie conforme,
Le Secrétaire,
(Signé) F. BOURBONNIÈRE

INDEX

A

B

B -suite

B—suite

C

C—suite

C—suite

D

E

F

G

G—suite

H

I

J

K

L

M

N

N—suite

O

P

R

R—suite

S

S—suite

T

U

V

W

Y