

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

- D.—Dépense faite sous le Département des Travaux Publics, non comprises les avances faites aux commissaires locaux—Voir l'Appendice No. 1, Etat No. 1, page 3.
- E, F.—Voir l'Appendice N, Rapport des Travaux Publics pour 1848, pages 84 et 85, ainsi que les remarques à la page 55 et aux pages 58 et 59 du même rapport.
- G.—Dans le rapport du 27 juillet 1847, déjà mentioné, le montant porté au compte du canal Chambly, avant l'Union, est d'environ £35,000 (140,000), ce qui paraît être la somme empruntée à John Jones (dont il a été question plus haut), en vertu de l'acte 3 Vict., c. 31.
- H.—C'est le montant que l'on trouve dans les "Comptes Publics" de l'année fiscale expirée le 1er juillet 1867.

NAVIGATION DE LA RIVIERE TRENT.

D'après les plans et devis les ouvrages, sur cette rivière, devaient offrir 5 pieds d'eau sur les seuils des écluses, dont les dimensions étaient de 134 × 33 pieds. La hauteur d'eau maintenue, en général, sur les seuils, varie de 4 à 5 pieds, et les dimensions des écluses, de 133½ × 32 à 134 × 33. Voir page 492.

Rapides Chisholm—A 15½ milles de l'embouchure de la rivière Trent, où se trouve le village de Trenton, sur le lac Ontario, à 67 milles au-dessus de Kingston.

Les travaux commencés en 1837 furent terminés en 1844.

La rivière Trent est navigable, dans les eaux basses, pour des bateaux tirant 4½ pieds d'eau, depuis le canal, jusqu'aux rapides de la veuve Harris, en aval, et jusqu'à Percy Landing, distance de 13 milles; en amont; le canal depuis son achèvement n'a que rarement servi, si toutefois il a jamais servi.

Ecluse de Crooks—54½ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent.

Les travaux commencés en 1837 furent achevés en 1844.

La navigation, en aval, depuis cette écluse, s'étend jusqu'aux chutes de Heely, distance de 12 milles; on est en voie de la relier, au moyen d'un chemin de fer, aux forges de Marmora, d'où on exporte le minéral à la tête du lac au Riz et de là à Cobourg, sur le lac Ontario.

La navigation, en amont, s'étend jusqu'au pied du lac au Riz, 6½ milles; de là à la tête du lac 12½ milles, et de là remonte la rivière Otonabee jusqu'à Whitlas, 29½ milles.

Ecluse de Whitlas—93 milles au-dessus de l'embouchure de la Trent.

Les travaux commencés en 1837 furent achevés en 1843.

Cette écluse aujourd'hui n'est pas en ordre; lorsqu'elle sera réparée, les navires pourront remonter, depuis les rapides de Crooks ou le village de Hastings, jusqu'à la ville de Peterborough, à 1½ mille au-dessus de Whitlas.

Ecluse de Bobcaygean—140¾ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent.

Vieille écluse en bois, construite en 1833-35. Ecluse neuve en pierre, construite en 1855-6-7.

La navigation, en aval de cette écluse, traverse le lac aux Tourtes, 15¾ milles, jusqu'à Buckhorn, et le lac Chemung (lac des Vases) 22 milles, jusqu'à Bridgenorth, en tout 37¾ milles; en amont, elle parcourt 12½ milles, sur le lac à l'Esturgeon, jusqu'à l'embouchure de la rivière Scugog qu'elle remonte, sur une distance de 8 milles, jusqu'à la ville de Lindsay, en tout 20½ milles. La distance totale, 58¼ milles, est navigable, dans le temps des eaux basses, pour des vapeurs tirant 4 pieds d'eau.

Le commerce sur les lacs Buckhorn, Chemung et aux Tourtes consiste principalement dans le touage du bois provenant des grands moulins établis sur ces lacs, jusqu'à la station du chemin de fer de Lindsay, d'où ces bois sont transportés, par chemin de fer, jusqu'à Port Hope, sur le lac Ontario, distance de 43 milles.

Ecluse de Lindsay—161¼ milles de l'embouchure de la Trent.

Ecluse en bois, commencée en 1837 et terminée en 1844; convertie en glissoire, en 1859.

Le lac et la rivière Scugog sont navigables, à l'eau basse, pour des navires tirant 4 pieds d'eau, entre Port Perry, à la tête du lac, jusqu'à la ville de Lindsay, distance de 28¾ milles.