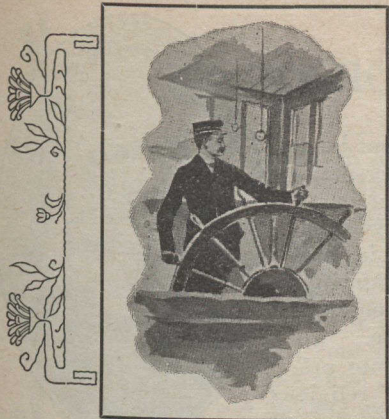




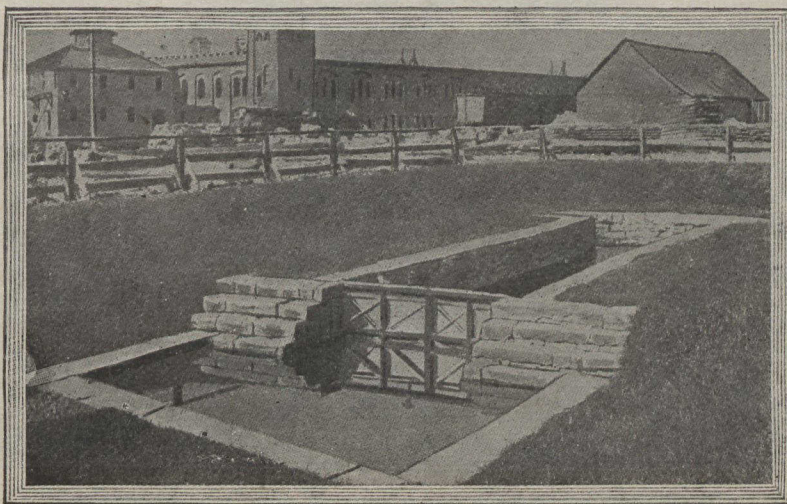
Le plus grand canal du monde

Canadiens et yankees viennent de célébrer le cinquantenaire du canal du Sault Sainte-Marie, le plus grand canal du monde

JADIS, quand se faisait en grand le trafic des fourrures, le Sault Sainte-Marie, ou Chutes Sainte-Marie, était le débouché des pelleteries du nord et du nord-ouest canadien, d'où on les expédiait sur les marchés de l'Est.

Actuellement, dans les mêmes parages, le lacet d'une rivière se rétrécissant en un point pour devenir le canal de navigation le plus merveilleux qu'on connaisse, fournit le passage par lequel arrivent les matières premières qui alimentent la plus grande partie des hauts-fourneaux d'Amérique.

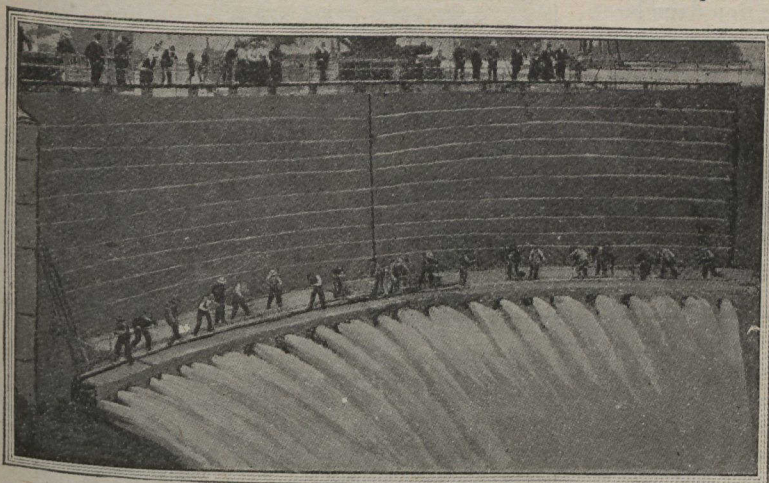
Le canal dont nous parlons surprend tout autant par ses caractéristiques que par les travaux qui le rendirent possible. A près de mille milles des marées les plus proches, il passe par ce canal, durant les



Une relique historique—La première écluse au Sault Sainte-Marie

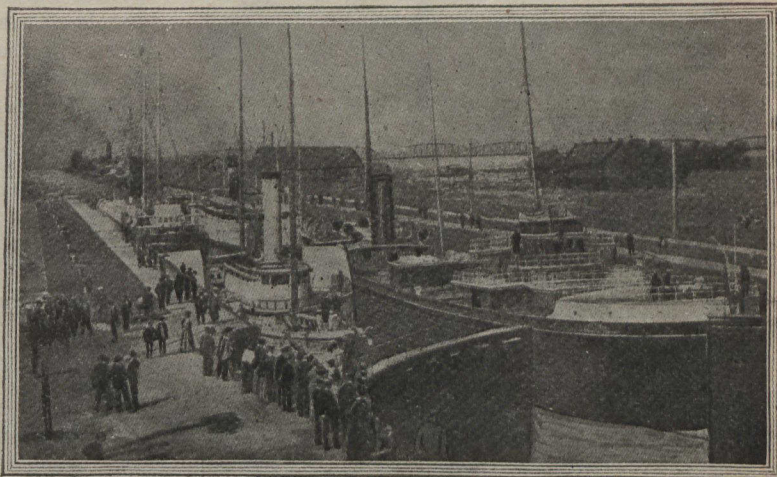
Suez. En effet, l'immense "fossé" qui relie la mer Rouge à la Méditerranée facilitait l'importation des blés de l'Inde et de l'Australie, les mettant plus à la portée des consommateurs européens; mais le canal du Sault Sainte-Marie est venu changer cet état des choses, en diminuant le coût de transportation des blés de l'ouest américain et canadien. C'est pourquoi, maintenant, ce continent est devenu en quelque sorte le grenier d'une grande partie du monde.

On peut se rendre compte de la valeur du trait-d'union placé entre les lacs Huron et Supérieur par le fait que, durant la guerre hispano-américaine, on fit courir le bruit que les Espagnols avaient l'intention de détruire les écluses du canal en question. Aussi, ayant enregistré cette menace dès le début de la guerre, et



Remplissage d'un bassin des écluses

plus de bateaux par an, pour les lacs, que ne l'ont fait leurs concurrents des côtes océaniques, tout en tenant compte du tonnage, bien entendu. Tout ceci n'empêche pas que les progrès du transport fluvial des marchandises de ce continent, a été plutôt lent. Même, plus lente encore a été la compréhension de l'importance et de la valeur des énormes biefs d'un canal, qui per-

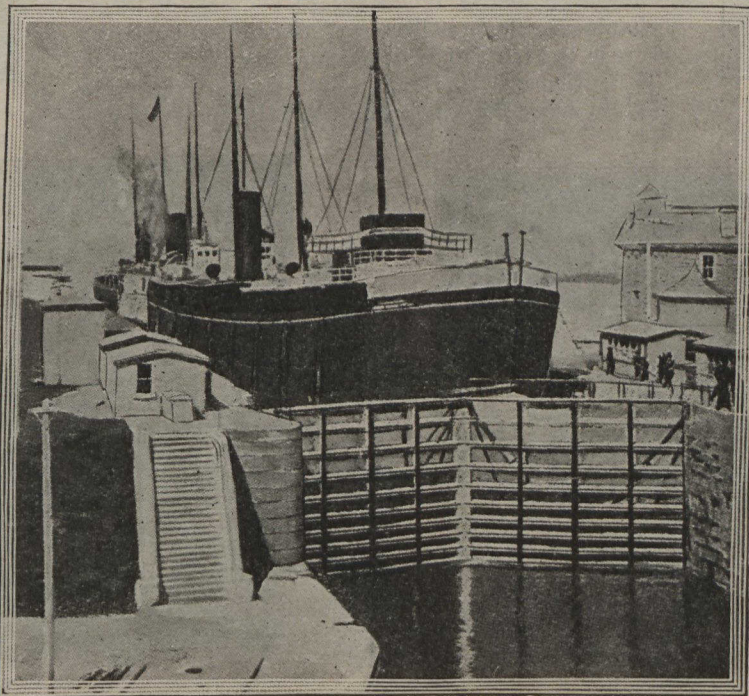


Quatre barges immenses tiennent dans une écluse

huit mois annuels de navigation, il passe, disons-nous, un tonnage de beaucoup supérieur à celui qui traverse le canal de Suez, ou qui entre dans les ports de Londres ou de New-York, dans une année complète.

Toujours, pour les personnes de notre pays, qui vivent loin de la région des lacs, il a été difficile d'apprécier l'importance du commerce qui se fait par eau aux abords de la frontière sud du Canada. Et cela, malgré qu'on leur ait dit, maintes fois, que, sur les lacs, (ces mers intérieures), qui réservent au Canada et aux Etats-Unis le tiers du cubage d'eau douce du monde entier, évolue toujours une flotte marchande de plus de quatre mille navires, tant à vapeur qu'à voiles. D'après le rapport du gouvernement américain, le total du tonnage des bateaux des lacs de l'Amérique du Nord, dépasse celui des flottes des Etats-Unis, qui se trouvent sur les côtes de l'Atlantique, du Pacifique et des golfes du Sud.

En outre, les constructeurs de navires à coque métallique, ont souvent construit



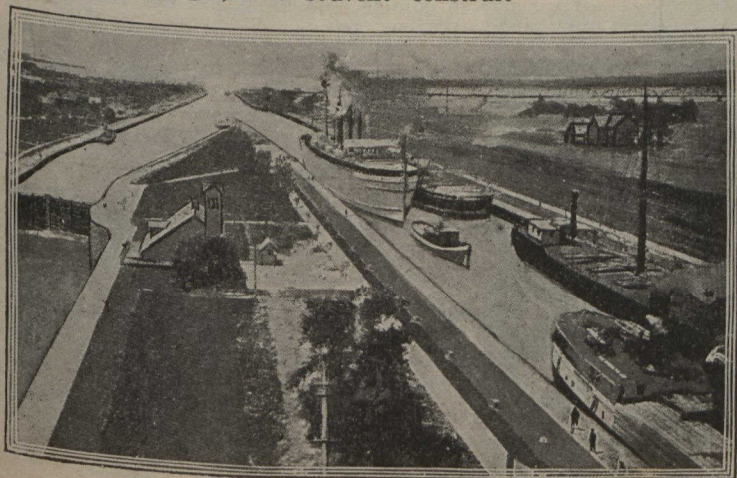
L'écluse géante dans le canal canadien

ayant considéré comme possible l'arrêt du transport des armes, munitions et plaques de blindage, le gouvernement américain s'empessa-t-il de doubler la garde militaire du Sault Sainte-Marie. Et, la guerre s'acheva, sans qu'on sût si vraiment l'Espagne avait eu l'intention de compromettre l'existence des fameuses écluses.

L'importance stratégique du Sault date de loin, puisque les Français y déployèrent l'étendard fleurdelisé, presque en même temps que se fondait la colonie du Rhode-Island; tout en reconnaissant, dès ce moment, la valeur militaire de ce point du continent. Ce ne fut qu'un siècle et demi après que les marchands de fourrures y construisirent le premier bief, lequel était à même de permettre le passage d'une pirogue de neuf pieds de long.

Ce fut ce même et primitif bief qui resta là, en usage, pendant plusieurs décades, pendant que la France, l'Angleterre et les Etats-Unis luttèrent pour avoir la suprématie dans l'ouest américain.

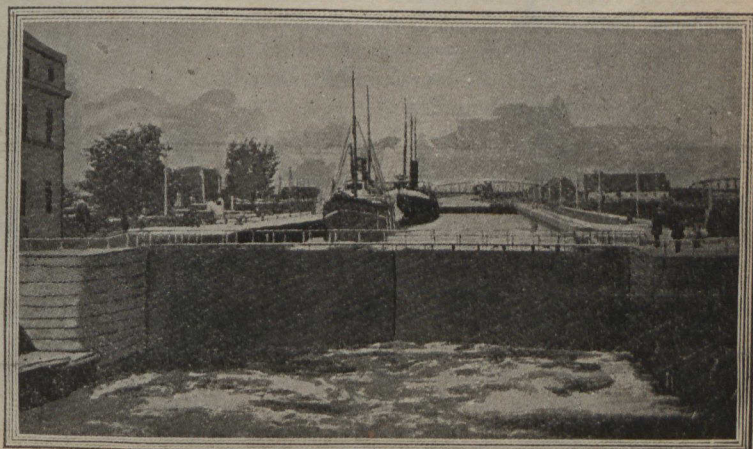
(A suivre en dernière page)



Vue générale du canal qui relie les lacs Huron et Supérieur

mettent à des navires chargés de 8,000 tonnes de descendre de dix-huit pieds dans une demi-heure.

Entre autres, quant à la distribution universelle du blé, le canal du Sault a révolutionné le monde. Car, pour les producteurs de grain de l'Ouest, les facilités qu'offre actuellement le canal du Sault, ont plus que contrebalancé les inconvénients qu'à cet égard leur avait fait subir le percement du canal de



La descente des écluses. Retrait de l'eau du bassin supérieur