

Au début du commerce canadien, les esprits les plus clairvoyants ne soupçonnaient pas les progrès qu'il ferait avant un demi-siècle. Quatre canaux fort courts permettaient aux bateaux portant trente barils de farine de passer du lac St. François dans le lac St. Louis. Plusieurs améliorations secondaires furent faites sur cette partie de la ligne de navigation du St. Laurent à mesure que les exigences du commerce le demandaient; mais vers 1833, la question acquit une importance tellement pressante que le gouvernement du Bas-Canada nomma des commissaires pour étudier toutes les questions relatives à la navigation du St. Laurent entre Lachine et Cornwall. M. Mills, ingénieur des commissaires, soumit plusieurs plans basés sur les dimensions adoptées pour le canal de Cornwall, et son rapport fut renvoyé à un comité spécial de la Chambre, lequel l'approuva et recommanda à un crédit de \$960,000 pour exécuter ses recommandations, qui consistaient à établir de courts canaux aux trois rapides et à utiliser le fleuve dans les intervalles.

Toutefois, il ne fut pas donné suite à ce rapport, qui fut suivi de deux autres dans le même but, l'un de M. A. Stevenson, en 1834, l'autre de MM. Stevenson et Baird, en 1835. En 1839, le colonel Phillpotts, déjà mentionné, recommandait, pour des raisons stratégiques, un canal sur le côté nord du fleuve, tout en admettant qu'un canal sur le côté sud coûterait probablement moins.

Le premier acte décisif de la législature, à la suite des rapports ci-dessus, est mentionné dans un mémoire soumis au bureau des travaux publics en 1841, après l'union des deux provinces, et recommandant que la somme de \$1,023,600 fût affectée à la construction d'un canal qui servirait à éviter les trois rapides, d'après les dessins tracés par M. Mills en 1834, pour trois courtes sections de canal sur le côté nord du fleuve.

Au mois de février 1842, l'ingénieur-en-chef des travaux publics fit rapport en faveur d'un canal sur la rive sud, se basant principalement sur ce que ce canal serait plus court que tous les autres, indépendamment de tous les cours d'eau, des crues de l'Ottawa, et conséquemment navigable, chaque saison, deux ou trois semaines de plus que le canal proposé par la rive nord. La question du tracé du canal fut donc sérieusement discutée devant un comité du parlement, mais ce ne fut que durant l'été de 1842 que des contrats furent passés pour sa construction presque sur la ligne indiquée en 1834 par M. Stevenson.

Le canal fut ouvert vers l'époque de la clôture de la navigation, en 1845, mais on constata alors que son entrée supérieure était défectueuse, son chenal sinueux, pas assez profond dans les sécheresses et sujet à des contre-courants. D'autres difficultés se présentaient encore, et d'année en année, jusqu'à une date très récente, des barrages, déversoirs-régulateurs et digues furent érigés à grands frais par le gouvernement pour faciliter la circulation sur le canal. Quant au tracé, les opinions ont toujours été très partagées depuis l'origine des travaux jusqu'à ce jour; bien des gens prétendent que, pour des raisons stratégiques, le canal aurait dû être établi sur le côté nord,—d'autres veulent que sa présente position soit la plus naturelle,—mais les commissaires ne discuteront pas cette question. (Appendice A.)

Voici les dimensions actuelles de ce canal :

Longueur.....	11 $\frac{1}{4}$ milles marins.
Nombre d'écluses.....	9
Dimension des écluses.....	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	82 $\frac{1}{2}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	80 "
" " " " " " " " " "	à la surface de l'eau..... 120 "
Coût total jusqu'au 1er juillet 1867,	\$1,611,424.11.

Canal Cornwall.

Le canal qui vient naturellement ensuite est celui qui s'étend depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's Landing, sur la rive nord du fleuve, et qui rachète les rapides du Long-Sault. (App. A.) D'après les esquisses déjà données des autres canaux, on verra que celui-ci est le premier dans la série construite sur la présente échelle, et que ses dimensions ont servi de modèle pour les autres. Dès 1817, le gouverneur du Haut-Canada, dans son