

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles. (On trouvera à l'annexe n° 14, p. 123, un tableau indicateur des distances intermédiaires.)

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles; la chute totale directement rachetée par des écluses, est de 533¼ pieds; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de long et une écluse dont les dimensions sont comme suit :—Longueur, 515 pieds, largeur, 80, avec 18 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds. Ce canal permet la navigation entre les deux lacs aux navires d'un tirant de 16 pieds d'eau.*

Le gouvernement fédéral a pris des mesures pour construire, sur le côté canadien, une écluse et un canal dont on trouvera une description aux pages 86 et 162 du présent rapport.

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions, permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un

* D'après le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des E.-U., daté le 30 septembre 1889 et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1889, une écluse beaucoup plus grande est en cours de construction sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1855, et on est à creuser le canal en conséquence. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient : 800 pieds de long, 100 pieds de large, avec 21 pieds d'eau sur les seuils, avec ascension de 18 pieds environ en un seul changement de niveau. Le prix de l'écluse et de l'approfondissement du canal est estimé à \$4,738,865. Au mois d'août 1886 le Congrès a voté un crédit de \$250,000, et un autre crédit de \$1,000,000 au mois d'août 1888, tandis que le montant recommandé pour l'exercice qui finira le 30 juin 1891 est fixé à \$1,256,000. Au 30 juin 1889, la somme totale dépensée était de \$250,331.52.

Le même rapport et ses annexes constate que pendant l'exercice clos le 30 juin 1889, le canal a été fermé le 2 décembre 1888 et ouvert le 15 avril 1889, soit ouvert durant 232 jours; qu'il y est passé 8,832 navires portant 6,932,203 tonneaux de fret, ce qui accuse une augmentation de 1,351,034 tonneaux sur l'année précédente, et 26,428 passagers, le nombre des éclusages étant de 4,390. Le nombre total des navires enregistrés qui ont fréquenté le canal dans le cours de la saison est de 522. Les frais nets de l'exploitation du canal pendant l'exercice 1888-89 ont été de \$30,625.45.

Simultanément avec l'agrandissement de ce canal, on a entrepris et on est à exécuter des travaux d'amélioration dans le chenal de la rivière connue sous le nom de chenal du lac Hay, en aval des chutes. On se propose de faire un chenal de 300 pieds de largeur et 20 de profondeur. La nouvelle voie abandonnera le chenal navigable actuel de la rivière à un endroit (Rapides de Sugar-Island) situé à environ 2½ milles en aval du canal, passera dans le lac Hay, et par la voie de Middle-Neebish, se raccordera au chenal actuel, au pied de Sugar Island, ce qui gagnera une distance de 11 milles et donnera une voie qui pourra être éclairée de façon à être navigable la nuit, avantage que ne pourrait pas offrir le chenal d'aujourd'hui sans l'emploi d'un grand nombre de feux. Le rapport des ingénieurs déjà cité estime à \$2,659,115 le coût probable de cette entreprise. Au 30 juin 1889 il avait été dépensé \$497,768.48.