

RIVIÈRE DÉTROIT.

Une grande partie du roc connu sous le nom de Four-à-Chaux a été enlevée. En remontant et sur la ligne des phares sur la terre ferme, et en descendant, sur la ligne des phares de l'île au Bois-Blanc, on a formé un chenal de 14.5 de profondeur à l'eau basse.

Ces travaux ont été l'occasion d'un vote de remerciements de la part des chambres de commerce de Buffalo et Détroit. (Annexe 14, page 62).

TUNNEL DE LA RIVIÈRE DÉTROIT.

Un examen de la rivière Détroit a été fait près d'Amherstburg à l'effet de voir s'il serait possible d'y construire un tunnel de chemin de fer. Cette entreprise est projetée dans l'intérêt de tous les chemins de fer qui ont une correspondance dans le Michigan.

Elle a aussi pour but d'éviter les obstacles que des ponts de chemin de fer peuvent apporter à la navigation et aussi d'éviter la construction de longues jetées.

Les bassins de chemins de fer dont les quais s'étendent au loin dans la rivière nuisent déjà trop à la navigation, car ils ont eu pour effet d'accélérer le courant sur des points où il était déjà rapide en certaine saison.

Un tunnel de chemin de fer mettrait fin à toute construction de ce genre.

L'ingénieur chargé de cet examen a fait un rapport détaillé, accompagné de plans d'évaluations, sur la praticabilité de cette entreprise. Ce rapport a été transmis aux compagnies de chemin de fer intéressées. (Annexe 19, page 88).

LAC STE. CLAIRE.

RIVIÈRE SYDENHAM, BRAS EST.

On a fini le dragage nécessaire pour établir entre Wallaceburg et Dresden un chenal de 50 pieds de large sur 10 de profondeur. (Annexe 14, page 63).

BRAS NORD.

Ce bras s'étend de Wallaceburg à Wilkesport, distance de 18 milles par la rivière, et de 12 par terre.

Des ordres ont été donnés pour que ces eaux soient examinées à partir de Cranston's Bar. (Annexe 14, page 63).