

gainville et Knox, qui étaient au pays à l'époque de la conquête. Ce n'est que sous le régime britannique que cette importante entreprise fut exécutée. Il est surprenant que lorsqu'en 1779-83, le gouvernement impérial creusait un canal aux Cascades, aux Cèdres et au Cateau-du-Lac, il n'ait pas songé au canal de Lachine à Montréal. Dès l'année 1791, le commerce demandait cette amélioration à la navigation et trouva en M. Adam Lymburner un avocat enthousiaste. D'un autre côté, le colonel By, ingénieur royal et le fondateur de Bytown, aujourd'hui Ottawa, proposait plus tard de faire passer le commerce de l'ouest par le canal Welland, le Rideau, la rivière Outaouais et la rivière des Prairies jusqu'au bout de l'isle de Montréal en bas. Ce ne fut cependant qu'en 1815 que le projet de faire le canal Lachine prit une tournure sérieuse. L'intention des premiers promoteurs était de le creuser jusqu'au Pied-du-Courant par la petite rivière Saint-Martin (rue Craig), avec un embranchement jusqu'à la pointe à Callières ; mais malheureusement pour l'avenir de Montréal, la chicane intervint, ce qui eut l'effet de faire échouer ce grand projet et de le remplacer par le canal actuel. Le premier canal Lachine fut partiellement ouvert en 1824, et les vaisseaux y passaient librement l'année suivante. (Voir *rapport du Commissaire des Travaux Publics pour 1867*, par J.-C. Taché, pp. I, 568 ; *Rapports sur les archives canadiennes* de M. Brymner pour 1876, p. XII ; 1889, p. XLI ; pour 1890, pp. 67-96 ; pour 1897, p. 57 ; *Lake Saint-Louis*, 233-236.)

DÉSIRÉ GIROUARD

---