GEOGRAPHIE PRATIQUE

Nos voies fluviales.—Canaux canadiens

Voici en quels termes une revue scientifique française, le *Cosmos*, apprécie la route du Saint-Laurent et nos superbes canaux : (1)

On a souvent dit la navigation intense qui se faisait sur les grands lacs américains, tant de fois comparés, et avec raison, à des mers intérieures. Ce mouvement augmente d'année en année de la façon la plus curieuse ; et cela d'autant que, grâce surtout aux efforts des Canadiens, les grands lacs se trouvent maintenant en communication facile avec l'embouchure du Saint-Laurent et, par conséquent, avec l'océan Atlantique. Il est intéressant de se rendre compte des conditions dans lesquelles cette communication est établie ; on verra quels efforts énormes elle a nécessités, et aussi le développement qu'elle présente ; on prendra sur le vif ce trafic prodigieux qui se fait sur les diverses voies plus ou moins artificielles qui complètent, suppléent le Saint-Laurent même ; et aussi sur celles qui sont venues relier entre eux certains des grands lacs, là où la nature n'avait pas ouvert une voie d'eau suffisamment aisée.

De la mer à Montréal, la navigation se fait dans des conditions relativement simples ; ce qui n'empêche pas que le gouvernement canadien a dû exécuter des travaux divers, d'abord de dragage, et aussi de balisage, éclairage, etc., pour rendre toujours sûre la navigation des grands bateaux dans le fleuve. Mais au-delà de Montréal, nous arrivons alors dans une voie d'eau réellement artificielle, le canal de Lachine, qui n'a pas moins d'une douzaine de kilomètres, avec cinq écluses ; il sert, ainsi que les autres que nous allons trouver en remontant le beau fleuve, à tourner des rapides, où la profondeur d'eau manque, comme de juste : ce sont les rapides Saint-Louis. Grâce à lui, on passe sans difficulté de Montréal à Lachine ; on a dû d'ailleurs y remplacer les anciennes écluses par des nouvelles qui laissent passer des navires tirant à peu près 4.30 m. On reprend le Saint-Laurent pour quelque 25 à 26 kilomètres, et l'on doit ensuite emprunter le canal Soulanges, qui a remplacé le vieux canal Beauharnois. Nouveau passage à travers quatre écluses, réparties sur une longueur de 20 kilomètres environ ; on évite ainsi trois séries de rapides sur le Saint-Laurent ; et si le passage par des écluses est toujours chose lente et délicate, du moins le canal est puissamment éclairé par les lampes à arc, et abordable, par suite de nuit comme de jour.

Cette fois, nous pouvons faire un parcours ininterrompu d'une cinquantaine de kilomètres sur le Saint-Laurent. Puis nous pénétrons dans le canal Cornwall qu'il nous faut suivre sur 16 kilomètres. Nous trouvons toujours la même profondeur minima dans ces voies, qui ont été établies de façon homogène, et où peuvent circuler des vapeurs portant un chargement de plus de 2200 tonnes. La montée est assez rapide, puisque la dénivellation totale sur les 16 kilomètres du canal est de bien près de 15 mètres ; faisons du reste remarquer que c'est seulement pour la navigation à la montée que les bateaux sont obligés de passer par les canaux latéraux ; à la descente, ils peuvent franchir les rapides.

En continuant notre voyage vers les grands lacs, nous suivons le fleuve sur quelques kilomètres seulement, puis le court canal dit Canal Farrans ; les deux canaux suivants, appelés Rapid Plat Canal et Galops Canal, ne sont séparés de ce dernier que par des sections très brèves elles-mêmes du fleuve ; et c'est pour cela qu'on les considère comme formant avec lui le système de canaux désigné sous le

(1) En lisant l'intéressante étude qui suit, nos lecteurs voudront bien se rappeler que le *mètre* vaut 3 pds. 2 pouces de notre mesure canadienne, et le *kilomètre*, un quart de lieue, soit 21 arpents, environ.