de 1-7^{me} et partant, d'augmenter la vélocité d'autant. Plus la vélocité est grande, moins les canaux sont sujets à s'emplier et ainsi en les confectonnant, on doit étudier tous les moyens qui pourraient tendre à diminuer la friction et par là augmenter la vélocité. On s'est aperçu ici comme en Angleterre, que les obstructions se formaient particulièrement aux jonctions des canaux qui étaient introduits l'un dans l'autre, au rectangle : pour remédier à cet inconvénient, on a eu recours en Angleterre, aux courbes faites avec un rayon de 5 à 20 pieds, fig. 7, pour leurs canaux en briques, mais ici, avec des bordages, on a adopté l'angle de 45° fig. 8, qui amène à peu près le même résultat : pour cette opération, cependant, il faudra à chaque carrefour, faire une excavation apart, attendu que les tuyaux à l'eau seront joints au rectangle.

Comme les accumulations des dépôts dans les canaux publics ont toujours été le sujets de recherches en Angleterre, pour les prévenir, on y est parvenu à la découverte d'un moyen qui a répondu à l'expérience au delà de toute attente. C'est le système des *courants accélérés* dont il est déjà fait mention, et votre Inspecteur croit devoir faire un extrait du témoignage donné devant les commissaires enquêteurs, sur l'état des grandes villes d'Angleterre, par B. Williams Ecr. professeur de Géodésie au collège des Ingénieurs Civils, à Putney, que l'on trouve au premier rapport des dits commissaires, à l'article 5840 et suivantes, où il est dit en substance, " que l'adoption général du système de " *courants accélérés* serait décidément économique : " que les commissaires des Districts de la Tour d'Hamlet, de Surrey et de Kent, s'étaient prévallus d'un " système modifié d'empellement, dans les environs " de la Thamise, et qu'il était surpris que les avantages

" q
" q
" r
" d
" a
" le
Insp

L
pour
pose
joign
de m
qu'e
com
s'éco
et o
moy
géné
a gar
prati
où il
voir
pour
qui,
pour
très
mati
écon
ces c
rues,

Co
effica
en vu