

canal et acquitté les péages, les 86,012 autres tonnes ayant été transportées par le chemin de fer.

Les navires ci-dessus, qui fréquentent d'ordinaire le port Colborne, tirent de onze pieds six pouces à douze pieds d'eau, mais le canal ne peut donner passage qu'aux navires, d'un tirant de dix pieds ou moins. Lorsque leur chargement leur donne ce tirant de douze pieds, il peut varier de 19,000 à 24,000 tonnes, et quant ils ne tirent que dix pieds, de 14,000 à 18,500 boisseaux de blé. Pour pouvoir franchir le canal, le déchargement partiel varie de 300 à 7,500 boisseaux. En outre de leur trop fort tirant d'eau, les navires qui ont transbordé tout leur chargement étaient de trop grandes dimensions pour passer les écluses.

Il n'y a qu'un seul élévateur au port Colborne, et comme les appareils du chemin de fer sont limités pour le chargement des céréales, il s'ensuit que des navires ont attendu longtemps avant de pouvoir mettre à terre leur chargement. Ces retards occasionnent fréquemment aux propriétaires une perte plus grande que le prix exigé par le chemin de fer pour le transport de la quantité de grain dont le navire a été obligé de s'alléger. Je dois ajouter que la quantité de céréales qui a été transbordée à Kingston cette saison excède de beaucoup les moyens dont on dispose pour opérer ce travail.

Si j'ai parlé des obstacles que rencontre le transbordement des céréales, c'est que, d'après les renseignements puisés à diverses sources, je suis porté à croire qu'ils peuvent grandement influencer les expéditeurs dans le choix de la route qu'il font prendre à leurs céréales, et je suis persuadé que, dans une grande mesure, ils tiennent compte des fluctuations du trafic acheminé par les canaux, mais surtout de celles du trafic passant par le canal Welland.

Le trafic de l'année, indiqué par les états annexés, est le plus considérable qui ait jamais passé par les canaux. L'état No. 34, appendice A, compare ce trafic à celui de l'année précédente, lequel excédait de beaucoup celui d'aucune autre année. Par ce tableau, on verra qu'en 1869-70, le tonnage du fret s'est élevé à 4,015,421 tonnes, et celui des navires à 4,752,522; mais on ne doit pas perdre de vue que le chiffre de ce tonnage a été beaucoup grossi par l'insertion, dans les statistiques de l'écluse Ste. Anne et des canaux de Lachine et Chambly, d'une partie considérable du tonnage entré dans le canal Grenville, car ce tonnage a été réellement compté trois fois. Il en a été de même du tonnage entré au canal Chambly, à St. Jean, lequel a été recompté à Lachine, à l'écluse Ste. Anne et à Grenville. Une observation analogue, mais dans une mesure plus restreinte, peut être faite à l'égard du trafic des canaux du St. Laurent et de Welland, car, bien qu'en 1870-71 le tonnage du fret et des navires ne figure que pour 3,955,621 et 4,658,227 tonnes, le trafic a été réellement beaucoup plus considérable que l'année précédente, ainsi que le démontre le chiffre des péages perçus. En 1869-70, ces péages s'élevèrent à \$444,932.25, tandis qu'en 1870-71, leur chiffre a été de \$490,270.96, ce qui donne une augmentation de \$45,347.

L'énumération des navires qui ont fréquenté les canaux se trouve de même faussée par les causses qui ont en apparence diminué le chiffre du tonnage.