

destination du lac Champlain était tenue de faire rapport et d'acquitter les péages à quatre places, à chacune desquelles elle recevait une passe. Aujourd'hui, elle ne fait rapport et n'acquitté les péages qu'une fois, ce qui épargne au patron beaucoup de soins et de retard, tout en diminuant en proportion la besogne du percepteur.

De cela, cependant, il résulte que les rapports du canal où le navire a fait rapport renferment les péages et le tonnage appartenant à d'autres canaux, mais si on le jugeait à propos, les recettes de chaque canal pourraient être distinctement entrées dans les livres du département; cependant, comme cela n'a jamais été fait pour les canaux de Welland et du Saint Laurent, on n'a pas vu la nécessité de le faire pour les autres. Les recettes apparentes du canal Welland ont toujours embrassé une part considérable des recettes réelles des canaux du St. Laurent, et pour cette saison, les recettes apparentes du canal Grenville renferment une partie des recettes de l'écluse Ste. Anne et des canaux de Lachine et Chambly.

Cette saison, une très considérable quantité de grain a été transbordée à Kingston. Une grande partie de ce grain transbordé là a payé les péages du canal Welland, et peut maintenant passer en franchise jusqu'à Montréal. Depuis la construction du chemin de fer de Welland, beaucoup de navires déchargent une partie de leur cargaison au port Colborne pour la reprendre au quai du chemin de fer à Port Dalhousie; d'autres ont déchargé toute leur cargaison au Port Colborne, que d'autres navires ont prise au Port Dalhousie après qu'elle eût été voiturée sur le chemin de fer. De la quantité de grain ainsi apportée au lac Ontario, la plus grande partie est allée à Kingston. Ces mouvements ont fait qu'il a été difficile de discerner entre le grain qui a acquis le droit de passer en franchise par les canaux inférieurs et celui sujet aux péages, de là la nécessité de décider à Kingston—la seule place où se fait le transbordement définitif et où l'on peut se procurer les renseignements nécessaires et certains—quel grain sera soumis aux péages et quel grain aura droit de passer en franchise.

Jusqu'à cette année, cela n'était réglé qu'après que le grain fût rendu à Montréal, et il y a lieu de croire que dans certains cas des céréales passées par le canal Welland sans payer de péages ont pu passer de même par les canaux du St. Laurent.

Pour empêcher la répétition passible d'un pareil fait, il a été décidé que les officiers du revenu de l'intérieur à Kingston seraient chargés de s'assurer quelles sont les céréales ayant droit au transit en franchise. Ils furent en conséquence autorisés à donner des passes pour les canaux du St. Laurent, gratuites pour le fret ayant droit de passer en franchise, et pour celui soumis aux péages, ces derniers sont payables à Kingston ou Montréal, au gré de l'expéditeur.

A Port Colborne, le transbordement des céréales est devenu une importante affaire du commerce. Pendant les trois mois expirés le 30 juin 1871, 133 navires portant 78,425 tonnes de grains, ont transbordé là tout ou partie de leur chargement. De ce nombre, 40 ont transbordé leur chargement, dont le chiffre collectif s'élevait à 24,037 tonnes. Les 93 autres ne sont seulement allégés de ce qu'il fallait pour franchir le canal, et ces transbordements partiels se sont élevés en tout à 11,975 tonnes. Toutes les céréales ainsi transbordées ont été voiturées sur le chemin de fer Welland et remises dans des navires de lac au Port Dalhousie, de sorte que des 78,425 tonnes dont se composaient ces chargements, 42,413 ont passé par le