

ber le 5 novembre 1869. C'était le second bateau à vapeur construit en Amérique. Le premier avait été construit sur l'Hudson, par Robert Fulton, qui l'avait nommé de machines anglaises et placé sur la route entre New York et Albany, en 1807.

L'« Accommodation » n'en est un véritable ; elle mesurait sa pied de longueur sur le pont et seize pieds de largeur ; sa machine était de la force de six chevaux vapeur. Elle mettait trente-six heures pour aller à Québec, voyage que fait en neuf ou dix heures les vapeurs modernes de la compagnie du Richelieu. Mais ce fut, pour le temps, un grand succès.

Le grand avantage naturel de Montréal, c'est sa situation au point où la navigation intérieure se relie à la grande navigation océanique.

La nature a favorisé le nord du continent américain d'un admirable réseau de voies navigables : rivières larges et profondes,

troupes Richelieu et contempler le flot de l'océan Pacifique. Les découvertes, comme le commerce, suivent la ligne de moindre résistance.

Il faut jeter un coup d'œil sur la carte pour découvrir le secret de la prééminence commerciale de Montréal, pour discerner l'origine de cette supériorité est dû à sa position géographique, et combien à l'entreprise de ses propres citoyens.

Le fleuve St-Laurent a une longueur de 1500 milles ; il arrose une surface de 350,000 milles carrés. De Montréal à Québec, sur une distance de 100 milles, sa largeur varie de un à deux milles. À partir de quelques milles au-dessous de Québec, et jusqu'au golfe St-Laurent, cette largeur varie de dix à trente-cinq milles.

À moitié chemin entre Québec et Montréal il forme le lac St-Pierre, qui s'étend à neuf milles de largeur sur une longueur de vingt milles. À Québec, la mer monte

possibilité l'extension de 12,500,000 verges cubes de sable, de terre et de roc. Le chenal artificiel creusé a une largeur de 300 pieds, à sa partie la plus étroite, et de 700 pieds aux extrémités.

De Montréal au détroit de Belle Isle, la distance est de 180 milles. Le port de Montréal est à 250 milles au-dessus de l'eau salée. Et cependant il est de 315 milles plus près de Liverpool que le port de New York. Sur un tiers de la distance jusqu'en Europe, par le canal de St-Laurent, la navigation se fait en eau salée.

À l'ouest, de Montréal à Chicago, par le fleuve, les canaux et les lacs, la distance est de 1251 milles, soit 518 milles de moins que de New York à Chicago, par eau. Et par la route du St-Laurent, on ne rencontre que 70 milles de canaux, tandis que de New York il faut parcourir 150 milles de voie artificielle de navigation par le canal Erie jusqu'à Buffalo.



HOTEL DE VILLE — MONTREAL

lacs immenses, les uns et les autres étendant leurs tributaires dans toutes les directions, jusqu'aux confins des bassins des autres grands systèmes fluviaux du continent.

Là encore la main de l'homme a aidé la nature en tournant les obstacles que des arêtes rocheuses mettaient à la continuité de la navigation ; des canaux permettent d'éviter les chutes, les rapides dangereux formés par ces arêtes, et d'utiliser même les voies fluviales dont la nature avait ça et là obstrué le cours.

Et cet immense réseau de « chemins qui marchent » a pour principale artère le St-Laurent. C'est par le St-Laurent que les premiers hommes blancs ont pénétré au cœur du continent américain pour explorer les grands lacs, pour découvrir les vastes prairies de l'Ouest, pour révéler et descendre le Mississippi, pour traverser les Mon-

de quatorze pieds et elle cesse d'être appréciée à l'extrémité inférieure du lac St-Pierre.

De Québec à Montréal, sauf sur une distance d'environ trente milles (principalement dans le lac St-Pierre) la profondeur du fleuve n'est jamais moindre de 30 pieds. Les travaux de creusement du chenal sur les bords du lac St-Pierre furent commencés en 1861 par les commissaires du port de Montréal ; ils ont été continués sans interruption depuis, de sorte qu'aujourd'hui le chenal a une profondeur minimum de 27 1/2 pieds, aux plus basses eaux, et dans quelques mois, il n'y aura pas un pouce de chenal qui ne pourra donner passage à un navire de 30 pieds de tirant d'eau.

Grâce à ces efforts gigantesques, les grands navires océaniques peuvent remonter jusqu'à nos quais. Ces travaux ont né-

À l'ouest de ce merveilleux bassin où le St-Laurent déroule ses longues ondulations, se trouvent les immenses plaines où se cultive le blé et les vastes pâturages de la région des prairies. Plus loin, derrière ces plaines, les chaînes de montagnes s'élèvent les unes sur les autres, reculant dans leurs flancs des richesses minérales encore inexploitées, presque insoupçonnées. Plus loin encore sont les vergers fleuris des bords du Pacifique, les rivières où fourmillent les poissons les plus recherchés. Puis c'est l'Orient, ce monde dont la carte n'est encore qu'à moitié dessinée.

Au nord de la vallée du St-Laurent s'étendent les fertiles terres à blé, de gras pâturages, des montagnes riches en minéraux. Au sud, on trouve les régions les plus belles, plus productives du monde.