

bonne partie de son parcours elle couperait des lignes de drainage en passant sur des versants de collines. Tout cela rendrait la route plus longue pour les navires, en même temps que plus dispendieuse à faire, et impliquerait plus de risques quant à l'entretien.

(b) Tous les points importants à être atteints par un projet comme celui de Rochester, lac Cayuga et Syracuse peuvent être mieux desservis et à meilleur marché directement du lac Ontario ou par des canaux locaux.

(c) Le pays à desservir des deux côtés du lac Ontario entre Hamilton et Ogdensburg est à prendre en sérieuse considération. Le lac Ontario est comparativement isolé, et le reliev aux lacs d'en haut aurait, conçoit-on, autant l'effet de développer le commerce que l'a eu l'union du lac Supérieur; un projet dans ce sens serait justifiable quand bien même il n'y aurait pas moyen d'aller plus loin dans la direction de la mer.

(d) Un moyen développement du canal par l'ouest de l'Etat de New-York, avec un bief élevé à travers le bassin des lacs du centre, pourrait être utile comme moyen d'alimentation de la route de navigation par la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk.

7. La question d'une route principale se trouve ainsi réduite au cours naturel par les différents grands lacs. Du lac Ontario le fleuve Saint-Laurent mène à l'eau de marée à Montréal, et les routes du lac Champlain et de la Mohawk mènent à l'eau de marée de l'Hudson à Troy.

## II.—Routes extrêmes.

8. Il y a lieu de faire du lac Champlain une partie du réseau des grands lacs indépendamment de tout projet pour atteindre la mer :

(a) Ici s'appliquent les mêmes raisons que dans le cas du lac Supérieur et du lac Ontario, mais avec plus de force, à cause de la position très avantageuse du lac Champlain par rapport à un service distributif à travers la Nouvelle-Angleterre et à l'importance du mouvement à destination ou en provenance de cette partie du pays.

(b) Excepté en ce qu'il ouvrirait plus de territoire, le prolongement de la navigation vers l'est donnerait très peu d'avantage sur le lac Erié pour le service de transbordement et d'expédition avant qu'on eut atteint le lac Champlain, qui est plus avantageusement situé pour une partie du service direct.

(c) Une extension de commerce des lacs jusqu'au lac Champlain ajouterait 40 à 50 pour 100 à la longueur des présentes routes des lacs, avec une étendue presque proportionnelle de territoire en service direct, et augmenterait grandement le mouvement total par eau. Le lac Champlain est une partie normale du réseau des grands lacs.

9. La route du Saint-Laurent a en elle-même et indépendamment de toutes autres considérations sa raison d'être comme route de navigation vers la mer.

(a) La navigation des lacs à la tête des rapides du Saint-Laurent, en aval d'Ogdensburg, se trouve à 111 milles de la navigation océanique à Montréal, avec une longueur actuelle de 46 milles de canaux intermédiaires et une différence de niveau de 220 pieds. Le chenal artificiel nécessaire pour une navigation de premier ordre est beaucoup moindre que celui, ou du canal de Suez ou du canal de la mer du Nord à la Baltique. Cette route est susceptible d'être développée jusqu'à n'importe quelle capacité utile pour beaucoup moins d'argent qu'aucune autre.

(b) C'est la ligne la plus courte vers les provinces maritimes du Canada pour le commerce direct avec le nord de l'Europe. Il est reconnu que le mouvement étranger tient aux lignes de commerce domestique, et que par comparaison le rapport du mouvement domestique dans cette direction est destiné à être faible; ainsi la route du Saint-Laurent ne doit pas être prise comme solution du problème du point terminus maritime.

(c) La moitié des travaux nécessaires pour ouvrir la route du Saint-Laurent est aussi la moitié de ceux qu'il faut pour atteindre le lac Champlain. A prendre le lac Champlain comme une partie du réseau des lacs justifiant développement, le coût de la sortie par le Saint-Laurent serait très faible en proportion de son utilité pro-