

Laurent, de Montréal au golfe Saint-Laurent du côté nord, et la rivière Hudson, de Troy à l'océan Atlantique à New-York.

2. Diverses influences ont préconisé différentes routes depuis le raccordement du lac Huron jusqu'à Montréal et Troy. Ce sont :—

(a) La route naturelle par le lac Érié, le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, et par le lac Champlain jusqu'à Troy, avec une ligne alternative depuis le lac Ontario jusqu'à Troy par la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk. Une alternative de la route du lac Érié est la ligne directe par la baie Georgienne jusqu'au lac Ontario à Toronto.

(b) La route d'Ottawa par la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal et par le lac Champlain jusqu'à Troy. Cette ligne laisse les lacs Érié et Ontario de côté.

3. La ligne de la Baie Georgienne n'est pas regardée comme une alternative utile pour la route du lac Érié :—

(a) Le travail de construction est beaucoup plus sérieux, et la même dépense donnera à la route du lac Érié une capacité qui fera plus que compenser l'économie de distance.

(b) La quantité d'eau est limitée pour une navigation de premier ordre, le faite de partage étant mis à contribution dans les deux directions, ce qui demande des écluses de moyenne chute. L'excès d'éclusement, le nombre des écluses, et la somme de ligne navigable restreinte augmentant pour le commerce la longueur ou la durée du trajet, l'économie de distance étant plutôt apparente que réelle.

(c) Le temps de la glace est sensiblement plus long sur le lac Simcoe, la ligne de partage des eaux projetée, et sur certains points de la Baie Georgienne.

(d) Le lac Érié est le plus grand lac de commerce, et sa position en fera toujours un agent important. La construction d'une ligne alternative n'obvierrait pas à la nécessité de développer la route du lac Érié.

1. La route d'Ottawa est une ligne courte et indépendante qui peut avoir une grande valeur pour le développement futur, mais il n'y a pas lieu de s'en occuper maintenant :

(a) C'est la ligne directe la plus courte d'un point terminus à l'autre, et elle est indubitablement propre à une navigation d'un volume considérable. Il faudrait de vastes études pour déterminer si elle se prêterait à une navigation de premier ordre, et tant qu'un projet n'aura pas été mûri il sera impossible de dire jusqu'à quel point l'éclusement et des passes restreintes pourraient compenser l'apparente économie de distance.

(b) Sur une grande partie de sa longueur elle passe à travers une région pauvre en ressources, et le temps de la glace y est considérablement plus long que sur la route du lac Érié.

(c) Le rôle de la route d'Ottawa sera celui d'une future ligne auxiliaire pour le commerce de transit quand les conditions de trafic auront été suffisamment développées par la route Érié-Ontario, pourvu qu'elle soit trouvée susceptible d'une solution radicale.

5. Les routes pour abrégier la distance entre le lac Michigan et le lac Huron ainsi qu'entre le lac Michigan et le lac Érié se prêteraient à une navigation de moyenne capacité propre au commerce local et au cabotage. Une navigation de premier ordre en supposant qu'elle fût possible, coûterait très cher, et son utilité serait problématique. Un gros navire ferait probablement aussi vite le trajet plus long par eau libre, et les routes de terre seraient barrées plus à bonne heure par la glace. Elles s'ouvriraient plus à bonne heure dans le printemps, et cela serait un avantage positif, à moins qu'on n'imaginât un moyen de rompre la barrière de glace à Mackinac.

6. Une route de navigation par l'ouest de l'Etat de New-York, le long du cours général du canal Érié, n'est pas regardée comme un projet désirable :

(a) Elle impliquerait 120 à 140 milles de canal artificiel de plus que la route par voie du canal de navigation du Niagara, du lac Ontario, et de la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk; elle serait traversée par un plus grand nombre de ponts et pourrait avoir autant d'écluses, à cause de la configuration du sol, et sur une