pussont arriver sans transbordement par cau de la région des grands lacs jusqu'au port de mer, los marchands de la ville reconnaissent, agissant d'après le même principe, ont taché de démontrer, durant les trente dernires années, la nécessité et l'avantage, dans l'intèrêt public, d'améliorer la navigotion au-dessus de Québec au point de per-

navigotion au-dessus de Québec au point de per-mettre aux vaisseaux océaniques de monter jus-qu'à Montréal sans alléger leurs cargaisons. Que l'importance de ce principe a été pleine-ment reconnu par le gouvernement quand il en-entreprit d'approfondir le fieuve entre Québec et Montréal en 1844, œuvre qui fut ensuite continuée par les commissaires du havre de cette ville, et

par les commissaires du havre de cette ville, et qu'un chenal de 20 pieds à l'eau basse fut terminé en 1865, tandis que le coût a été assumé par le gouvernement, et le chenal lui-même reconnu-comme un des travaux publies de la Puissance.

Qu'antérieurement à l'amélioration de ce chenal, le tonnage des navires qui faisaient le commerce du St. Laurent excédait rarement 400 tonneaux, et il n'était pas extraordinaire que le coût du transport des cargaisons dans les barges entre du transport des cargaisons dans les barges entre Québec et Montréal excédât de 75 pour cent de tout le prix du fret entre l'Angloterre à Montréal. Qu'en pratique on a trouvé qu'un gros vaisseau pout transporter le fret à plus bas prix qu'un petit, et que la tendance des années dernières a des dels augustats si bien que

petit, et que la tendance des années dernières a été d'en augmenter les dimensions, si bien que los navires destinés à transporter le fret qui visitent le port de New-York jangent 5,000 tonnes. Que la chenal de 20 pieds entre Montréal et Québec était, quand il fut d'abord suggéré, regardé comme suffisant pour les plus grands navires océaniques; et bien qu'au printemps les vaisseaux de 3000 tonnes puissent se rendre à Montréal avec toute leur cargaison, espendant vaisconux de 3000 tonnes puissent se rendre a Montréal avec toute leur cargaison, rependant durant la plus grande partie de l'année ils sont obligés de s'ulléger, ce qui augmente considéra-blement le coût du transport. Que le creusement de ce chenal de 20 pieds, qui

permet l'emploi de gros navires pour le fret, a ré-duit les taux de 30 pour cent, comparativement à ce qu'ils étaient avant sa construction—ce qui est également avantageux au producteur et au con-

sommateur. Que durant la présente saison, des steamers de Que durant la présente saison, des steamers de 3,000 tonnes sont arrivés dans le St. Laurent et qu'ils ont été obligés de débarquer toute leur cargaison de venue à Québec ainsi que celle de retour de Montréol, au prix de grands sacrifices extra, qui seraient épargnés si ces vaisseaux, en toute saison, pouvaiont rendre leur cargaison sans transbordement aussi loin que possible dans l'intérieur où ils rencontreraient les navires intériours

Qu'afin que la route du St. Laurent puisse concourir avec succès pour l'immense et toujours croissant commerce Etais de l'Ouest, il est nécessaire que les stemmers océaniques de dimensions égales à ceux qui visitent New York puissent re-monter le St. Laurent jusqu'à Montréal; et comme cela est maintenant impossible, il est de-venu absolument nécessaire, dans l'intérét du commerce de la l'ussance et du public en général, commerce de in Pussance et du puone en general, afin que lo prix du transport océanique soit aussi peu élevé que possible, que le chenal soit creusé aussitét que possible à ringt-quatec pieds à l'ent la plus basse, comme l'un des travaux publies de la Puissance. la Puissance.

C'est pourquoi vos requérant, sous toutes ees considérations, prient votre excellence de prendre leur requête en sa plus sérieuse considération, et d'agir à son égard suivant qu'il vous semblera le mieux pour promouvoir leurs opinions et les meil-leurs intérêts du Canada.

Et vos pétitionnaires ne cosseront de prier. Do la part de la chambre de commerce de Montréal.

(Signé) W. Darking, Vice-Président, W. M. Patterson, Secrétaire. Montréal, 2 décembre 1771.

A Son Excellence le Gouverneur Général en Conscil.

Mémoire de l'Association de la Halle aux Blés de Montréal

EXPOSE HUMBLEMENT :--

Que l'augmentation du commerce du Canada est démontrée par le fait que le tonnage arrivant au port de Montréal s'est élevé de 259 navires maritimes et de 121,559 tonnes en 1870, le taux d'augmentation de tonnage étant plus considérable encore en 1871.

Que o'est un principe reconnu par les proprié-taires de vaisseaux que plus les dimensions des de navires ou steamers employés au commerce de transit, surtout pour de longs voyages, son grandes dans certaines limites, plus le taux du fret est abaisé, et plus considérables sont les faci-

lités offortes aux importateurs et aux expéditeurs, Que tandis qu'il serait avantageux à toute la Puissance de faciliter la navigation du St. Laurent pour une classe plus fortes de navires océaniques—elle bénéficierait directement et sué-cialement aux importateurs de marchandises et aux expéditeurs de produite et indirectement et

aux expéditeurs de produits, et indirectement et considérablement toutes les provinces en faisant passer par le Canada le commerce étranger des Etats de l'Ouest.

Qu'une classe de voiliers et steamers d'un beau-coup plus fort tonnage qu'autrefois visite le St. Laurent, ce qui rend essentiel à une sure et efficace navigation une profondeur beaucoup plus considérable.

considérable.

Que le chenal maritime de 20 pieds dans le St. Laurent a 6t6 embarrassé durant nombre d'années en différents endroits par nombre d'obstacles, occasionnant de nombreux accidents, des délais, des inconvénients et de grandes dépenses aux propriétaires de navires, et nuisant conséquemment aux intérêts commerciaux de la Puissance.

Que le susdit chenal maritime ne devrait pas seulement être tenu libre de toute obstruction. mais que les inférêts du commerce requirent impérieusement un chennl plus profond que 20 piels; qu'une amélioration immédiate est nécessaire, de manière à lui donner 24 piels de profondeur à l'eau la plus basse.

Qu'antérieurement à 1864, le creusement et la surreillance du chesse participe du floure St.

surveillance du chenal maritime du fleuve St. Laurent entre les ports de Québec et Montréal, appartenaient à la Commission du Havre de cette ville, mais que subséquemment, par un acte du parlement canadien, le susdit chenal fut reconnu comme l'un des travaux publics de la Puissance. devant être maintenu par le gouvernement gé

C'est pourquoi vos mémorialistes représentent cest pourquoi vos memorialistes representent respectuensement l'importance de la question contenue dans les représentations ci-dessus et prient que des mesures soient adoptées pour que département des travaux publies commence au printemps prochain et poursuive les travaux jus-

qu'à leur entière exécution. De la part de l'association de la Hall aux Blés

de Montréal. (Signé) M. P. Ryan, Président. W. J. Patterson, Sec. Montréal, 2 décembre 1871.

LES CANAUX DU ST. LAURENT.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

CANAL DE LA RAIE DE RUREINGTOS.

Un autre canal qui doit être considéré comme faisant partie do la ligne de navigation du St.

Laurent est le canal de la Baie de Burlington, qui permet aux navires d'atteindre la ville de Hamilton en venant du lac. C'est une simple tranchée à travers un bane de sable a l'entrée de la baie de Burlington; il a un mile de long sur une largeur moyenne de 13ê pieds entre les jetées, et est navigable nonr les navires tirant jetées, et est navigable pour les navires tirant parces, et est navigable pour les navires trant 12 pieds d'eau Le 19 mars 1823, la législature du Haut-Canada adopta un bill autorisant la construction de ce canal, qui fut achevé en 1852. Après l'Union, le canal fut agrandi et autrement amélioré. Il a coûté jusqu'à présent \$432,684.40.

Le système des canaux canadiens reliant les lacs au St. Laurent se termine par le canal Welland. Toutefois, au Sault Ste. Marie, les Américains ont construit un canal long d'un mile un dix-septième, avec des écluses pouvant donner passage à des navires de 2,000 tonneaux. De cette manière, le commerce du lac Supérieur trouve un débouché jusqu'à Buffalo et aux autres ports du lac Erié. Les Américains ont aussi amélioré la navigation du lac St. George et des battures de Ste. Claire. Nous revien-drons plus longuement sur ce sujet dans une autre partie de ce rapport.

Route de l'Outaonais et du Rideau.

Nous parlerons maintenant de la seconde partie du système des canaux du Canada, savoir, les constructions entre Ottawa et Montréal, et

les constructions entre Ottawa et Montreal, et entre Ottawa et Kingston, que l'on peut maintenant considérer comme servant à alimenter le commerce du St. Laurent.

Dans les rapports annuels du département des Travaux Publics, la ligne de navigation dont ces canuux facilitent le parcours est désignée sons le nom de "Liene de Montréal à Eingsteu com le cours de Montréal à Kingston pour les canaux d'Ottawa et Rideau. Ces cananx portent les noms suivants: "Ste. Anne." on plutôt "Ecluse de Ste. Anne." "Carillon." "Chute-A-Blondeau," "Grenville" et "Rideau." Réunis, ils ont une longueur de

142] milles, y compris le canal Luchine. L'écluse de Ste. Anne a été construite pour Demuse aux navires de passer les rapides du même nom situés au confluent de l'Ontac u de ci du St. Laurent. Cette construction fut recon-mandée par la législature du Bas-Canada des 1831, et le Colonel Duvernet. I. R., fit un rapport à ce sujet. Mais diverses causes empéchérent alors l'exécution des travaux, qui ne furent rent alors l'exécution des travaux, qui ne fureir commencés qu'en 1847 par le Barcart des Tra-vaux Publies. Vers la fin de juillet 1843, les bateaux pouvaient famelir le canal, et les travaux furent completés durant l'automne de la même année. Depuis lors, diverses améliera tions ont été faltes au canal, qui a maintenant les dimentes es trantes. les dimensions sulvantes :

Longuettr........ 4 millio. Nombre d'écluses

anniv, mov.

Viennent ensulte en ordre d'importance les camaux militaires, de lignés sans les noms des de camaux de Caralien, de la Cirulesta-Hondeau, de tranville et Ribeat. Le caval de fronteau, de Granche et 16 bert. Le caracte Carillon est stude a 21 milles de Ste. Anne, et a été construit sur le 16,6 mond de la rivière des Ontaonais, pour écriter les rapides de Carillon. Il fut projetée à 15 mille et rube plus tard sous la direction du "Corps de Gheb Royal" et cux frais du gouvernement infinantique, cos dimensions et a direction de la construir de la constru slens read maintenning coacheol late: Longueur du car pl..... zi mille.

a f 2d'a sen lon. '' i i de descente. Nombre d'éduses..... Dimensions de l'écha e d'assession No.4 . . . Dimensions de l'échase 125 x 352 pholic d'ascension No. 2 . . . Dimension : de Téchice de prise d'enn No. 3 . . . 1231/x/322=91282 x 321 ... Hauteur de Wart ser iss Largerindice and an for 1 64 pieds. gai face

deau, jusqojan Lerjait-Ist 1837 addition in the Celui de la Chatesh-Blondeau est situé sur le côté nord de la rivière, à quatre milles en amont de Carillen, et d'ué é construit pour éviter le rapide dont il pasad le nom. Il fut tracé en meme temps que celui de Carillon par le Corp-du Génie Royal, et nout être décrit comme

Longueur du canales) de millo, Nombre d'écluses :

fériure.

but de surmonter le rapide comm sous le nom de Long-Sault. Son histoire est la même que de Long-Sand. Son histoire est la même que celle des deux précèlent. D'après les documents qui s'y rattachent, il parait que le canal de Grenville a été le demier achevé; mais le premier passage qui ait été fait d'avril 1835, lorsque le bateau à vapeur St. Indrew y passa-Les proportions du canal de Grenville sont comme suit:

Longueur du cauri 5; milles. Nombre d'écluses Dimensions des écluses,