

du Côteau. Les écluses furent construites en pierre de taille, d'une largeur de 6 pieds, et d'une profondeur, sur le heurtoir, de $2\frac{1}{2}$ pieds, et elles étaient faites en vue du passage de bateaux portant trente barils de farine. Les canaux furent commencés en 1779 et terminés en 1781. Ils ont été agrandis en 1804 et en 1817, et abandonnés en 1845. Un canal fut commencé en 1797 pour tourner le Sault Sainte-Marie, et fut utilisé par la Compagnie du Nord-Ouest pour la conduite de canots chargés. Il était pourvu d'écluses.

Le Canada est riche en voies naturelles de communication. Mais dans bien des cas, par suite de la configuration du sol, il se présente des rapides qui rendent la navigation difficile même pour les bateaux de faible tirant, et impossible pour les bateaux de fort tonnage. Les premiers habitants eurent beaucoup à se plaindre du coût des transports, lequel était tellement élevé qu'un baril de sel transporté de Montréal à Port-Talbot, sur le lac Erié, valait autant que 18 boisseaux de blé, et une verge de coton autant qu'un boisseau de blé. Le gouvernement britannique éprouva beaucoup d'incommodité et eut à supporter une forte dépense pour opérer le transport des approvisionnements. Sir J. Murray déclara dans la Chambre des Communes, en septembre 1828, que le gouvernement impérial ayant, quelques années auparavant, envoyé les charpentes de deux navires, le coût de transport de l'un d'eux (un brick) de Montréal à Kingston s'éleva à près de \$150,000.

Ce sont les autorités militaires impériales qui donnèrent la première impulsion au mouvement de la canalisation en grand des cours d'eaux du Canada. Les premiers rapports indiquent clairement que l'on songeait plus aux nécessités militaires qu'aux besoins du commerce. Ainsi, entre autres raisons données pour limiter à 5 pieds le creusement du canal Rideau, on disait que le canal, devant être utilisé surtout pour des fins militaires, il n'y avait aucun intérêt à lui donner une profondeur plus grande que celle convenable pour le transport des munitions et du matériel de guerre.

Les premières écluses du canal de Lachine avaient les mêmes dimensions que celles du Rideau, savoir, 108x20, et 5 pieds de profondeur.

A mesure que les exigences du commerce sont devenues plus pressantes, les plans originaux ont pris de nouveaux développements, à la fois en ce qui est du nombre et de la profondeur des canaux, et aujourd'hui le réseau des voies navigables intérieures du Canada est le plus complet de l'univers.

Le fleuve Saint-Laurent et la ligne des canaux construits sur son cours, en amont de Montréal, ainsi que les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, et les canaux de jonction de l'un à l'autre, forment une voie navigable qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, tête du lac Supérieur, distance de 2,260 milles statutaires.

Lorsque cette ligne de canaux fut projetée, on avait en vue de s'assurer, même lorsque les eaux du fleuve seraient à l'étiage, une profondeur de neuf pieds, et on croyait bien, d'après les données que l'on avait alors en main, que les travaux proposés donneraient ce résultat. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent, pour diverses raisons, est sujet à des fluctuations, dont il était difficile, où ces canaux furent creuser, de mesurer avec précision l'amplitude, or, les observations faites et l'expérience acquise dans les années subséquentes ont montré que si les sondages opérés dans le fleuve, d'un canal à l'autre, révèlent une profondeur complètement suffisante pour les bateaux, d'un