

était tellement élevé qu'un baril de sel transporté de Montréal à Port-Talbot, sur le lac Érié, 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 charpentiers de deux navires, le coût de transport de l'un deux (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 même 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, Érié, 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 mains, 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 creusés, 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 autre côté, dans les canaux mêmes, à certaines époques d'eau basse, une profondeur de neuf pieds sur le heurtoir ne peut être maintenue.

En l'année 1871, on résolut d'agrandir les canaux du Saint-Laurent de manière à obtenir une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard on décida d'accommoder les canaux pour les embarcations d'un tirant de 14 pieds. En conséquence, par suite du plan d'agrandissement en voie d'exécution, tandis que le chenal même des canaux est creusé en vue du passage de bateaux tirant au plus 12 pieds, les constructions permanentes, écluses, ponts, etc., sont faites pour permettre le passage de bateaux tirant 14 pieds, les écluses mesurant en longueur 270 pieds d'une porte à l'autre, 45 pieds de largeur, et donnant une profondeur de 14 pieds d'eau au-dessus du heurtoir.