

cette ville étant éloignée de 1,000 milles de l'Océan, de 250 milles de l'eau salée, de 100 milles du point extrême du flux de la marée. A cet effet, les battures que l'on rencontre entre les deux villes, formant en tout $39\frac{1}{4}$ milles, la plus longue, de $17\frac{1}{2}$ milles, se trouvant dans le lac Saint-Pierre, ont été abaissées au moyen des dragues à vapeur. Dès 1869, la profondeur était augmentée de 9 pieds, donnant un chenal de 20 pieds jusqu'à Montréal. L'accroissement du trafic et du tonnage des steamers océaniques nécessita un creusement ultérieur du chenal. En 1878, la profondeur en était de 22 pieds; en 1882, de 25, et à la fin de la saison de navigation de 1885, elle était portée à $27\frac{1}{2}$ pieds.

Dans les parties où le chenal suit une ligne droite, les travaux de dragage couvrent une largeur de 300 à 325 pieds, mais dans les autres parties cette largeur est de 450 pieds, et au point le plus difficile les parois de ce canal immergé ont 16 pieds de hauteur. Le coût total de ces travaux à venir au 30 juin 1895, a été de \$4,566,002, y compris \$117,563, coût du dragage, et la quantité de matériaux enlevés s'élevait à 21,556,286 pieds cubes. Ces matériaux consistaient en gravier, sable, argile, galets ronds et pierres schisteuses.

1043. Le gouvernement du Canada, poursuivant l'accomplissement de sa politique, résolut de construire un canal sur la rive canadienne du Sault Sainte-Marie, et en 1889 le premier contrat fut donné. Ce canal, y compris les approches, a environ 18,100 pieds de longueur. L'ingénieur en chef, dans son rapport de 1894, dit: "D'éminents ingénieurs, du Canada ou de l'étranger, ont visité de temps à autre les travaux en voie d'exécution, et tous, à ma connaissance, en parlent dans les termes les plus favorables, plus spécialement en ce qui est des travaux de construction de l'écluse, et je crois que ce sera un des plus beaux ouvrages de cette nature sur le continent. L'électricité est la force motrice employée."

1044. Se rattachent également à la ligne des canaux du Saint-Laurent, le canal Murray, celui de la baie de Burlington, et la voie navigable de la rivière de la Trent. Le premier traverse l'isthme de Murray, et opère la jonction entre les eaux de la baie de Quinté et celles du lac Ontario, dispensant ainsi les navires de faire la navigation en plein lac. Les travaux exécutés sur ce canal comprennent une coupe à travers l'isthme, de $4\frac{1}{2}$ milles de longueur, et des travaux de dragage et autres aux points d'entrée et de sortie du canal, la distance entière étant de $9\frac{1}{2}$ milles. Il n'y a pas d'écluses. La première mention officielle de cet ouvrage se rencontre en 1796, le gouverneur en Conseil ayant à cette époque décrété la réserve de 3,000 acres de terre pour en favoriser la construction. Divers relevés furent faits à différentes époques depuis 1867. Les travaux furent entrepris et complétés à partir de la Confédération, la date de leur complétion étant le mois d'août 1889. Le canal a 80 pieds de largeur de fond, et la lame d'eau a $12\frac{1}{2}$ pieds de profondeur à l'étiage.

Le canal de la baie de Burlington est formé par une coupe à travers une étendue de terre basse qui sépare sur un point le lac Ontario de la grande nappe d'eau appelée la baie de Burlington. Il permet aux navires d'atteindre la ville de Hamilton. Sa longueur est d'un demi-mille, et il est navigable pour les navires tirant 11 pieds d'eau.