

Réseau des canaux.—Ce réseau se compose de six canaux, exploités par l'Etat, faisant communiquer entre eux les lacs, les fleuves et les rivières navigables: ces canaux relient (1) Port Arthur ou Fort William à Montréal; (2) Montréal à la frontière internationale, près du lac Champlain; (3) Montréal à Ottawa; (4) Ottawa à Kingston et Perth; (5) Trenton, sur le lac Ontario, au lac Huron (inachevé) et (6) les lacs Bras d'Or, île du Cap Breton, à l'océan Atlantique. La longueur totale de ces canaux ne dépasse pas 117·2 milles, mais en ajoutant celle des cours d'eau qu'ils relient on obtient un réseau de voies navigables, d'environ 1,594 milles.

Le groupe des canaux du St-Laurent, l'un des tronçons de la voie d'eau de Montréal à Port Arthur, comprend sept canaux distincts échelonnés entre Montréal et Prescott; ajoutons-y le chenal dragué dans le lit du St-Laurent entre Montréal et Québec. Le principal de ces anneaux est le canal de Lachine qui devait à l'origine n'avoir qu'un mille de longueur, 12 pieds de largeur et 18 pieds de profondeur; d'abord ouvert en 1824, puis finalement agrandi en 1901, il est maintenant navigable par des navires tirant 14 pieds.

Le canal Welland, qui relie le lac Ontario au lac Erié, absorbe leur différence de niveau, qui représente 325½ pieds. Commencé en 1824 il fut inauguré en 1829, mais a été depuis transformé à différentes reprises. A l'heure actuelle, le chenal de Port Colborne à Thorold est approfondi pour permettre le passage des grands navires des lacs et un nouveau chenal, allant de Thorold à un point situé à trois milles à l'est de Port Dalhousie, est en voie de creusement. La longueur totale du nouveau canal Welland, entre les deux lacs, sera de 25 milles. La différence de niveau entre ses deux extrémités sera rachetée par sept écluses, ayant chacune une chute de 46½ pieds. Les écluses auront une longueur de 800 pieds, une largeur de 80 pieds et une profondeur de 30 pieds d'eau au seuil. Le bassin de garage du canal aura une largeur de 200 pieds. On construit à Port Colborne un nouveau brise-lames, s'étendant à 2,000 pieds plus avant dans le lac que le brise-lames actuel. Des travaux considérables sont prévus à Port Weller, point où l'on entre dans le lac Ontario. On espère qu'après l'achèvement du nouveau canal de Welland, le transport du grain par eau pourra être réduit de 2 cents par boisseau pour les expéditions dirigées vers l'est et qu'une quantité considérable du grain canadien maintenant expédié par Buffalo et New-York sera divertie vers la route du St-Laurent.

Le canal du Sault Ste-Marie, qui vient immédiatement après le canal Welland pour l'importance de son tonnage, fut ouvert à la navigation en 1895 et a joué un rôle considérable dans le trafic du grain et du minerai de fer sur les grands lacs. Au cours des dix dernières années, son tonnage a subi une décroissance marquée attribuable, d'une part à la dépression de l'industrie métallurgique et, d'autre part, aux plus grandes facilités offertes par le canal américain du Sault Ste-Marie.

Le canal Rideau (réseaux 3 et 4 ci-dessus), lequel embrasse les canaux de la rivière Ottawa, outre ceux reliant Ottawa et Kingston, fut ouvert dans le but de procurer une route plus commode que celle du St-Laurent, tant au point de vue militaire qu'au point de vue commercial. Dans l'intervalle écoulé entre 1834, date de l'inauguration du canal Rideau, et l'achèvement du chemin de fer du Grand Trunk entre Montréal et Toronto, des dizaines de milliers d'immigrants en route vers le Haut Canada, voyagèrent sur ce canal.

Le canal de Trent, qui relie Trenton, sur le lac Ontario, à la baie Georgienne en passant par le lac Rice, Peterborough, Lindsay et le lac Simcoe, n'est guère fréquenté par la navigation. Il est toutefois d'une très grande utilité, à cause des forces hydrauliques qu'il fournit à la Commission hydroélectrique d'Ontario. Ce canal possède, à Peterborough, la plus grande écluse du monde.