

Canal de Cornwall.—Le canal de Cornwall contourne les rapides du Long Sault. Sa longueur est de $11\frac{1}{4}$ milles; il a six écluses de 270 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 14 pieds d'eau à l'entrée. Il fut construit entre 1834 et 1843; avec une profondeur de neuf pieds et ne possède ses dimensions actuelles que depuis 1901.

Canaux de Williamsburg.—Après cinq milles d'eau navigable on rencontre une série de trois canaux, permettant le passage de Farran's Point, Rapide Plat et Rapide des Galops. Ils sont connus sous le nom de canaux de Williamsburg et s'étendent sur une longueur de $26\frac{1}{4}$ milles, y compris les parties navigables du St-Laurent qui les séparent. De là, on navigue sans interruption jusqu'au canal Welland, qui est à 228 milles à l'ouest. Les trois petits canaux furent d'abord construits entre 1843 et 1847, avec une profondeur minimum de 9 pieds; ils furent élargis de 1897 à 1901; leurs écluses ont 270 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 14 pieds d'eau à l'entrée.

Canal Welland.—Cette importante voie d'eau, qui rachète la chute de 325 pieds de la rivière Niagara, relie le lac Ontario au lac Erié. Le canal originaire, ouvert en 1829, partait de Port Dalhousie, sur le lac Ontario, et aboutissait à Port Robinson, où il rejoignait la rivière Welland; le navigateur descendait cette rivière jusqu'à sa rencontre avec la rivière Niagara, puis atteignait le lac Erié. Mais ce parcours fut jugé incommode, si bien qu'entre 1831 et 1833 le canal fut allongé depuis Fort Robinson jusqu'à Port Colborne. Le canal actuel, long de $26\frac{3}{4}$ milles et dont les écluses ont les mêmes dimensions que celles des canaux du Saint-Laurent, fut achevé en 1887. En 1913, on commença la construction du canal Welland, destiné aux gros navires; lorsqu'il sera achevé, ce canal aura une longueur de 25 milles et possèdera sept écluses de hissage de 800 pieds par 80 pieds et 30 pieds d'eau. On y entrera à Port Weller, à environ trois milles à l'est de Port Dalhousie, où s'amorcera une déviation du tracé actuel jusqu'à Allanburg; mais entre Allanburg et Port Colborne le nouveau canal épousera le tracé de l'ancien.

Canal du Sault Ste-Marie.—L'écluse canadienne du Sault Ste-Marie fut construite pour racheter la différence de 19 pieds existant entre le niveau du lac Huron et celui du lac Supérieur. Un canal existait à ce point dès 1797-98; construit par la Compagnie des Fourrures du Nord-Ouest, il consistait en une écluse de 38 pieds de longueur et de 9 pieds d'eau. Cette écluse, détruite en 1814 par l'armée des Etats-Unis, ne fut reconstruite qu'en 1853-55 dans la partie de la rivière appartenant aux Etats-Unis. Depuis lors, elle a été remplacée par quatre écluses plus modernes, construites à différents intervalles entre 1881 et 1919. Le canal canadien, achevé en 1895, ne possède qu'une seule écluse de 900 pieds par 60 pieds, avec un minimum de 18 pieds 3 pouces d'eau.

Canal de Chambly.

Pour se rendre de Montréal à New York par voie d'eau, on descend d'abord le Saint-Laurent, puis on remonte la rivière Richelieu; on traverse le lac Champlain, puis on emprunte le canal Champlain et enfin on suit le cours de l'Hudson. Les rapides de St-Ours, sur la rivière Richelieu, qui gênent le passage, nécessitèrent la construction d'une écluse construite en 1844-49, ayant 200 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 7 pieds d'eau; un canal possédant 9 écluses, dont la plus petite a 118 pieds par $22\frac{1}{2}$ pieds avec $6\frac{1}{2}$ pieds d'eau relie Chambly et St-Jean. La construction de ce canal, commencée en 1831, fut achevée en 1858.

Canaux de l'Ottawa.

La navigation de la rivière Ottawa entre le port de Montréal et la cité d'Ottawa s'effectue au moyen du canal de Lachine, de l'écluse de Ste-Anne et des canaux de