

deur de 6 pieds aux seuils. Il permettait, avec d'autres améliorations, le passage de navires portant 100 barils de farine. Avec le temps, ces canaux ne suffirent plus et on commença en 1842 la construction du canal de Beauharnois le long de la rive sud. Achevé en 1845, il comptait neuf écluses de 200 pieds sur 45 pieds avec un tirant d'eau de 9 pieds. Bien qu'il n'ait pas servi à la navigation depuis 1902, ces barrages règlent le niveau du lac Saint-François pour la navigation et d'autres fins.

Canal de Soulanges.—Destiné à remplacer le canal de Beauharnois, ce canal a été commencé en 1892 et terminé en 1899. Il a 14.67 milles de long, monte 83.50 pieds et permet un tirant d'eau de 14 pieds, du lac Saint-Louis au lac Saint-François.

Canal de Cornwall.—Ce canal, qui contourne les rapides du Long-Sault, part de Cornwall pour se rendre à Dickinsons-Landing. Construit entre 1834 et 1842, il assurait un tirant d'eau de 9 pieds. Les travaux d'agrandissement permettant un tirant d'eau de 14 pieds ont commencé en 1876 et pris fin en 1904. Le canal surmonte un dénivellement de 48 pieds en 11 milles et compte six écluses de 270 pieds sur 45 pieds.

Canaux de Williamsburg.—Les canaux de Farran's-Point, du Rapide-Plat et de Galop sont désignés sous le nom collectif de Canaux de Williamsburg; leur montée totale est de 31.27 pieds. Les deux premiers contournent les rapides qui portent leur nom, tandis que le canal Galop évite ceux de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et de Galop. Les travaux débutèrent en 1844, et les deux premiers canaux, qui assurèrent un tirant d'eau de 9 pieds, furent achevés en 1847. Le canal Galop a dû subir un certain nombre de modifications. Il y eut d'abord deux canaux séparés: le premier contournait les rapides de la Pointe-aux-Iroquois et le second, ceux de Galop. Après quelques années, le canal Iroquois n'étant pas assez profond, on décida de le relier au canal Galop. Les travaux se poursuivirent de 1851 à 1856. Plus tard, la profondeur des canaux fut portée à 14 pieds.

Canal Welland.—Cette importante voie relie le lac Ontario au lac Érié en contournant la chute de 326 pieds de la Niagara. Le premier canal, construit par une société particulière et ouvert en 1829, s'étendait de Port-Dalhousie, sur le lac Ontario, à la ville de Port-Robinson, où il rejoignait la rivière Welland. On descendait ensuite cette rivière jusqu'au confluent de la Niagara, puis cette dernière jusqu'au lac Érié. Ce parcours n'ayant pas été jugé satisfaisant, le canal fut prolongé de 1831 à 1833, de Port-Robinson à Port-Colborne. En 1841, la législature du Haut-Canada acheta le canal et commença à l'agrandir de manière à permettre un tirant d'eau de 9 pieds. Le nouveau canal fut inauguré en 1845. Sur la recommandation faite en 1871 par une commission des canaux, un nouvel agrandissement a été entrepris en 1873. Achevé en 1887, le troisième canal Welland assurait un tirant d'eau de 14 pieds. A partir de Port-Dalhousie, à l'extrémité nord, il gagnait le sud en montant l'escarpement à Thorold et, de là, suivait de façon générale le deuxième canal jusqu'à Port-Colborne.

Le mouvement énormément accru, vers l'est, de céréales et de minerai de fer et, vers l'ouest, de charbon nécessitait la mise en service de navires beaucoup plus gros que ceux que pouvaient admettre les canaux de Welland et du Saint-Laurent. Le Canada commença donc en 1913 à construire le quatrième canal Welland, canal maritime. Suspendus au début de 1916 faute de matériel et de main-d'œuvre, les