

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 Erie, 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 construction. 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 allant d'Ottawa à 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.

Le canal St-Pierre construit entre 1912 et 1917 fait communiquer les lacs du Bras d'Or avec la baie St-Pierre, sur la rive sud-est de l'île Cap Breton. Il consiste en une écluse recevant les eaux de marée;