

Carillon et Grenville. L'écluse de Ste-Anne surmonte les rapides de Ste-Anne au point où l'un des bras de la rivière Ottawa se jette dans le lac St-Louis. La première écluse fut construite entre 1840 et 1843; elle avait 190 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 6 pieds d'eau; entre 1880 et 1883 on aménagea une écluse supplémentaire, dépassant de 10 pieds la longueur de la précédente et de 3 pieds sa profondeur. Ces deux écluses sont actuellement en fonctionnement. Entre Carillon et Grenville il existait à l'origine trois canaux construits par le gouvernement britannique de 1825 à 1833. Le second d'entre eux, appelé la Chute à Blondeau, fut abandonné après l'achèvement du barrage de Carillon en 1881. A la même époque, ceux de Carillon et Grenville furent reconstruits, les travaux étant achevés en 1884. Les écluses de ces canaux ont les mêmes dimensions que celle de Ste-Anne (la plus récente).

#### Canal Rideau.

Ce canal, construit par le gouvernement britannique, de 1826 à 1832, permet une navigation ininterrompue entre Ottawa et Kingston; il fut conçu dans un but purement militaire, né des enseignements de la guerre de 1812. Cette voie est constituée par les différentes parties navigables de la rivière Rideau, reliées entre elles par de nombreux petits canaux; elle part d'Ottawa, traverse le lac Rideau supérieur et entre finalement dans le lac Ontario par la rivière Catarqui. Ce canal, d'une longueur totale de 126 $\frac{1}{2}$  milles fut transféré au gouvernement provincial, puis repris par les autorités fédérales après la Confédération. Il a 47 écluses de 134 pieds de longueur par 33 pieds de largeur et 5 pieds d'eau. De l'extrémité septentrionale du lac Rideau inférieur, un embranchement de sept milles de longueur se dirige vers la ville de Perth.

#### Canal de Trent.

Le canal de Trent forme partie d'un réseau de navigation s'étendant de Trenton, sur la baie de Quinté, jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron. La route de ce canal suit la rivière Trent jusqu'au lac Rice; de là à Peterborough par la rivière Otonabee; de ce dernier point, par une série de rivières, de lacs et de canaux artificiels, on atteint le lac Simcoe, puis le lac Couchiching et le lac Sparrow; enfin, en suivant la rivière Severn on arrive à Honey Harbour, baie Georgienne. A l'heure actuelle, le canal n'est ouvert à la navigation que jusqu'au lac Sparrow; les embarcations automobiles de cinq tonnes peuvent franchir les rapides Swift et Big Chute et atteindre la baie Georgienne via Port Severn. Ce canal, il est vrai, n'a pas d'importance économique mais il fournit une force hydraulique considérable. Il est également remarquable pour l'écluse hydraulique de Peterborough, capable de soulever un navire de 800 tonnes à une hauteur de 65 pieds.

*Canal Murray.*—L'isthme constitué par la péninsule que forme le comté de Prince-Edouard est coupé par une voie d'eau qui peut être considérée comme formant partie du réseau du canal de Trent. Les navires quittant le canal de Trent à Trenton peuvent, par ce chemin, passer directement dans le lac Ontario. La première idée de construction de ce canal semble remonter à 1796 et le projet fut fréquemment discuté par la suite à la législature provinciale; toutefois sa construction ne fut commencée qu'en 1882 et achevée en 1889.

#### Canal St-Pierre.

Le canal St-Pierre, qui est le plus oriental des canaux canadiens, coupe un isthme d'un demi-mille de largeur au sud de l'île du Cap Breton, Nouvelle-Ecosse, et fait communiquer la baie de St-Pierre avec les lacs du Bras d'Or, par lesquels on