

Entre la voie intérieure très bien aménagée des Grands lacs, au chenal d'une profondeur minimum de 21 pieds, le port océanique de Montréal, s'allonge sur 114 milles la section internationale du fleuve; cette section n'est praticable que par une série de canaux de 14 pieds de profondeur, insuffisants pour assurer la navigation des bateaux d'une capacité de plus de 3,000 tonnes. Le projet de la voie maritime a été spécialement conçu pour supprimer cet étranglement et prolonger la navigation des océaniques jusqu'au centre industriel de l'Amérique du Nord.

Pour des raisons pratiques, la route maritime entre le lac Ontario et le port de Montréal a été divisée en cinq sections: 1^o la section des Mille-Îles, 2^o la section des Rapides internationaux, 3^o la section du lac St-François, 4^o la section de Soulanges, et 5^o la section de Lachine. Il y sera peut-être ajouté une sixième, celle du canal Welland au lac Érié. Les améliorations qui seront apportées à ces sections sont brièvement exposées dans les paragraphes suivants.

Section des Mille-Îles.—Des travaux peu importants de dragage, évalués à \$2,500,000, seront nécessaires; ces travaux seront entrepris par les États-Unis.

Section des Rapides internationaux.—Située sur territoire international, cette section-clé exigera 600 millions de dépenses dont la plus grande partie sera affectée aux installations hydro-électriques aménagées en commun par la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario et la *Power Authority of the State of New York*. Ce projet consiste en: 1^o un barrage aux rapides de Long-Sault et deux centrales électriques à une faible distance en aval des rapides, l'une sur territoire canadien et l'autre sur territoire américain, d'une capacité de 1,100,000 h.p. chacune; ce barrage inondera quelques localités des deux côtés du fleuve, sur une distance d'environ trente milles de long et un à trois ou quatre milles de large sur territoire canadien; 2^o un barrage de régularisation près de Iroquois-Point pour régulariser le niveau du lac artificiel et protéger les entreprises en aval de Montréal; 3^o les canaux latéraux sur territoire américain pour permettre à la navigation de contourner le barrage de Long-Sault et un canal latéral sur territoire canadien pour contourner le barrage de régularisation à Iroquois; 4^o les digues là où elles s'imposent. L'élévation moyenne de l'eau, de Cornwall à Prescott, actuellement de 220 pieds au-dessus du niveau de la mer, sera portée de 238 à 242 pieds. En conséquence, à l'achèvement des travaux, 20,000 acres de terre auront été inondées, deux villes et six villages auront disparu et 6,500 personnes se seront établies dans des villes entièrement nouvelles actuellement en construction sur le rivage projeté.

La participation du Canada aux travaux de la section internationale comporte actuellement la construction, par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, d'un canal et d'une écluse à Iroquois, nécessaires pour contourner le barrage de régularisation. Les travaux ont commencé depuis plus d'un an et 40 p. 100 des excavations sont terminées. L'exécution du programme marque un léger retard. Par ailleurs, près de Cornwall, le Canada collabore avec les États-Unis dans la construction d'un pont pour chemin de fer et route sur le chenal international du Saint-Laurent, à Polleys-Gut.

Section du lac St-François.—Dans cette section, qui s'étend sur 15 milles environ du fleuve, les travaux de dragage sont prévus en trois endroits (coût total de 6 millions) afin d'y porter la profondeur des chenaux à 27 pieds. Trente pour cent des excavations sont achevées et l'exécution est en avance sur le programme fixé.

Section de Soulanges.—La section de Soulanges comprend le tronçon du fleuve entre l'extrémité supérieure du lac St-Louis et l'extrémité inférieure du lac St-François. Les travaux prévus comportent la construction de deux écluses séparées par une retenue de trois quarts de mille et de trois ponts levants. La route n^o 3 qui longe la rive du lac St-Louis passera sous l'écluse inférieure dans un tunnel de quatre voies. Un contrat a été adjugé pour l'excavation du tunnel de détournement, le batardeau du lac St-Louis et l'excavation du chenal maritime. Les travaux sont en train.

Section de Lachine.—La section de Lachine qui s'étend du lac St-Louis au port de Montréal est la partie la plus compliquée et la plus coûteuse de l'exécution de la voie maritime en territoire canadien. La construction d'un canal de 16 milles y est prévue,