

avec un élargissement considérable du chenal à partir d'en amont de Caughnawaga, sur le lac St-Louis, jusqu'à l'entrée du port de Montréal. Deux écluses seront construites, l'une à St-Lambert, près du pont Victoria, l'autre à Côte-Ste-Catherine, vis-à-vis des rapides Lachine. Trois bassins tournants seront construits, l'un dans le port de Montréal et les deux autres dans le bassin Laprairie, pour permettre le libre mouvement des navires. Quatre ponts importants pour chemin de fer et routes sur le Saint-Laurent, dans la région de Montréal, devront être modifiés pour assurer un espace minimum de 120 pieds au-dessus du chenal.

Les travaux sont bien avancés dans toute la région. Il a été alloué neuf contrats généraux pour un montant de 45 millions; trois autres contrats seulement seront nécessaires pour achever la section de Lachine. La réalisation est bien en avance sur le programme. Au début de cette deuxième année d'exécution des travaux de la voie maritime, la section Lachine a absorbé 10 p. 100 du budget qui lui est affecté et elle sera terminée dans deux ans et demi.

*Section de Welland.*—Les améliorations du canal Welland prévoient le prolongement du chenal de 27 pieds jusqu'au lac Érié; 17 milles, de 27 pieds de profondeur, comprenant sept écluses de 859 pieds de long, 80 pieds de large et 30 pieds au-dessus des radiers, sont déjà aménagés sur le total de 28 milles. Il a été alloué trois contrats d'excavation dont les travaux de deux sont terminés. Trois contrats supplémentaires de dragage seront nécessaires pour terminer les travaux de la section de Welland; ces derniers peuvent être exécutés sans causer l'interruption du trafic.

Le rythme de la construction s'est intensifié à la reprise de la navigation, en 1956. Hommes et machines travaillent jour et nuit sur terre et sur eau, du port de Montréal à l'est du lac Ontario et dans la région de Welland, afin d'achever ce grand projet pour 1958.

Les grands bateaux des lacs pourront alors descendre jusqu'à Montréal et les navires océaniques pourront croiser jusqu'aux ports importants des lacs, Toronto, Hamilton, Buffalo, Cleveland, Toledo, Détroit, Chicago, et à la tête des lacs jusqu'à Duluth, Superior, Fort-William et Port-Arthur. Les avantages qui découleront de ce vaste projet de navigation et d'énergie auront des répercussions illimitées, non seulement du point de vue régional, mais national et international, dans l'abaissement du prix des marchandises, l'accroissement du pouvoir d'achat, le développement de l'industrie secondaire, l'intensification de l'activité économique et du trafic de tous genres à travers le Canada et une grande partie des États-Unis.

## Section 2.—Statistique financière du transport par eau

Les principales statistiques sur le coût du transport par eau sont les états des dépenses publiques pour les cours d'eau. Ces dépenses peuvent être classées comme immobilisations, ou placements et dépenses d'entretien et d'exploitation. Le revenu d'exploitation est aussi enregistré. La majeure partie des immobilisations pour l'amélioration permanente des voies de navigation est fournie par l'administration fédérale. Les immobilisations consenties par les municipalités et les entreprises privées se limitent presque entièrement aux aménagements de terminus et de docks. Toutefois, les placements dans la navigation découlent presque entièrement de sources privées. Il n'existe pas de chiffres sur les placements privés dans la navigation en dehors de ceux qui figurent dans les rapports des sociétés en exploitation et qui ne s'appliquent qu'à une partie de cette activité. Il n'existe pas davantage de statistiques sur le revenu du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises aux exploitants.

**Immobilisations.**—Les seuls chiffres disponibles sur les immobilisations fédérales affectées aux voies d'eau du Canada sont tirés des *Comptes publics* et des rapports annuels des ministères des Transports, des Travaux publics et des Finances. Il faut toutefois noter que ces immobilisations ne sauraient être considérées comme représentant la valeur actuelle des entreprises en question. Les frais d'aménagement des canaux et des voies d'eau, ainsi que des ouvrages permanents destinés à faciliter le transport par eau au Canada,