

en ports commerciaux internationaux par lesquels passera une grande variété de marchandises, tâche qui devra être réalisée d'ici dix ans. Les ports des lacs devront aussi collaborer entre eux en ce qui concerne le dragage des chenaux, la réglementation des services, la priorité à accorder aux navires étrangers qui passent les écluses, etc.

Les ports des Grands lacs qui s'étaient spécialisés dans le transbordement des grains et autres cargaisons en vrac entre les navires des lacs et les navires de canal ont perdu leur importance. Le trafic direct de la tête des lacs aux ports du Saint-Laurent a nuï aux affaires des élévateurs à grains des ports de Kingston, de Collingwood, de Goderich, de Midland et d'Owen Sound. En revanche, depuis l'ouverture de la Voie maritime, tous les hangars de transit, les postes sans hangar et les autres installations du port de Montréal ont été utilisés à plein rendement. Ce port offre 131 postes aux navires océaniques et il a plus de 30 hangars de transit, la capacité d'entreposage des élévateurs à grains atteint près de 17 millions de boisseaux et les grains peuvent être chargés à 28 postes. Des plans sont prêts pour la construction d'un nouvel élévateur d'une capacité de 5,300,000 boisseaux. Le port de Montréal se trouvant à mi-chemin entre l'embouchure du Saint-Laurent et les Grands lacs a fait fonction de terminus tant pour les océaniques que pour les navires venant des lacs.

Un nouveau terminus moderne et un engin d'une puissance de levée de 50 tonnes ont été ajoutés aux installations du port de Toronto; des travaux de dragage ont été exécutés pour permettre la mise au bassin des navires de haute mer et des navires des lacs. Les affaires augmentant, d'autres terminus sont projetés et l'on se propose de construire un port extérieur et d'installer de gros engins de levage dans le port. Les élévateurs à grains ont une capacité de 4 millions de boisseaux.

Il se peut que par suite de l'augmentation des affaires, Hamilton devienne un port intérieur important. On fait des travaux de dragage en vue de donner à certains quais les 27 pieds de profondeur de la Voie maritime et de faire d'Hamilton un port en eau profonde. Les installations portuaires s'augmentent de nouveaux entrepôts, postes à quai, etc.

Windsor est aussi un port international important, fermement établi sur une base industrielle. Aucune modification n'est nécessaire pour ouvrir ce port aux navires à fort tirant d'eau car la profondeur est suffisante à partir du canal d'Amherstburg, en remontant la rivière Détroit jusqu'au lac St. Clair. Les élévateurs à grains de ce port ont une capacité de 1,250,000 boisseaux. A Sarnia, le principal problème consiste à établir des installations appropriées aux gros navires. Les bassins doivent être agrandis et les plans sont faits en vue de la construction de deux jetées pouvant répondre aux besoins d'un trafic plus abondant. Deux nouveaux entrepôts ont été construits.

On prétend que la principale difficulté à surmonter dans la transformation de Kingston en port de la Voie maritime vient de ce que le chenal nord, qui se trouve tout juste en dehors des limites du port, n'a qu'une profondeur de 16 pieds et que le lit de la rivière à cet endroit est du roc solide. On est à allonger le petit bassin actuel et les installations de cale sèche peuvent être améliorées pour être utilisées par des gros navires. Cornwall se propose d'avoir un port en eau profonde qui desservira les industries locales et pourra recevoir les plus gros navires de la Voie maritime.

Port Arthur et Fort William, les ports jumeaux de la tête des lacs, projettent de réaliser à brève échéance des plans prévoyant la construction d'un nouveau terminus à marchandises mixtes à l'usage des océaniques et des navires des lacs, l'augmentation de la capacité d'entreposage, de nouveaux travaux de dragage et la modernisation des installations pour l'expédition du minerai de fer. Ces ports sont dotés d'installations pour la réparation des navires et la capacité actuelle de leurs élévateurs à grains dépasse 90 millions de boisseaux.

Outre les élévateurs à grains des ports mentionnés, il y a aussi des espaces d'entreposage dans les élévateurs des ports suivants du Saint-Laurent: Sorel, capacité de 3 millions de boisseaux; Trois-Rivières, 7 millions; Prescott, 5 millions et demi; Québec, 4 millions et Baie-Comeau (ouvert en juillet 1960), 11,868,000.