



—Malak

MAQUETTE DE L'HYDRO-ONTARIO SUR LES OUVRAGES À L'ÎLE BARNHART

A l'avant-plan, on voit la centrale internationale et, à l'arrière-plan, à droite, le barrage des rapides du Long-Sault. A gauche, l'emplacement du canal et des écluses qui seront aménagés dans le territoire des États-Unis, à l'île Barnhart.

lacs et du Saint-Laurent. On estime que le doublement de ces autres aménagements entraînerait des frais d'environ 100 millions de dollars à Welland* et de 40 millions de dollars à Lachine, en plus de ceux que la législation actuelle autorise le Canada à engager. On croit cependant que le trafic augmentera beaucoup durant les quelques années qui suivront l'ouverture de la voie maritime, prévue pour la fin de 1958. L'augmentation du trafic justifiera le Canada et les États-Unis, croit-on, de compléter leurs aménagements des deux côtés de la section internationale du Saint-Laurent, à l'île Barnhart et à Iroquois. Le Canada pourra alors construire un canal et des écluses du côté canadien de l'île Barnhart, et compléter de la sorte son système de canaux et d'écluses, en territoire canadien, entre le lac Érié et Montréal.

Le tableau ci-dessous récapitule les principaux travaux que le Canada et les États-Unis devront exécuter pour assurer la navigation en eau profonde entre le lac Érié et Montréal, avec estimation de ce que coûteront ces travaux:

<i>A construire par le Canada</i>	<i>En millions de \$</i>
Section des Mille-Îles—dragage du chenal.....	2
Iroquois—canal et écluse.....	14
Lac Saint-François—dragages.....	4
Beauharnois—écluses, pont, etc.....	47
Lachine—canal, écluses, etc.....	122

* Le canal Welland compte huit écluses, dont trois sont doubles. Il faudrait donc, pour doubler la capacité du canal, construire cinq écluses nouvelles, au prix approximatif de 20 millions de dollars chacune.