

En 1952, afin de mettre ces derniers travaux en marche, le Gouvernement canadien et celui des États-Unis présentèrent simultanément à la Commission mixte internationale la demande d'autorisation requise, étant entendu que le Gouvernement canadien s'engagerait à construire, en corrélation plus ou moins immédiate, et à exploiter tous les ouvrages nécessaires à une voie navigable de 27 pieds de profondeur reliant Montréal au lac Erié. Cette proposition fit l'objet, le 29 octobre 1952, d'une ordonnance de la Commission mixte internationale.

En 1953, la *Federal Power Commission* (Commission fédérale de l'énergie) des États-Unis accordait une licence de 50 ans à la *Power Authority* de l'État de New York lui permettant de réaliser la partie de l'aménagement hydro-électrique revenant aux États-Unis. L'ordonnance accordant cette licence fit l'objet d'un appel auprès des tribunaux des États-Unis et ce n'est qu'en juin 1954 que la *Power Authority* put se joindre à l'Hydro-Ontario pour commencer les travaux.

Dans l'intervalle, toutefois, le Congrès des États-Unis avait adopté le projet de loi Wiley-Dondero (P.S. 83-358), qui donnait à la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* l'autorisation et l'ordre de construire en territoire des États-Unis tous les ouvrages de navigation nécessaires à l'ouverture d'une voie de 27 pieds de profondeur permettant de contourner les obstacles naturels de la section des rapides internationaux. Il fallut dès lors multiplier les consultations entre le Gouvernement canadien et celui des États-Unis afin de prévenir la construction de deux séries parallèles de canaux et d'écluses. Il en sortit un ensemble d'échanges de notes aux termes desquelles les États-Unis s'engageaient à construire sur leur territoire un canal et deux écluses afin de contourner le barrage usinier Barnhart-Cornwall au pied des rapides du Long-Sault, ainsi qu'à effectuer ailleurs des dragages, tandis que le Canada construirait un canal et une écluse au barrage régulateur d'Iroquois, à une trentaine de milles en amont, et uniformiserait avec ceux des États-Unis les ouvrages d'aide à la navigation situés en territoire canadien, soit entre Montréal et Cornwall et dans le canal de Welland. D'après les prévisions, ces travaux devaient coûter quelque 100 millions aux États-Unis et environ 200 millions au Canada.

Le premier coup de bêche à l'entreprise d'aménagement hydro-électrique fut donné le 10 août 1954, et les travaux de la Voie maritime démarrèrent en septembre de la même année. L'écluse d'Iroquois fut mise en service en mai 1958 et les deux écluses des États-Unis le 4 juillet, date à laquelle les centrales internationales commencèrent à produire de l'énergie. Les navires transiteurs commencèrent à employer la Voie maritime du Saint-Laurent le 25 avril 1959. Celle-ci fut inaugurée officiellement par Sa Majesté la reine Elisabeth II et le président Dwight D. Eisenhower des États-Unis le 26 juin de la même année.

Services de navigation

Pour mieux se rendre compte de l'ampleur de la tâche entreprise, on peut effectuer un voyage imaginaire à bord d'un navire partant de Montréal et se dirigeant vers l'ouest.