

Que comporte le bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent? Il comporte cinq dénivellations qui en constituent à la fois les principaux avantages et les principaux inconvénients. Avantages, si l'on songe qu'elles renferment en puissance 9 millions de chevaux-vapeur, en majeure partie inexploités, à proximité de grands marchés. Inconvénients, si l'on songe que, pour établir un moyen de transport économique d'une extrémité à l'autre de la voie maritime, les grands navires devront pouvoir franchir ces dénivellations.

### Les cinq dénivellations

Ces cinq dénivellations sont les suivantes: 1. Les chutes Sainte-Marie situées entre le lac Supérieur et le lac Huron et présentant une dénivellation de 21 pieds; 2. Le passage Saint-Clair-Détroit qui relie le lac Huron au lac Érié et présente une dénivellation de 8 pieds; 3. La rivière Niagara qui coule du lac Érié au lac Ontario et présente une dénivellation de 326 pieds; 4. Le haut Saint-Laurent qui, du lac Ontario à Montréal, présente une dénivellation de 225 pieds; 5. De Montréal à la mer, où la dénivellation est de 20 pieds. Ces cinq dénivellations, d'après les calculs, permettront d'engendrer environ 9 millions de chevaux-vapeur se répartissant ainsi: Niagara, 3,600,000 c.-v.; section internationale des rapides, 2,200,000 c.-v.; section de Beauharnois ou de Soulanges, 2,000,000 c.-v.; section de Lachine, 1,200,000 c.-v. Toute cette énergie est canadienne, sauf 1,800,000 c.-v. à Niagara et 1,100,000 c.-v. dans la section internationale des rapides.

Il est inutile d'insister sur l'importance économique que présente cette houille blanche dans une région du Canada où le charbon est inexistant.

Jusqu'à quel point ces ressources hydro-électriques ont-elles été aménagées? En ce qui concerne l'énergie, je tiens à préciser que 100,000 chevaux-vapeur ont été produits au Sault-Sainte-Marie, 1,800,000 à Niagara, 93,000 à Massena (New-York) et plus de 1,000,000 dans la section de Soulanges. Par conséquent, la production atteint à peine 3,000,000 de chevaux-vapeur, soit le tiers de la quantité qu'il serait possible de capter (9,000,000 de c.-v.).

En ce qui a trait à la navigation, j'ai mentionné plus haut les installations qui assurent des chenaux d'une profondeur de 25 pieds après qu'ont été franchies les trois premières dénivellations, c'est-à-dire depuis la tête des Grands lacs jusqu'à Prescott. La flotte de navires lacustres qui utilise ces installations et dont les plus gros transportent plus de 20,000 tonnes de marchandises, assure, dit-on, le mode de transport le moins cher au monde.

Depuis Montréal jusqu'au golfe Saint-Laurent, soit la cinquième dénivellation, l'État a aménagé le chenal maritime du Saint-Laurent. Ce chenal a suffi à faire de Montréal l'un des ports de mer les plus achalandés de l'univers.

Mais à la quatrième dénivellation, soit entre Montréal et Prescott, subsiste un étranglement de 14 pieds. Les plus gros navires en mesure de franchir les petites écluses des canaux actuels doivent avoir à leur bord un chargement inférieur à 3,000 tonnes. Ces canaux, certes très utiles dans le passé, ont fait leur temps. Ils sont démodés si l'on en juge par les conditions actuelles du trafic, les méthodes de construction et le régime d'exploitation.

En d'autres termes, de Prescott à la tête du lac Supérieur, les navires tirant 25 pieds peuvent voyager; de Montréal à l'océan, la profondeur navigable est de 35 pieds. Entre les deux se trouve l'étranglement qu'il s'agit de supprimer, afin de rendre ce parcours navigable aux plus gros navires.

Quels ouvrages sont envisagés? Les ouvrages envisagés sont ceux qui ont été exposés au moment de la signature de l'accord de 1941. Ils sont bien connus de la popu-