

d'une profondeur de 31 pieds, parachevée en 1943, et a approfondi les chenaux de la rivière par étapes successives. Il s'ensuit que les chenaux utilisés vers l'amont ont une profondeur d'environ 25 pieds et que ceux de l'aval ont une profondeur d'environ 21 pieds, de Duluth et Fort-William à Prescott.

Les améliorations continues de la navigation en amont du lac Érié sont dues en grande partie aux exigences du transport du minerai de fer. L'année dernière, il est passé par les cinq écluses encore en service à Sault-Sainte-Marie quelque 106 millions de tonnes, dont 80 millions de minerai de fer.

Les gisements de minerai de fer du voisinage du lac Supérieur n'en seraient pas arrivés à leur état actuel d'exploitation sans le calcaire à proximité du lac Michigan et le charbon à proximité du lac Érié. Les aciéries actuelles ne produiraient pas non plus la grande quantité d'acier relativement peu coûteux qu'elles produisent. Mais il y a plus. C'est le creusage de canaux et de chenaux qui a rendu possible le transport par eau à bon marché...

La frontière qui sépare le Canada des États-Unis, en vertu d'un traité, suit le 45<sup>e</sup> parallèle de latitude jusqu'au fleuve Saint-Laurent qu'elle atteint un peu à l'est de Cornwall, et de là suit le milieu du fleuve sur une distance de 115 milles jusqu'au pied du lac Ontario. Comme les rapides du Long-Sault, dont il sera beaucoup question au cours de la discussion, se trouvent en eaux internationales, il a fallu, avant de s'en occuper, le consentement des deux pays. Depuis 1895, le Canada et les États-Unis ont mené ensemble une série d'enquêtes. Ils ont étudié à fond l'aspect technique et l'aspect économique de la question. Aucun autre projet de pareille envergure n'a fait l'objet d'un examen aussi minutieux et de données techniques aussi complètes. Tous les rapports présentés se sont prononcés en faveur de la navigation à fort tirant sur le Saint-Laurent, et ont, dès le début, recommandé l'aménagement hydro-électrique des rapides internationaux à titre de partie intégrante du projet.

### **Nature de l'entreprise**

Qu'entend-on par la voie maritime Grands lacs-Saint-Laurent? C'est un chenal de 2,000 milles de longueur et de 27 pieds de profondeur, qui reliera l'océan Atlantique au coeur même du continent nord-américain. A cette initiative s'ajoutera la production d'énergie électrique sur une grande échelle à deux endroits au moins, sinon à trois. Le premier de ces endroits est la section internationale des rapides du fleuve Saint-Laurent où l'on projette de capter une puissance de 2,200,000 chevaux-vapeur, partagés également entre les États-Unis et le Canada. Le deuxième endroit est la section de Soulanges où le projet de captation d'énergie est déjà fort avancé; les installations de Beauharnois produiront un million de chevaux-vapeur avant la fin de la présente année, et ce rendement pourra éventuellement être porté à deux millions de chevaux-vapeur. Le troisième endroit est la section de Lachine où une usine de 1,200,000 chevaux-vapeur pourrait être installée.

Il importe de distinguer la voie maritime du chenal maritime du Saint-Laurent. Le chenal maritime va de Montréal à un point situé à 30 milles en aval de Québec et il a été approfondi, à grands frais, par le gouvernement fédéral afin d'assurer la sécurité de la navigation au long cours à partir des eaux profondes jusqu'à Montréal. Il a une profondeur de 35 pieds.

Il importe aussi de distinguer la voie maritime du Saint-Laurent du bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent. Ce bassin est une vaste aire de drainage qui couvre une superficie de 678,000 milles carrés, dont 493,000 au Canada et 185,000 aux États-Unis. Il comprend le lac Supérieur, le lac Michigan, le lac Huron, le lac Saint-Clair, le lac Érié, le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent, ainsi que tous les cours d'eau tributaires dont les plus importants sont la rivière Ottawa, la rivière Saint-Maurice et la rivière Saguenay.