

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Déclaration de M. Lionel Chevrier, ministre des Transports, à la Chambre des communes, le 4 décembre 1951.

JE FAIS AUJOURD'HUI une proposition d'extrême importance pour l'économie de notre pays, savoir, l'aménagement de la voie maritime Grands lacs-Saint-Laurent.

Ce sujet agite l'opinion publique depuis plus d'un siècle. Il a fait l'objet de pourparlers entre le Canada et les États-Unis pendant plus d'un demi-siècle. Ces pourparlers ont abouti à la signature du Traité de Washington de 1932, qui a échoué au Sénat américain, et à l'accord de 1941 concernant la canalisation du bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent, qui après dix ans n'a pas encore reçu l'approbation du Congrès.

Cette proposition vise à établir une Administration en vue de construire une voie navigable profonde entre le port de Montréal et le lac Érié. Les ouvrages nécessaires à cette voie pourront venir compléter d'autres ouvrages du côté des États-Unis, ou ils pourront assurer une voie navigable située entièrement au Canada. En outre, l'Administration aura pour mission d'entretenir et d'exploiter, une fois parachevés, les ouvrages canadiens de cette voie navigable.

Je tiens à dire tout de suite que suivra une autre proposition tendant à obtenir l'approbation d'un accord conclu avec la province d'Ontario, au sujet de l'énergie hydro-électrique qui sera produite dans la section internationale du fleuve Saint-Laurent en raison de l'aménagement de la voie maritime.

Je n'ai pas à rappeler à une assemblée comme celle-ci, où se rencontrent des représentants de tous les coins du Canada, le rôle de premier plan que le transport par voie d'eau a joué, au début, dans le développement de notre pays. En effet, il fut pendant bien des années l'unique mode de transport et il a contribué dans une large mesure au choix de l'emplacement d'un grand nombre de nos villes importantes.

Évolution des canaux

Sans entrer dans les détails, je signalerai que l'évolution des canaux se range sous trois chefs:

1. Une série de canaux assurant, de Montréal jusqu'au lac Érié, un chenal de 9 pieds de profondeur. Accomplie en 1850, cette œuvre était considérée comme gigantesque.

2. Vers 1904, ces canaux avaient tous reçu une profondeur de 14 pieds.

3. Au Sault-Sainte-Marie, on avait construit quatre canaux distincts pour permettre de franchir les rapides de la rivière Sainte-Marie. Les deux plus profonds, dont un construit par le Canada, avaient un peu plus de 18 pieds.

L'intérêt international porté actuellement au Saint-Laurent date officiellement de la fin du siècle dernier et comporte l'idée d'une voie navigable profonde aux normes uniformes depuis la tête des lacs jusqu'à Montréal. Il a surgi de demandes de la part de la population de l'intérieur des deux pays visant à une liaison plus économique avec le monde extérieur, sans égard aux frontières, surtout politiques.

Cette période a été marquée par beaucoup de discussion mais par peu de travaux nouveaux sur le Saint-Laurent, et par peu de paroles mais par une amélioration continue sur les lacs supérieurs. Le Canada a construit le canal maritime de Welland à travers la péninsule de Niagara. Les États-Unis ont construit trois autres écluses à eau profonde au Sault-Sainte-Marie, dont l'écluse MacArthur