

Lorsque le pétrolier *Arrow* se brisa sur le rocher Cerberus à l'entrée du détroit de Canso, déversant un million de gallons d'huile sur 120 milles le long des rives de la baie Chedebucto en Nouvelle-Écosse, des tentatives de nettoyage suivirent, dont aucune ne fut malheureusement entièrement réussie, ce qui coûta cher aux contribuables canadiens. Toutefois ce désastre écologique fut suivi d'un effet bénéfique: l'installation dans le détroit de Canso et ses environs de l'un des plus modernes systèmes de navigation maritime dans le monde. L'incident arriva à un moment crucial de l'aménagement du magnifique port en eaux profondes, dernier-né au Canada. Le ministère du Transport, qui avait déjà entrepris la planification d'itinéraires sûrs pour les grands pétroliers, redoubla d'efforts et y consacra plusieurs millions de dollars. Il installa, parmi ses dispositifs de sécurité, une série de 14 tours de repérage en aluminium, de différentes hauteurs, qui pourraient facilement devenir un modèle pour les installations de ce genre au Canada. Ces tours sont munies de phares et d'énormes balises de jour afin de permettre aux pilotes de diriger les grands pétroliers au milieu du chenal navigable.

Fabriquées par la DAF (*Dominion Aluminum Fabricating Ltd.*), de Toronto, ces tours sans appui, en de gigantesques sections profilées d'aluminium Alcan résistantes à la corrosion, ont une hauteur variant de 24 à 72 pieds et furent conçues pour être boulonnées ensemble sur place.

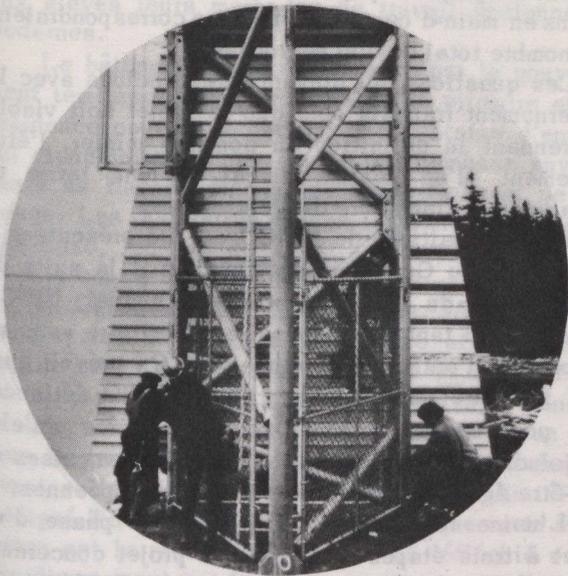
Certes, les tours en aluminium ne constituent pas une innovation. Elles servent depuis longtemps comme tours de contrôle, pour la lutte contre l'incendie, et comme lampadaires d'éclairage etc. Cependant, ces tours sont spéciales.

Tous ceux qui ont visité la Nouvelle-Écosse savent qu'une large partie de cette province, y compris un grand secteur des environs de Chedebucto, est constituée pratiquement de terres inconnues. Les tours ont dû être érigées dans des régions éloignées, où souvent il n'existe pas de chemins d'accès et il fallut se servir d'hélicoptères pour transporter les pièces aux sites voulus. En dépit de cela, le montage de chaque tour, en comptant l'installation des clôtures de sécurité, a souvent pris moins de douze heures.

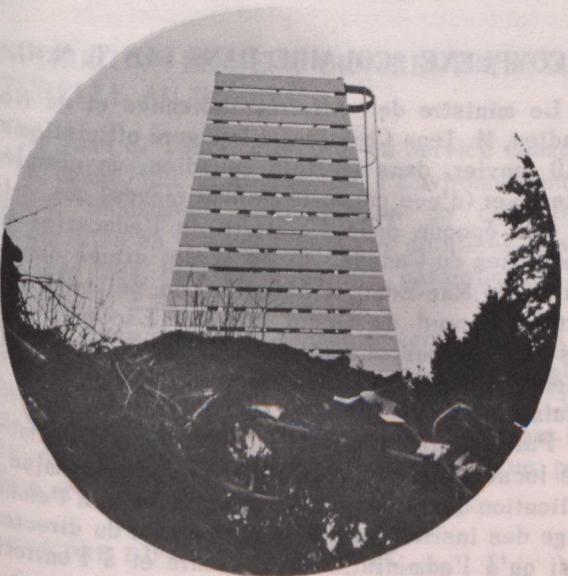
En outre, la région du détroit de Canso est fort redoutée pour ses tempêtes, ses conditions atmosphériques imprévisibles, ses vents très violents et son givre épais. Les tours ont dû être conçues de manière à résister à d'extrêmes tensions atmosphériques, à simplifier le montage sur place et à exiger le minimum d'entretien possible.

La série de photographies de ces pages a été prise en un seul jour. L'équipe du Cap-Breton arriva sur les lieux à 8h; dès 17h, la tour, munie de balises et de clôtures de sécurité était érigée et prête à guider la navigation.

Photo-reportage tiré de la *Revue Alcan* édition de novembre-décembre 1971.



Dès 16h, la dernière clôture de sécurité était mise en place. Il ne restait plus qu'à faire une dernière vérification de tout l'assemblage et à réexaminer le panneau coulissant et le mécanisme du treuil qui élève et abaisse les voyants des balises.



La tour de repérage complète s'élève face à la mer tandis que la lueur du jour s'estompe. La tour est si proche de la rive, que le photographe Walter Parker a pris ce cliché les pieds enfoncés dans l'eau jusqu'aux genoux!