

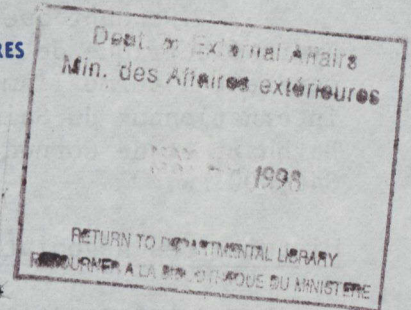
ACL

doc
CA1
EA9
R40
FRE
1971 oct



PAGES DOCUMENTAIRES

DIVISION DE L'INFORMATION
MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
OTTAWA - CANADA



N° 40
(Revision d'octobre 1971)

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

En avril 1959, lorsque les navires commencèrent à utiliser la Voie maritime du Saint-Laurent, un rêve vieux de 400 ans devenait réalité. La Voie maritime, au sens large, est une voie navigable en eau profonde d'environ 2,300 milles allant de l'Atlantique à la tête des Grands lacs, au coeur de l'Amérique du Nord; plus rigoureusement, selon les mesures législatives qui ont permis aux travaux de construction de démarrer, elle va du port de Montréal au lac Erié.

Au début du XVI^e siècle, l'explorateur français Jacques Cartier fut arrêté par les eaux tumultueuses des rapides de Lachine, juste à l'ouest de l'emplacement qui est devenu la ville de Montréal, et dut abandonner le rêve qu'il avait fait de trouver le passage Nord-Ouest et la route d'Extrême-Orient. A diverses époques, au cours de l'intervalle d'un peu plus de quatre siècles, on a creusé des canaux et construit des écluses pour contourner les obstacles naturels à la navigation dans le Saint-Laurent et dans les eaux reliant les Grands lacs. Cette activité procédait du désir d'utiliser la voie économique que les eaux du bassin des Grands lacs constituaient pour le transport des marchandises, dans les deux sens, dans cette importante région du continent. Les premiers canaux de ce genre, construits en 1783, n'avaient que deux pieds de profondeur. Dès 1850, des canaux de neuf pieds, du côté canadien, ouvraient l'accès aux lacs supérieurs. En 1900, la profondeur utile de ces canaux atteignait 14 pieds; dans certains cas, comme au Sault-Sainte-Marie, elle dépassait déjà ce chiffre. En 1932, le Canada inaugurait le canal de Welland, long de 27 milles et d'une profondeur utile de 25 pieds en certains endroits. Ce canal et ses huit écluses permettent de franchir les 326 pieds de dénivellation entre le lac Ontario et le lac Erié. Sa construction marquait effectivement le premier pas décisif vers l'aménagement de la Voie maritime.

Le développement du commerce fit ressortir l'utilité d'un approfondissement encore plus considérable des canaux, écluses et chenaux de communication. En 1959, grâce à la collaboration de l'Administration canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent et de son homologue, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* des États-Unis, un passage de 27 pieds de profondeur était ouvert à la navigation depuis Montréal jusqu'au lac Erié. C'est l'Administration canadienne de la Voie maritime qui a assumé intégralement l'amélioration du canal de Welland qui relie le lac Ontario et le lac Erié en contournant les chutes du Niagara. D'autres organismes ont effectué, selon les normes de la Voie maritime, le creusement des chenaux en amont du lac Erié, qui ont maintenant une profondeur de 27 pieds jusqu'aux lacs supérieurs.

83593637

Pendant que se poursuivaient ces travaux, la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario et la *Power Authority* de l'État de New York menaient à terme l'aménagement hydro-électrique de la section des rapides internationaux du Saint-Laurent, à l'ouest de Cornwall. Les centrales de l'île Barnhart et de Cornwall ont enrichi chacun des deux pays d'une puissance de 840,000 kw.

Histoire des négociations

Les négociations entre le Canada et les États-Unis pour cette double mise en valeur du Saint-Laurent et des Grands lacs furent amorcées vers la fin du siècle dernier, bien que le Canada, comme on l'a vu, ait commencé, plusieurs siècles auparavant à développer petit à petit la navigation dans le bassin des Grands lacs. Au début du XX^e siècle, on commençait à produire de l'énergie hydro-électrique à Niagara. En 1912, le Gouvernement canadien décidait d'approfondir le canal de Welland jusqu'à 27 pieds et de le doter d'écluses longues de 800 pieds et larges de 80. Entrepris en 1913, les travaux furent interrompus par la Première Guerre mondiale et ne purent être achevés qu'en 1932, au coût de 132 millions de dollars. La même année, le Canada et les États-Unis signèrent le Traité sur la canalisation du Saint-Laurent, visant l'exploitation en commun des ressources du bassin des Grands lacs du double point de vue de la navigation maritime et de la production d'énergie. En 1934, ce traité fut rejeté par le Sénat des États-Unis.

Après de nouvelles études et sous la pression des besoins d'énergie nés de la Seconde Guerre mondiale, le Canada et les États-Unis signèrent en 1941 l'Accord sur l'aménagement du bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent. Soumis au Sénat des États-Unis comme l'accord précédent, il n'avait pas encore été ratifié en 1949.

L'accord de 1941 avait notamment pour objet d'assurer la mise en valeur conjointe des cataractes du Niagara, dont la hauteur de chute utilisable est de 160 pieds. Comme l'accord ne paraissait pas, en 1949, devoir être approuvé bientôt, les deux Gouvernements signèrent et ratifièrent en 1950 un traité distinct énonçant les principes en vertu desquels le Canada et les États-Unis pourraient entreprendre l'aménagement hydro-électrique du Niagara.

Vers la même époque, le Gouvernement canadien se déclara décidé à entreprendre seul la canalisation sur son territoire jusqu'au lac Erié, si les deux pays s'entendaient pour réaliser simultanément l'aménagement hydro-électrique de la section des rapides internationaux du Saint-Laurent. En décembre 1951, le Parlement canadien avait approuvé la Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux. La première de ces lois permettait de construire des ouvrages de navigation dans la partie canadienne du fleuve, entre Montréal et le lac Ontario, et dans le canal de Welland; la seconde permettait à l'Hydro-Ontario de collaborer avec un organisme homologue des États-Unis à l'installation des ouvrages hydro-électriques nécessaires dans la section des rapides internationaux.

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.

(a) Écluse de Saint-Lambert

Presque en face du port de Montréal se profile la digue protectrice du chenal qui mène à la Voie maritime. Ce chenal s'ouvre juste à l'est du pont Jacques-Cartier, passe sous le pont et couvre une distance de trois milles avant d'arriver à la première écluse de la Voie maritime, l'écluse de Saint-Lambert, située à l'extrémité sud du pont Victoria. Au pont Victoria, on a aménagé des travées levantes, ainsi qu'un réseau de déviation pour la circulation ferroviaire et routière.

L'écluse de Saint-Lambert élève le navire d'une quinzaine de pieds au-dessus du niveau du port de Montréal jusqu'à celui du bassin de Laprairie que le navire traverse, en suivant un grand arc de huit milles et demi de longueur entre les remblais protecteurs, pour atteindre la deuxième écluse.

(b) Écluse de Côte-Sainte-Catherine

L'écluse de Côte-Sainte-Catherine, comme les six autres écluses de la Voie maritime et les sept écluses à sas du canal de Welland, a les dimensions normales suivantes: longueur, 768 pieds; longueur entre les signaux "stop" dans l'écluse, 715 pieds; largeur, 80 pieds; profondeur, 30 pieds.

L'écluse de Côte-Sainte-Catherine contient 18.3 millions de gallons d'eau; elle peut se remplir ou se vider en quelque sept minutes; elle élève les navires du bassin de Laprairie jusqu'au niveau du lac Saint-Louis, à 30 pieds plus haut. Elle permet aux navires de contourner les rapides de Lachine. Au-delà de l'écluse, le chenal parcourt sept milles et demi jusqu'au lac Saint-Louis.

Le chenal est dominé, sur un point de son parcours, par les piles qui assurent au pont-route Honoré-Mercier un dégagement de 120 pieds pour le passage des navires. Plus loin en amont, le pont-rail du Canadien-Pacifique a été doté de deux travées levantes. Ces travées peuvent être levées ou abaissées en une minute et demie.

(c) Écluses du lac Saint-Louis et de Beauharnois

Après avoir atteint le lac Saint-Louis, le navire franchira environ 12 milles, dans des chenaux dragués, avant d'atteindre l'écluse aval de Beauharnois, située à l'extrémité ouest du lac.

Les chenaux de la Voie maritime du Saint-Laurent n'ont jamais moins de 180 pieds de largeur entre les piles de pont, et 225 pieds s'ils ont deux talus. Les chenaux améliorés ont un minimum de 800 pieds de largeur. Canaux et chenaux ont 27 pieds de profondeur.

L'écluse aval de Beauharnois contourne la centrale hydro-électrique de Beauharnois et élève le navire de 38 à 42 pieds pour lui permettre de franchir un court canal jusqu'à l'écluse amont de Beauharnois qui l'élève encore de 36 à 40 pieds jusqu'au niveau du lac Saint-François. Les 13 milles

du canal de Beauharnois aboutissent à ce lac et les navires franchissent alors une distance d'environ 30 milles, par les chenaux dragués, avant d'atteindre la tête du lac.

Les écluses et les chenaux sur tout ce parcours ont été aménagés par l'Administration canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent.

(d) Écluses des États-Unis

Le canal maritime part du coin sud-ouest du lac Saint-François et traverse bientôt la frontière internationale en face de Saint-Régis (Québec). La première écluse en territoire américain n'est qu'à cinq milles de là. Entrant dans l'écluse Bertrand H. Snell, le navire est élevé de 45 à 49 pieds et pénètre dans le canal Wiley-Dondero, long de dix milles; une nouvelle ascension de 38 à 42 pieds opérée dans l'écluse Dwight D. Eisenhower, l'amène au lac Saint-Laurent, retenue usinière où l'Hydro-Ontario et la *Power Authority* de l'État de New York prennent l'eau qui alimente les turbines du barrage usinier de l'île Barnhart et de Cornwall, situé à un mille plus au nord. Le canal maritime traversant le lac Saint-Laurent passe à l'emplacement des anciens rapides qui agitaient les eaux en tourbillons écumants.

(e) Écluse d'Iroquois

A l'extrémité ouest du lac Saint-Laurent, l'Administration canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent a aménagé une écluse permettant aux navires de contourner le barrage régulateur d'Iroquois. La différence de niveau à cet endroit n'est que d'environ un pied. A l'ouest d'Iroquois, le chenal maritime serpente entre les Mille-Îles, en passant devant Prescott et Brockville, et se dirige vers Kingston ou Cap Vincent, sur le lac Ontario; de là, par les hautes eaux du lac, il se rend au grand port de Toronto, à la ville industrielle d'Hamilton et à Port Weller.

(f) Canal de Welland

De Port Weller, sur le lac Ontario, à Port Colborne, sur le lac Erié, la distance est de 27 milles. Huit écluses (trois d'entre elles sont des écluses jumelées, où la circulation se fait simultanément dans les deux sens) élèvent le navire de 326 pieds, jusqu'au niveau du lac Erié.

Du côté ouest, le long de la Voie maritime, se trouvent les ports du lac Erié dont les principaux sont situés aux États-Unis, par exemple Ashtabula, Cleveland et Toledo. Les navires passent ensuite par la rivière Détroit sur les rives opposées de laquelle les villes de Détroit et de Windsor se font face par-delà la frontière internationale puis, en direction nord, la voie traverse le lac et la rivière Saint-Clair et dessert Sarnia et les ports du lac Huron et de la baie Georgienne, qui sont de première importance pour le commerce de blé du Canada.

Le détroit de Mackinac relie les lacs Huron et Michigan, mais la voie directe conduit les navires en direction nord et ouest par la rivière Sainte-Marie,

jusqu'au lac Supérieur, en les élevant d'une vingtaine de pieds grâce à l'une des quatre écluses des États-Unis, ou à l'écluse canadienne de Sault-Sainte-Marie. Ensuite vient le long trajet dans les eaux non abritées du lac jusqu'à la tête des lacs aux États-Unis, à Duluth-Superior, ou la tête des lacs au Canada, à Thunder Bay, au coeur même du continent nord-américain, à 2,300 milles de l'océan Atlantique.

Bilan financier

Suivant les chiffres les plus récents, le Canada aura déboursé environ 340 millions de dollars pour de nouveaux travaux sur la Voie maritime proprement dite, de Montréal au lac Erié. Le long des tronçons internationaux du fleuve, les travaux auront coûté aux États-Unis environ 130 millions. (Les deux organismes d'énergie hydro-électrique auront consacré 600 millions à l'aménagement de la centrale de Barnhart, soit 300 millions déboursés par l'Hydro-Ontario et 300 par la *Power Authority* de l'État de New York.) Ces capitaux proviennent d'émissions d'obligations et d'emprunts divers et sont amortis par les revenus qu'apporte la vente d'énergie.

En vue de recouvrer les frais de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages de navigation, on perçoit des péages établis selon un tarif publié. (Les péages provenant de l'exploitation de la section de Montréal au lac Ontario de la Voie maritime sont répartis entre le Canada et les États-Unis en fonction des frais annuels respectifs des deux organismes nationaux de la Voie maritime -- 73 pour cent à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (Canada) et 27 pour cent à la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* (États-Unis). Tous les péages provenant de la navigation dans le canal de Welland reviennent à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Trafic

Durant une saison de navigation, allant du 1^{er} avril au 12 décembre, l'intensité du trafic augmente à mesure qu'on approche de l'extrémité amont de la Voie maritime. En 1970, quelque 51.1 millions de tonnes de marchandises ont passé dans la section de Montréal au lac Ontario de la Voie maritime du Saint-Laurent, et plus de 62.9 millions de tonnes dans la section du canal de Welland. Au cours de la saison de navigation de 1970, les écluses du Sault ont vu passer plus de 101.4 millions de tonnes. Cette voie navigable est essentiellement une route de marchandises en vrac; de fait, plus de 90 pour cent du trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent proprement dite est de cette nature. De 15 à 20 millions de tonnes de minerai de fer sont transportées de Sept-Îles et des autres ports amont du Saint-Laurent vers Hamilton et Ashtabula. A peu près autant de tonnes de grains des Prairies canadiennes et des États du Mid-West américain sont transportées de la tête des lacs et d'autres ports des lacs jusqu'aux élévateurs de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec et vers les marchés d'outre-mer.

En outre, bien que les navires des États-Unis transportent une grande partie des cargaisons des Grands lacs qui ne traversent pas la Voie maritime proprement dite, environ 70 pour cent des navires qui circulent dans la Voie maritime du Saint-Laurent sont d'immatriculation canadienne.

RP/A

DOCS
CA1 EA9 R40 FRE
1971 oct
La voie maritime du Saint-Laurent.
--
53593638

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E



3 5036 01063530 1

