

chenaux ont une profondeur minimum de 21 pieds, et les installations portuaires du port océanique de Montréal, le Saint-Laurent est coupé de nombreux rapides sur une longueur de 114 milles où la navigation n'est possible que grâce à une chaîne de canaux surannés de 14 pieds de profondeur que seuls peuvent emprunter les navires dont la capacité maximum n'est pas supérieure à 3,000 tonneaux. La canalisation supprimera cet étranglement et portera à 27 pieds la profondeur de la voie navigable depuis les Grands lacs jusqu'à la mer. A cette fin, sept nouvelles écluses seront aménagées: cinq par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, organisme canadien, et deux par la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*, organisme américain. Ces écluses en remplaceront, entre Montréal et le lac Ontario, vingt et une qui ne répondent plus aux besoins.

Les règlements du gouvernement canadien exigent que tous les ponts qui franchissent des eaux utilisées par les navires océaniques doivent avoir un tirant d'air minimum de 120 pieds, d'où la nécessité d'effectuer des modifications importantes à sept ponts qui existent entre Montréal et le lac Saint-François. De plus, on est à construire un pont suspendu surélevé au-dessus du chenal sud de Saint-Laurent à l'île de Cornwall; l'Administration canadienne en construit l'infrastructure et l'organisme américain, la superstructure.

Parallèlement au projet de navigation de la voie maritime du Saint-Laurent se poursuit un aménagement hydro-électrique de grande envergure dans la section des rapides internationaux du Saint-Laurent entre Cornwall et Prescott. Un bassin usinier de 38,000 acres sera formé au moyen de barrages régulateurs et une usine hydro-électrique internationale produira environ 2,200,000 chevaux-vapeur d'énergie qui seront partagés également entre le Canada et les États-Unis. (Voir pp. 598-599.)

Le projet de navigation de la voie maritime était aux trois quarts terminé à la fin de l'année 1957. L'épreuve définitive, le 27 novembre 1957, de l'écluse d'Iroquois, la plus à l'ouest des sept nouvelles écluses, constitue l'événement le plus marquant des travaux réalisés jusqu'ici. L'installation et la vérification des portes d'écluse, des défenses et autres mécanismes et commandes se sont faites graduellement et, à la fin d'août, soit trois mois avant la date prévue, toute l'écluse était parachevée. Le jour de l'épreuve définitive, un navire y pénétra et, par le remplissage du sas, il s'éleva d'une douzaine de pieds pour atteindre le niveau actuel du Saint-Laurent en amont de cette écluse et du barrage régulateur d'Iroquois, situé tout près. L'écluse d'Iroquois permettra aux navires de passer de la partie du chenal de la voie maritime qu'on est à creuser (du lac Ontario aux Mille-Îles) au lac situé en aval. Ce lac, ou bassin usinier, sera constitué par les barrages régulateurs d'Iroquois et du Long-Sault, de même que par la centrale hydro-électrique de l'île Barnhart, près de Cornwall, à quelque 35 milles en aval. A partir d'une date non déterminée en 1958, les navires utiliseront l'écluse d'Iroquois, ainsi que deux écluses américaines sises à proximité de Massena (État de N.-Y.), en face de Cornwall.

Le bétonnage de l'écluse de Saint-Lambert près de Montréal, qui est la première écluse de la voie maritime depuis la mer, a été achevé à la fin de 1957, et l'écluse aval de Beauharnois à la tête du lac Saint-Louis sera terminée au début de 1958. La construction des deux écluses canadiennes, c'est-à-dire l'écluse de Côte-Sainte-Catherine, près des rapides de Lachine, et l'écluse amont de Beauharnois, doit être terminée plus tard en 1958. La voie maritime, entièrement parachevée, sera ouverte à la navigation au printemps de 1959.

Un événement intéressant qui se rattache à la surélévation des ponts a eu lieu le dimanche 20 octobre 1957. La travée longue de 250 pieds du pont Jacques-Cartier près de Montréal, qui enjambe le canal de la voie maritime, a été relevée afin de lui donner le tirant d'air requis de 120 pieds. Dans les premières heures de la matinée, alors que la circulation n'était pas dense, des vérins hydrauliques déplacèrent sur un plan horizontal l'ancienne travée jusqu'à des échafaudages érigés en aval, puis mirent en place la nouvelle travée qui reposait sur des échafaudages en amont. Les travaux furent menés à bien en quatre heures.

Le dragage du chenal dans le port de Montréal, le lac Saint-Louis, le lac Saint-François, à l'île de Cornwall et dans la section des Milles-Îles, de même que celui du canal maritime de Welland, se poursuivaient suivant l'horaire établi, à la fin de 1957.