

dont les chenaux avaient une profondeur de quelque 21 pieds et le port océanique de Montréal, le Saint-Laurent était marqué de nombreux rapides sur une longueur de 114 milles où la navigation n'était possible que grâce à une chaîne de canaux surannés de 14 pieds que seuls pouvaient emprunter les navires dont la capacité maximum ne dépassait pas 3,000 tonnes. La canalisation visait à supprimer cet étranglement et à approfondir à 27 pieds la voie navigable des Grands lacs à la mer. Sept nouvelles écluses devaient être aménagées: cinq par l'Administration canadienne et deux par la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* (États-Unis). Ces écluses en remplacent vingt et une entre Montréal et le lac Ontario.

Comme les règlements canadiens exigent que tous les ponts qui franchissent des eaux utilisées par les océaniques aient un tirant d'air minimum de 120 pieds, il a fallu effectuer des modifications importantes à sept ponts entre Montréal et le lac Saint-François. De plus, on a construit un pont suspendu surélevé au-dessus du chenal sud de Saint-Laurent à l'île de Cornwall; l'Administration canadienne en a 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. En juillet 1958, un bassin usinier de 38,000 acres a été formé au moyen de barrages régulateurs et, en 1960, une usine hydro-électrique internationale produira environ 2,200,000 h.p. qui seront partagés également entre le Canada et les États-Unis. Onze des 18 turbines prévues ont commencé à fonctionner vers la fin de 1958.

Après quatre années de travaux continus, la voie maritime, sauf quelques ouvrages terrestres, est terminée. La réalisation des aménagements canadiens à terre et dans le fleuve, du port de Montréal à l'extrémité amont du canal Welland (400 milles), a employé jusqu'à 6,000 hommes à la fois.

De façon générale, le déblaiement et le creusage ont été exécutés en 1954 et 1955. En 1956, les excavations et le dragage se sont poursuivis et le bétonnage a commencé. C'est en 1957 que furent effectués les principaux travaux, lorsque les ouvrages ont surgi. La mise en place de l'équipement et l'érection des ponts ont débuté en 1957 et ont continué durant la plus grande partie de 1958. Le premier gros ouvrage terminé a été l'écluse d'Iroquois, dans la section des rapides internationaux. Elle est la plus occidentale des sept nouvelles écluses et fonctionne depuis le 22 mai 1958. Le cargo canadien *Calgarian* a été le premier navire de commerce à passer une écluse de la voie maritime. Les deux écluses américaines sises près de Massena (N. Y.) ont été officiellement ouvertes à la navigation le 4 juillet 1958. Les quatre autres écluses canadiennes, dans la région de Montréal, étaient presque terminées à la fin de 1958. Les deux écluses les plus en aval sont celles de Saint-Lambert et de la Côte-Sainte-Catherine, toutes deux sur la rive sud du fleuve et à environ 8 milles l'une de l'autre. Le bétonnage de ces écluses était terminé au début de 1958 et l'installation des portes, des commandes électriques, des pompes, des défenses, etc., a suivi rapidement. Les deux écluses ont été essayées à l'automne 1958. En amont de l'écluse de la Côte-Sainte-Catherine se trouvent les écluses aval et amont de Beauharnois.

On a dragué le chenal dans le port de Montréal, les lacs Saint-Louis et Saint-François. À l'île de Cornwall et dans la section des Mille-Îles, de même que celui du canal de Welland. On a enlevé 56 millions de verges cubes de roc et de terre et dragué près de 18 millions de verges cubes pour aménager les écluses, canaux et chenaux nouveaux. La largeur minimum des canaux sera de 200 pieds et leur profondeur, de 27 pieds.

Le coût total de l'entreprise de la voie maritime a été estimé à environ 1,054 millions ainsi répartis: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 322 millions; *St. Lawrence Seaway Development Corporation* (États-Unis), 132 millions; Hydro-Ontario, 300 millions; et *Power Authority*, de l'État de New-York, 300 millions.