

Historique de la Voie maritime.—La voie navigable formée par le Saint-Laurent et les Grands lacs est le prolongement naturel vers l'ouest de la grande route océanique de l'Atlantique Nord qu'elle allonge de 2,300 milles jusqu'au cœur même du continent. La Voie maritime elle-même s'étend de Montréal au lac Érié, et comprend le canal maritime de Welland qui permet de contourner la cataracte de Niagara entre les lacs Ontario et Érié. C'est de 1700 que date le premier réseau de canaux et d'écluses construits pour surmonter les obstacles naturels dans le fleuve et dans les eaux qui relient les Grands lacs entre eux. Vers le milieu du XIX^e siècle, le Canada avait terminé des canaux d'une largeur de 9 pieds; et la profondeur utile, en 1900, s'établissait à 14 pieds.

On peut dire que la collaboration entre les gouvernements du Canada et des États-Unis en vue de la construction de la Voie maritime remonte à 1905. A ce moment, on a mis sur pied une Commission mixte internationale, qui devait s'occuper de tous les problèmes soulevés entre les deux pays au sujet des eaux internationales. En 1921, cette Commission a recommandé une entente entre le Canada et les États-Unis en vue de l'approfondissement de la voie navigable entre Montréal et le lac Érié. Les deux pays ont signé le Traité sur la canalisation du Saint-Laurent en 1932, accord malheureusement rejeté par le Sénat des États-Unis deux ans plus tard. On a essayé sans succès de négocier un nouvel accord en 1938, et en 1941 les besoins d'énergie électrique, accrus par la guerre, ont amené l'Accord sur l'aménagement du bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent; mais le Sénat des États-Unis a aussi refusé de le ratifier. En 1951, le gouvernement fédéral du Canada et le gouvernement de la province d'Ontario en sont arrivés à une entente qui prévoyait la construction de la Voie maritime par le gouvernement fédéral, tandis que la Commission de l'énergie hydroélectrique de l'Ontario devait se charger de l'aménagement hydro-électrique dans la section des rapides internationaux avec l'aide d'un organisme des États-Unis qu'on devait nommer plus tard. En 1952, le Canada et les États-Unis en sont venus à un accord sur l'aménagement hydroélectrique et le Canada fit connaître son intention de construire seul des installations pour la navigation sur les bords canadiens du fleuve entre Montréal et le lac Érié pour assurer une profondeur de 27 pieds. En 1953, la Cour suprême des États-Unis a ratifié la mesure prise par la Commission fédérale de l'énergie des États-Unis qui avait accordé un permis à la *Power Authority* de l'État de New York et grâce à cette décision, les États-Unis ont pu collaborer à la construction des aménagements hydro-électriques. Sur ces entrefaites, le Congrès des États-Unis a adopté le projet de loi Wiley-Dondero, qui permettait et ordonnait à la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* de se joindre à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (créée au Canada en 1951) pour construire, sur le territoire des États-Unis, toutes les installations nécessaires à la navigation dans la section des rapides internationaux.

C'est ainsi que l'esprit d'entreprise et l'imagination créatrice de plusieurs générations de Canadiens et d'Américains ont enfin conduit à des réalisations et l'avenir prouvera sans aucun doute toute la sagesse de cette décision et sa valeur économique pour les deux pays.

Services de navigation et installations.—Entre le niveau du lac Supérieur et la mer, la Voie maritime subit une dénivellation d'à peu près 600 pieds, qui s'accomplit en cinq étapes: 1^o la rivière Sainte-Marie entre les lacs Supérieur et Huron (chute de 21 pieds); 2^o le passage St. Clair-Détroit, qui relie les lacs Huron et Érié (chute de 8 pieds); 3^o le canal de Welland entre les lacs Érié et Ontario (chute de 326 pieds); 4^o le haut Saint-Laurent, entre le lac Ontario et Montréal (chute de 225 pieds); et, 5^o, le long trajet entre Montréal et la mer (chute de 20 pieds). La section est de la Voie maritime est la section en eau profonde entre Montréal et la mer et comprend le chenal maritime du Saint-Laurent, qui s'étend de Montréal jusqu'à 30 milles en aval de la ville de Québec. Des dragues du gouvernement canadien entretiennent ce chenal à une profondeur de 35 pieds et le tracé en a été élargi et rectifié afin de mieux répondre aux besoins du trafic accru par suite de l'achèvement de la Voie maritime. A part une distance de 47 milles entre Cornwall et Iroquois dans la section des rapides internationaux et une autre section dans la région des Mille-Îles, la Voie maritime se trouve entièrement en territoire canadien.