

LA SECTION MONTRÉAL - LAC ONTARIO DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

La Voie maritime du Saint-Laurent, dans son acception la plus étendue, est un cours d'eau profond, long de quelque 3 700 km (2 340 milles), qui va de l'océan Atlantique jusqu'à la tête des Grands Lacs, au centre de l'Amérique du Nord. Toutefois, selon les termes de la loi qui en a prévu l'aménagement et l'en-

retien, la Voie maritime du Saint-Laurent proprement dite s'étend de Montréal au lac Érié.

La section Montréal-lac Ontario comprend entre Montréal (Québec) et Iroquois (Ontario) une série de sept écluses permettant aux navires de naviguer entre le bas du fleuve Saint-Laurent et le lac Ontario.



Vraquier sous le pont Mercier

HISTORIQUE

L'ouverture de la Voie maritime, en avril 1959, marquait la réalisation d'un rêve vieux de 400 ans. Au début du 16^e siècle, Jacques Cartier, explorateur français, dû reculer devant les eaux tumultueuses des rapides de Lachine, juste à l'ouest de ce qu'est aujourd'hui Montréal et ainsi abandonner son rêve de découvrir le passage du Nord-Ouest et la route menant aux richesses de l'Orient. À diverses époques au cours des 300 ans qui suivirent, on a creusé des canaux et aménagé des écluses autour des obstacles naturels qui parsèment le Saint-Laurent. Le désir d'utiliser la voie économique que fournissent les eaux du bassin des Grands Lacs pour le transport des marchandises dans cette région du continent contribua à accroître cette activité.

C'est Dollier de Casson, supérieur du Séminaire de Saint-Sulpice, à Montréal, qui, dès 1680 tentait les premiers efforts pour ouvrir la navigation intérieure. Homme d'une grande perspicacité et d'une énergie remarquable, s'arc-boutant à l'opposition de ses supérieurs et à l'apathie des colons de l'endroit occupés à leur propre survivance, il finit par réussir, après vingt ans de tentatives, à signer un contrat prévoyant la construction d'un canal qui relierait le lac Saint-Louis et Montréal. À la mort de monsieur de Casson, en 1701, ce canal n'avait qu'une longueur de 1,6 km (1 mille) et une profondeur de 1,5 mètres (5 pieds); malgré quelques travaux qui se poursuivirent de façon intermittente jusqu'en 1733, le canal n'a pu être complété sous le régime français à cause du manque de fonds. Ce n'est qu'en 1824 qu'on a achevé le «canal de Casson.» Depuis lors connu sous le nom de canal de Lachine, il comptait sept écluses.

Entre les années 1779 et 1783, les ingénieurs de l'Armée royale creusèrent quatre petits canaux du côté nord du fleuve pour permettre à de légers bâtiments de passer du lac Saint-Louis au lac Saint-François. Ces canaux mesuraient 0,76 m (2,5 pieds) de profondeur et comportaient en tout cinq écluses, chacune ayant une largeur de 1,8 m (6 pieds), les

premières à être construites sur le Saint-Laurent et peut-être en Amérique du Nord.

La construction du canal Érié, aux États-Unis, au début du 19^e siècle, stimula l'aménagement d'autres canaux plus profonds et d'écluses plus grandes au long du Saint-Laurent. La voie navigable américaine, qui fournissait un lien rapide et continu entre les villes industrielles grandissantes du centre de l'Amérique du Nord et l'océan Atlantique, en passant par New York, constituait une menace sérieuse au transport maritime canadien et, en particulier, au développement de la ville de Montréal et de son port. Cette situation donna lieu à une reprise d'activité qui amena l'ouverture du premier canal Welland en 1833, du canal de Cornwall en 1843, de celui de Beauharnois en 1845 et, en 1848, l'amélioration du canal de Lachine et le parachèvement du Canal Welland.

À tout prendre, au milieu du 19^e siècle, les navires de moins de 2,4 m (8 pieds) de tirant d'eau disposaient d'une voie navigable continue allant du lac Érié à la mer. Toutefois, la croissance économique et l'essor commercial entrevus par les promoteurs des canaux ne se réalisèrent pas immédiatement. Tandis qu'un groupe de pionniers convaincus travaillait à aménager canaux et écluses, un autre groupe de pionniers non moins zélés s'acharnait à bâtir un chemin de fer. La viabilité du transport maritime est fonction du déplacement de lourds tonnages sur de longs parcours. Si cet embryon de voie maritime de 1850 avait une longueur favorable, par contre sa profondeur et les dimensions de ses écluses interdisaient l'expédition de lourdes cargaisons en vrac à bord de grands navires. En outre, assujettie aux contraintes de l'hiver qui réduisaient la saison de navigation à sept mois à peine à cette époque, cette voie n'arrivait pas à concurrencer le nombre croissant de locomotives qui pouvaient acheminer sans relâche hommes et marchandises à travers le brouillard et la neige. Si le transport fluvial devait survivre, il lui fallait se moderniser, c'est ce qu'il fit.

Entre 1850 et 1904, on approfondit les canaux de Lachine et de Welland à 4,3 m (14 pieds). On construisit, au début des années 1900, le canal de Soulanges pour remplacer celui de Beauharnois. Également profond de 4,3 m (14 pieds) ce dernier avait une longueur de 22,5 km (14 milles) et comptait cinq écluses chacune d'une largeur de 13,7 m (45 pieds) et d'une longueur de 85,3 m (280 pieds). On aménageait en même temps un nouveau canal à Cornwall. Des milles et des milles plus loin, au Sault Sainte-Marie, les Américains et les Canadiens, chacun de leur côté de la frontière, travaillaient ferme à construire canaux et écluses pour relier le lac Supérieur et le lac Huron. Enfin, en 1904, les canaux et écluses entre Montréal et le lac Érié mesuraient tous 4,3 m (14 pieds) de profondeur et certains d'entre eux, au Sault Sainte-Marie, par exemple, étaient encore plus profonds.

Le développement de la voie fluviale à travers les années a suivi de près l'évolution de la flotte

des Grands Lacs et du Saint-Laurent, à partir des canots des trafiquants de fourrures jusqu'aux petites embarcations à voile, aux goélettes et, enfin, aux vapeurs de plus en plus gros. En 1932, le Canada complétait les travaux du canal Welland, d'une longueur de 43,5 km (27 milles) et d'une profondeur de 7,5 m (25 pieds). Ce canal et ses huit écluses comblent la différence de niveau de 99,4 m (326 pieds) entre le lac Ontario et le lac Érié. La construction du canal Welland a marqué la première étape dans l'aménagement de la Voie maritime que nous connaissons aujourd'hui. Bien qu'on ait effectué depuis nombre d'améliorations susceptibles de faciliter la navigation sur le canal, le nombre et les dimensions des écluses sont restés les mêmes. Plusieurs facteurs, en plus des fonds énormes exigés, ont empêché l'achèvement simultané du canal Welland et de la section Montréal - lac Ontario de la Voie maritime.



Vraquier à l'écluse 3 dans la section Montréal - lac Ontario.

LES NÉGOCIATIONS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Le Saint-Laurent coule surtout à l'intérieur des frontières du Canada et, s'il est vrai qu'au début plusieurs traités y accordaient le droit de commerce aux États-Unis, ce n'est qu'en 1871 que le traité de Washington établissait une ligne de démarcation précise et formulait des normes de navigation. La plupart des premières démarches en vue de creuser cette voie entre les Grands Lacs et Montréal ont eu leur origine au Canada. Cependant, l'expansion industrielle et la croissance de la population à l'intérieur du continent au cours de la seconde moitié du 19^e siècle ont suscité une demande accélérée de moyens de transport, particulièrement pour l'expédition du blé et du minerai de fer. Des deux côtés de la frontière, l'intérêt public à l'égard de l'aménagement d'une voie navigable plus profonde sur le Saint-Laurent s'est alors vite manifesté. En 1895, les deux gouvernements nommaient une Commission des voies navigables en vue d'étudier le projet et, deux ans plus tard, celle-ci se déclarait favorable à l'entreprise.

Une série d'études techniques vint compléter le rapport de la Commission et, en 1909, un traité établissait la Commission conjointe internationale, organisme doté de pouvoirs beaucoup plus vastes que son prédécesseur. La première guerre mondiale vint interrompre les négociations et les travaux d'amélioration des canaux. Toutefois, la guerre a aussi provoqué nombre d'arguments favorables à l'aménagement de la voie maritime: la création de nouvelles industries, l'ouverture du canal de Panama, l'incapacité du transport ferroviaire à satisfaire la demande, la croissance du commerce mondial et, plus important encore, le besoin de produire plus d'énergie électrique se faisait de plus en plus sentir.

Néanmoins, tous les efforts tentés par le Canada et les États-Unis et l'intérêt manifesté par les industries situées aux abords du fleuve et des Grands Lacs au cours des 35 années qui suivirent se sont butés à la forte résistance des chemins de fer et d'autres industries influentes aux États-Unis.

En conséquence, le Sénat américain rejetait le traité signé par les deux pays en 1932, lequel portait sur la Voie navigable Grands Lacs - Saint-Laurent et prévoyait le développement conjoint des ressources pour la navigation et la production d'électricité. En 1941, suite à d'autres études et poussés par les besoins d'énergie électrique de la production de guerre, le Canada et les États-Unis signèrent l'Accord sur le bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent, lequel avait les mêmes objectifs que le premier traité. Cet accord n'était pas encore ratifié par le Sénat américain en 1949.

Deux ans plus tard, le Gouvernement du Canada fit savoir qu'il était prêt à construire une voie navigable entièrement canadienne jusqu'au lac Érié, une fois qu'on aurait trouvé le moyen d'aménager simultanément les ouvrages hydro-électriques dans la section des rapides internationaux du Saint-Laurent. En décembre 1951, le Parlement canadien votait 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 autorisait la construction d'ouvrages de navigation du côté canadien du fleuve, de Montréal au lac Ontario, de même que sur le canal Welland; la deuxième permettait à la Commission hydro-électrique de l'Ontario de se joindre à un organisme des États-Unis pour construire une centrale dans la section des rapides internationaux du Saint-Laurent.

En 1952, les gouvernements du Canada et des États-Unis demandaient à la Commission conjointe internationale d'autoriser le développement hydro-électrique, étant entendu que le Canada entreprendrait d'aménager, en même temps, tous les ouvrages voulus pour assurer une voie navigable de 8,2 m (27 pieds) de profondeur entre Montréal et le lac Érié. La Commission donnait son assentiment par l'arrêt du 29 octobre 1952.

L'année suivante, la Commission fédérale de l'énergie des États-Unis accordait un permis de 50 ans

à l'Administration de l'énergie de l'État de New-York (PASNY), autorisant la participation américaine à ce projet. Une contestation de l'octroi de ce permis à PASNY ayant été soumise aux tribunaux des États-Unis, ce n'est qu'en juin 1954 que cet organisme reçut l'autorisation de se joindre à son homologue ontarien en vue de commencer les travaux.

Dans l'intervalle, le Congrès des États-Unis avait voté la *Loi Wiley-Dondero* (P.S. 83-358) qui chargeait la Saint-Lawrence Seaway Development Corporation d'aménager, en territoire américain, tous les ouvrages nécessaires pour contourner les rapides internationaux et assurer une voie navigable de 8,2 m (27 pieds) de profondeur. La situation exigeait une consultation étroite entre les gouvernements des deux pays en vue d'éviter la duplication des écluses et des canaux. On arriva éventuellement à une série d'accords et de compromis qui furent incorporés dans des Notes officielles aux termes desquelles les États-Unis acceptaient de construire, sur leur territoire, un canal et deux écluses permettant de contourner le barrage hydroélectrique de l'île Barnhart-Cornwall, au pied des rapides du Long Sault et, en outre, d'effectuer ailleurs le dra-

gage requis; de son côté, le Canada s'engageait à construire une écluse et un canal de contournement du barrage de retenue d'Iroquois, à quelques 48,3 km (30 milles) en aval et, de plus, à parfaire selon des normes communes toutes les installations de navigation voulues en territoire canadien, notamment entre Montréal et Cornwall et dans le canal Welland.

Enfin, après 50 ans d'études, de discussions et de négociations, on pouvait procéder à la construction de la Voie maritime. Le Premier ministre du temps, l'Honorable Louis Saint-Laurent, exprimait les sentiments de tous ceux qui avaient travaillé à la réalisation de la Voie maritime quand il déclarait, lors de l'inauguration du chantier de construction : «Les rivières, de même que les montagnes et les déserts, ont longtemps passé pour des obstacles naturels constituant d'excellentes frontières parce qu'elles divisent les peuples entre eux. Bien que cette constatation soit juste jusqu'à un certain point, elle ne s'applique guère au fleuve Saint-Laurent. De plus en plus, cette grande voie fluviale devient un lien plutôt qu'une séparation entre les Américains et les Canadiens.»



Navire océanique dans la Voie maritime près de Kahnawake (Lac Saint-Louis à l'arrière-plan).

CONSTRUCTION



C'est le 10 août 1954 qu'on donne le premier coup de pelle inaugurant le projet hydro-électrique du Saint-Laurent; les travaux de la Voie maritime commencent en septembre de la même année. C'est la Commission hydro-électrique de l'Ontario et l'Administration de l'énergie de l'État de New York qui, ayant prévu de lancer leurs opérations conjointes en 1958, règlent en grande partie les étapes de la construction de toute la Voie maritime.

En vue d'accorder une hauteur de mât de 36,6 m (120 pieds) aux navires, il a fallu modifier de façon considérable la structure de quatre des ponts de la région de Montréal, et ce, sans interruptions prolongées de la circulation routière et ferroviaire. Le creusage de nouveaux chenaux et le dragage des anciens ont soulevé des problèmes inattendus; par exemple, les excavateurs ont découvert des formations rocheuses face auxquelles l'outillage normal était impuissant; elles ont nécessité le recours à de nouvelles méthodes et à des machines plus robustes. Le projet hydro-électrique, qui nécessitait l'inondation de vastes régions, a exigé l'expropriation de 260 km² (100 milles carrés) de terrain et la relocalisation de villages entiers. En tout, on a relogé quelque 6,500 personnes dans des maisons neuves alors qu'environ 550 domiciles ont été transportés et posés sur des fondations préparées à l'avance dans

de nouvelles communautés connues aujourd'hui sous les noms de Long Sault, Ingleside et Iroquois. Au canal Welland, on a dragué, pendant les mois d'hiver, le lit rocheux du chenal pour en porter la profondeur à 8,2 m (27 pieds).

Les sept écluses de la section Montréal - lac Ontario (Saint-Lambert, Côte Sainte-Catherine, Beauharnois (deux écluses), Bertrand H. Snell, Dwight D. Eisenhower et Iroquois) et celles du canal Welland ont toutes les dimensions suivantes :

Longueur du sas	233,5 m (766 pieds)
Largeur du sas	24,4 m (80 pieds)
Profondeur (au-dessus des seuils)	9,1 m (30 pieds)

Les chenaux et les canaux de la Voie maritime ont une largeur minimum de 61 m (200 pieds) lorsqu'ils ont deux berges, de 91,4 m (300 pieds) lorsqu'ils n'ont qu'une berge, et 137,2 m (450 pieds) sur le parcours libre. La profondeur atteint partout 8,2 m (27 pieds).

En mai 1958, l'écluse d'Iroquois fonctionnait régulièrement; les écluses Snell et Eisenhower, construites par les Américains à Massena, dans l'État de New York, ouvraient le 4 juillet et, le même jour, la centrale internationale Moses-Saunders produisait du courant pour la première fois.

Le 25 avril 1959, le brise-glace D'IBERVILLE amorçait le premier passage complet de la Voie maritime du Saint-Laurent que la reine Elizabeth II et le Président Dwight D. Eisenhower inauguraient officiellement le 26 juin de la même année. Aujourd'hui, la Voie maritime reste non seulement un bel exemple de l'esprit de collaboration qui peut exister entre deux peuples, mais elle continue de rendre hommage à l'ingéniosité, la compétence et la persévérance de tous ceux qui ont participé à sa réalisation.

UN VOYAGE IMAGINAIRE



Navire entrant dans l'écluse de Saint-Lambert.

L'écluse de Saint-Lambert

Au départ de Montréal, les navires se rendant à des destinations dans les Grands Lacs doivent d'abord passer par les sept écluses de la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime. Cette section commence à l'écluse de Saint-Lambert. Presque directement en face de Montréal, on aperçoit la digue protectrice du chenal d'accès de la Voie maritime. Celui-ci commence juste à l'est du pont Jacques-Cartier (au cours des travaux d'aménagement on a littéralement hissé ce pont de quelque 15,2 m (50 pieds) afin d'obtenir la hauteur libre voulue), passe sous le pont et s'étend sur une longueur de 4,8 km (3 milles) avant d'atteindre la première écluse, celle de Saint-Lambert, située à l'extrémité sud du pont Victoria. Un réseau de déviation fort ingénieux, qui comprend une travée levante à chaque extrémité de l'écluse permet l'accès ininterrompu au pont à la circulation routière et ferroviaire très dense à cet endroit.

L'écluse de Saint-Lambert soulève le navire de quelque 4,6 m (15 pieds) à partir du niveau du

port de Montréal jusqu'à celui du bassin de Laprairie à travers lequel le chenal décrit un grand arc d'une longueur de 13,7 km (8,5 milles) entre les berges qui conduisent à la deuxième écluse.

L'écluse de la Côte Sainte-Catherine

L'écluse de la Côte Sainte-Catherine soulève le navire de quelque 9 m (30 pieds) pour atteindre le lac Saint-Louis. Elle permet à la navigation de contourner les rapides tumultueux de Lachine; on a choisi l'emplacement de cette écluse avec soin afin de ne pas nuire à l'aménagement futur de ces rapides pour la production d'énergie hydro-électrique. Passé cette deuxième écluse, le chenal parcourt 12,1 km (7,5 milles) avant d'atteindre le lac Saint-Louis.

Ce chenal passe sous les piliers du pont routier Honoré-Mercier qui assurent la hauteur libre voulue au passage des plus grands navires qui utilisent la Voie maritime. Plus loin en amont apparaît le pont ferroviaire de Canadien Pacifique lequel est muni de deux travées mobiles qui servent aux mêmes fins. Ces travées montent ou descendent en moins de deux minutes.

Les écluses de Beauharnois

Une fois parvenu au lac Saint-Louis, le navire emprunte un chenal dragué d'une longueur de 19,3 km (12 milles) pour atteindre les écluses de Beauharnois, à l'extrémité ouest du lac. Ces écluses permettent de contourner la centrale d'Hydro-Québec, dont la capacité est de 1 656 860 kW, et de soulever le navire de 12,5 m (41 pieds). Le navire entre ensuite dans l'écluse supérieure de Beauharnois où il est soulevé d'un autre 12,5 m (41 pieds) pour atteindre le niveau du canal de Beauharnois. Long de 20,9 km (13 milles), ce canal amène le navire au lac Saint-François où il navigue vers l'ouest sur une distance de quelque 48,3 km (30 milles) en suivant un chenal dragué jusqu'à la tête du lac.

Le navire quitte le sud-ouest du lac Saint-François et franchit bientôt la frontière internationale, en face de Saint-Régis, au Québec. Peu après avoir atteint la section internationale de la Voie maritime, il passe sous le pont international qui relie Cornwall, Ontario à Massena, dans l'État de New York. Faisant partie du projet d'ensemble de la Voie maritime, ce pont à péage est la responsabilité conjointe de La Société des ponts fédéraux Limitée et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

À quelque distance de là se trouve l'écluse Bertrand H. Snell, la première des écluses américaines. On y soulève la navire de 13,7 m (45 pieds) pour le faire entrer dans le canal Wiley-Dondero, long de 16 km (10 milles); après avoir parcouru quelque 6,5 km (3,5 milles), le navire atteint l'écluse Dwight D. Eisenhower, où il est soulevé de 11,6 m (38 pieds) avant d'arriver au lac Saint-Laurent. Ce lac artificiel forme le réservoir où le New York Power Authority et l'Ontario Power Generation prennent l'eau qui sert à alimenter les turbines du barrage international Robert Moses-Robert Saunders. Cette centrale a une capacité de 2 094 000 kW.

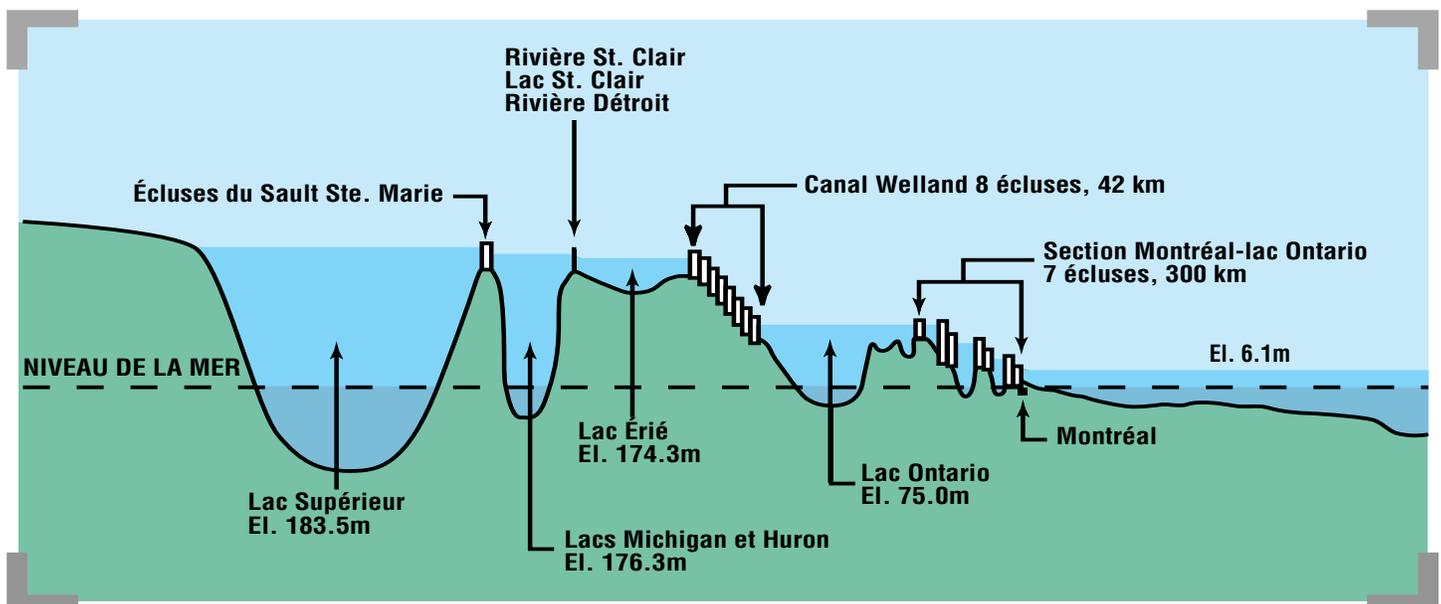
Cette écluse est la dernière qui ait été construite. Elle permet aux navires de contourner le barrage

d'Iroquois; elle sert surtout d'écluse de réglage, permettant aux navires d'atteindre le niveau du lac Ontario. En conséquence, l'ascension peut varier entre 0,6 m et 1,8 m (2 à 6 pieds). Une fois sorti de cette écluse, le navire peut poursuivre son voyage jusqu'aux Grands Lacs, passant devant la ville historique de Kingston avant d'arriver à Cap Vincent, l'extrémité ouest de la section fleuve Saint-Laurent de la Voie maritime. Le navire entre alors sur la lac Ontario, où il peut continuer à naviguer vers l'ouest pour accéder au centre industriel de l'Amérique du Nord. Il y trouvera les ports modernes de villes comme Toronto et Hamilton, sur le lac Ontario.

Pour arriver aux ports des autres Grands Lacs, les navires se rendent à Port Weller, porte d'entrée du canal Welland à l'extrémité sud-ouest du lac Ontario. Après avoir emprunté les huit écluses du canal Welland, les navires peuvent accéder aux ports des grandes villes du Midwest américain comme Cleveland, Toledo, Détroit, Windsor et Chicago.

Enfin, pour accéder au lac Supérieur et à la tête des Grands Lacs du Canada, à Thunder Bay, et des États-Unis, à Duluth-Superior, il s'agit d'emprunter à Sault Ste. Marie quatre écluses américaines (Poe, MacArthur, Sabin et Davis) administrées par le U.S. Army Corps of Engineers.

Profil de la Voie maritime du Saint-Laurent



MÉTHODE D'ÉCLUSAGE

Le commandant contrôle son navire pendant toute la durée de l'éclusage et une équipe de la Voie maritime reçoit et place les amarres au long du bajoyer de l'écluse. Lorsque le navire est immobilisé, d'immenses portes d'acier se ferment derrière lui et le sas se remplit ou se vide par gravité. Environ 91 millions de litres d'eau (20 gallons) sont

ainsi déplacés; le remplissage d'une écluse demande à peu près neuf minutes. Dès que le niveau désiré est atteint, les portes avant s'ouvrent et, sur un signal d'un employé de la Voie maritime, le navire largue les amarres et sort de l'écluse. Quelque 32 grands navires pourraient y être éclusés pendant une journée d'activité intense.

NAVIRES ET CARGAISONS

Les navires ayant jusqu'à 225,5 m (740 pieds) de longueur, 23,8 m (78 pieds) de largeur et chargés à un tirant d'eau maximum de 8,08 m (26 pieds 6 pouces) peuvent franchir les écluses de la Voie maritime. Les lacquiers qui forment la flotte intérieure de la Voie maritime transportent du minerai de fer des mines du Québec et du Labrador aux aciéries de la région des Grands Lacs; les mêmes navires ramènent dans les ports du Bas Saint-Laurent de grandes cargaisons de blé qui sont transbordées sur des navires océaniques à destination de l'Europe et d'autres continents. Parmi les autres cargaisons importantes expédiées sur la Voie maritime on retrouve le maïs, l'orge, les fèves de soya et autres céréales, le charbon, le sel, la pierre et divers produits minéraux, le mazout, le fer et l'acier usinés et une foule de produits manufacturés.

La Voie maritime a ouvert le centre de l'Amérique du Nord au commerce mondial; aujourd'hui, des navires venant de tous les coins du monde rallient les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs où ils déchargent d'imposantes cargaisons de produits finis, de produits sidérurgiques et d'autres marchandises diverses importées par le Canada et les États-Unis. Au retour, les navires peuvent emporter une multitude de cargaisons

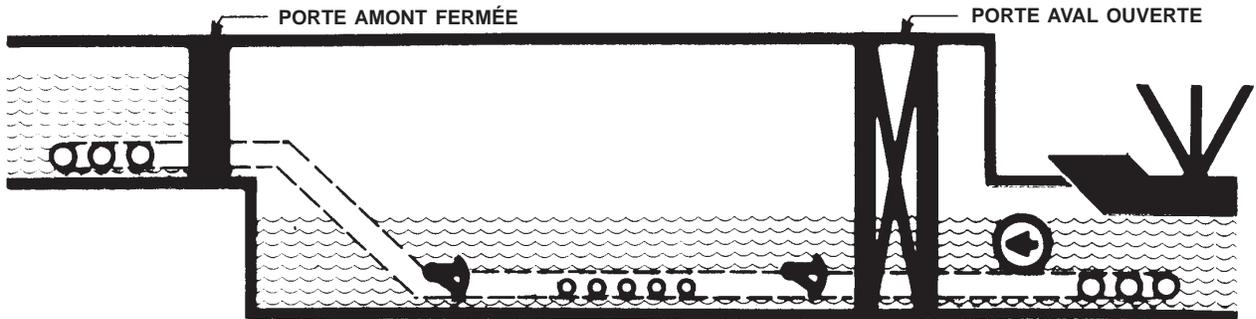
provenant des centres industriels de l'intérieur du continent.

La saison de navigation sur la Voie maritime va de la fin de mars jusqu'à la mi-décembre. Depuis son ouverture, en 1959, de nouvelles technologies de contrôle des glaces tant à proximité qu'à l'intérieur des écluses ont été installées et quelque 25 jours à la saison de navigation ont aussi été ajoutés.

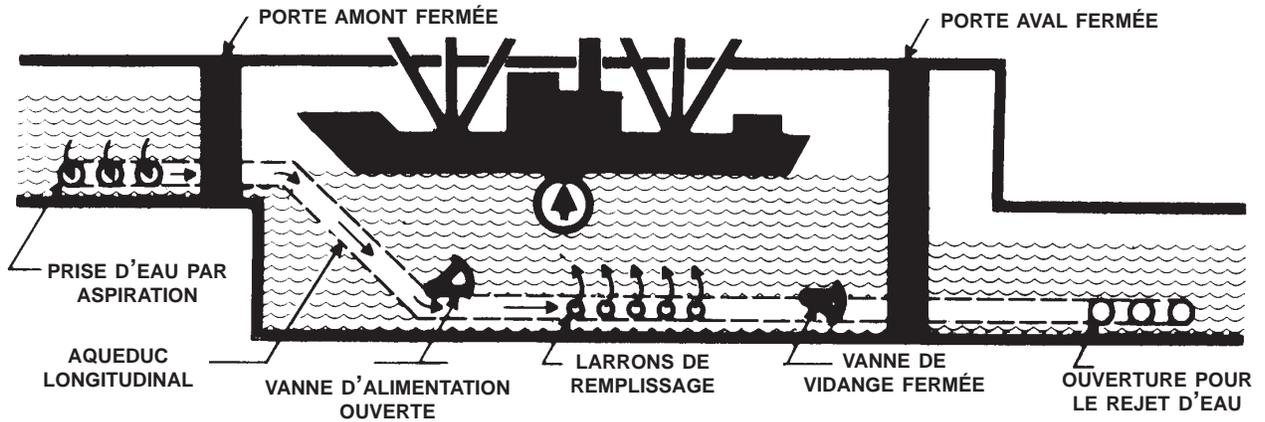
Depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959 et jusqu'en 1983, la Voie maritime a transporté 1 milliard de tonnes de marchandises. Cette utilisation rationnelle des navires qui peuvent transporter un produit dans un sens (comme du minerai de fer) et un produit différent dans l'autre sens (comme des céréales) fait de la Voie maritime un moyen de transport compétitif pour une vaste gamme de produits en vrac et de cargaisons spéciales. Aujourd'hui, avec sa capacité de 4 000 transits de navires par année, la Voie maritime transporte plus de 40 millions de tonnes de marchandises au cours d'une saison de navigation typique.

ÉCLUSAGE TYPE D'UN NAVIRE MONTANT LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

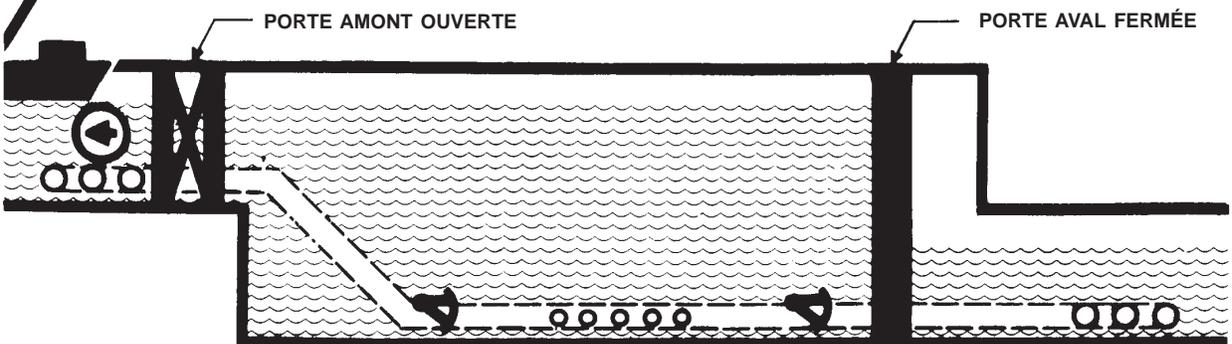
ÉTAPE 1 ENTRÉE DU NAVIRE



ÉTAPE 2 REMPLISSAGE DE L'ÉCLUSE



ÉTAPE 3 SORTIE DU NAVIRE



UNE ARTÈRE COMMERCIALE VITALE

Le territoire desservi par la Voie maritime est plus grand que toute l'Europe occidentale et renferme près du tiers des populations réunies du Canada et des États-Unis. Elle a permis de créer des milliers d'emplois dans d'innombrables industries connexes. On expédie au loin toutes sortes de marchandises à un prix raisonnable, grâce à des navires qui demeurent le moyen de transport consommant le moins d'énergie.

Même si les conditions du marché mondial peuvent, d'une année à l'autre, apporter des fluctuations au total des cargaisons transportées sur la Voie maritime, il reste que celle-ci est avant tout une route économique pour les cargaisons en vrac, avec l'avantage stratégique d'être située à la frontière de deux pays qui sont à la pointe de la production agricole et minière mondiale.



Service d'information
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (ON) K6J 3P7
CANADA

Courrier électronique : marketing@seaway.ca
Page d'accueil : <http://www.grandslacs-voiemaritime.com>

mars 2003

LA SECTION MONTRÉAL - LAC ONTARIO DE LA VOIE MARITIME

