

Progrès accomplis dans la canalisation du Saint-Laurent

Pierre Camu

Volume 2, numéro 2, 1957

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020036ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020036ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cette note

Camu, P. (1957). Progrès accomplis dans la canalisation du Saint-Laurent. *Cahiers de géographie du Québec*, 2(2), 214–215. <https://doi.org/10.7202/020036ar>

qu'on abandonnera le pouvoir de 10,000 h.p. que la compagnie possède à Murdock-Falls. Une ligne de 69 kv reliera le nouveau pouvoir à Kénogami où se trouve la sous-station de la compagnie.

Sur la rive droite du Saguenay, l'*Eastern Smelting and Refining Company* prendra possession en juin prochain de sa nouvelle usine de Chicoutimi (8). Construite sur la rivière Chicoutimi, l'usine ne comporte qu'une turbine de 42,000 h.p. actionnant un générateur de 40,000 kv. La hauteur de chute est de 273 pieds. L'énergie produite servira au réducteur de la compagnie. Le raccordement se fera par une ligne de 161 kv d'un mille de long.

Dans le sud-ouest de la province, la *Gatineau Power Company* faisait installer au début de 1956 un nouveau groupe générateur de 47,000 h.p. à son usine de Pagan-Falls, sur la rivière Gatineau (9), se trouvant ainsi à porter à 285,000 h.p. la puissance totale de cette usine. De nouvelles sous-stations de 15,000 kv étaient aussi construites à Wyman et à Val-Tétrault et le réseau de distribution de la compagnie s'étendait par l'addition de 68 milles de nouvelles lignes. Elle vendait, par ailleurs, son système de distribution dans la région de Napierville à *Southern Canada Power Company*. Sur la rivière Outaouais, l'addition d'une troisième unité de 16,000 h.p. au pouvoir de Rapide n° 2 (10) portait la puissance de cette usine de l'Hydro-Québec à 48,000 h.p. L'installation d'une 4^e unité de même puissance doit éventuellement augmenter cette capacité à 64,000 h.p.

À Beauharnois (11), sur le fleuve Saint-Laurent, les travaux préliminaires de la troisième section de l'usine (développement n° 3) se poursuivent et le dragage se continue en vue de l'élargissement du canal d'amenée. Le projet comprend 11 unités de 65,000 h.p. qui doivent porter la puissance totale de l'usine à 1,113,000 h.p. en 1960. Toutefois on s'attend à ce que les premières de ces nouvelles turbines entrent en activité vers la fin de 1958.

Quant au développement d'un pouvoir hydroélectrique aux Rapides de Lachine (12), le projet en est toujours à l'étude. L'usine, qui sera vraisemblablement installée à l'aval des rapides, où la hauteur de chute est de 45 pieds, aurait une puissance maximum de 1,200,000 h.p. Toutefois la prudence nous autorise à penser que le premier développement sera de l'ordre de 800,000 h.p. L'exécution du projet laisse envisager la disparition, à plus ou moins longue échéance, du Rapide-des-Cèdres.

En dernier lieu, une loi récemment votée à l'Assemblée législative permet de louer à la *Hart-Jaune River Power Company* une partie des forces hydrauliques de la rivière Hart-Jaune. Cette rivière, qui coule entre le petit et le grand lac Manicouagan, sera éclusée à un point de son cours situé à 1,050 pieds d'altitude (13), de façon à ce que la construction de ce pouvoir ne nuise aucunement au développement maximum prévu de la Manicouagan. La puissance obtenue, 175,000 h.p., servira à l'exploitation d'un gisement de minerai de fer.

Paul BUSSIÈRES

Progrès accomplis dans la canalisation du Saint-Laurent¹

Les diverses administrations responsables de la construction du projet de canalisation du Saint-Laurent publient de temps en temps des rapports sur les travaux accomplis.

¹ L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent — Progrès accomplis — Décembre 1956. Ottawa, 1956, 10 pages, illustrations.

Grâce au rapport publié à la fin de 1956, nous avons donc appris que la centrale d'énergie hydro-électrique de l'île Barnhart située près de Cornwall (Ontario) sera prête à l'été de 1958 et qu'elle fournira alors 2,200,000 chevaux-vapeur d'électricité. Cette force sera partagée également entre les Commissions d'électricité de la province d'Ontario et de l'État de New-York, qui assument la construction de la centrale.

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, responsable des travaux de canalisation seulement, au Canada, publiait pour sa part en décembre 1956, un fascicule qui résumait l'état des travaux accomplis jusqu'en fin d'année.

Ainsi, 51% des travaux d'excavation du canal, 37% des travaux de dragage du chenal et 20% des travaux de béton nécessaires à la construction des écluses étaient terminés. On nous assure que les premiers navires utiliseront la voie navigable au printemps de 1959.

Peu de Canadiens réalisent l'ampleur d'un tel projet ; une visite dans la région de Montréal et dans la section internationale du fleuve suffit à nous révéler jusqu'à quel point l'homme peut changer la géographie en conquérant un fleuve.

Pierre CAMU

L'avenir des ports d'hiver sur le Saint-Laurent *

On a créé à Québec l'automne dernier un Bureau de l'industrie et du commerce du Québec métropolitain, sorte de Chambre de commerce régionale dont l'une des tâches est de promouvoir l'établissement de nouvelles industries. L'un des facteurs qui favoriserait la localisation de ces industries dans Québec et ses environs immédiats est, semble-t-il, l'ouverture du port de Québec en toute saison. Faire de Québec un port d'hiver, répète-t-on souvent, voilà l'objectif.

On s'accorde de plus en plus pour dire qu'il est relativement facile de maintenir le chenal ouvert pendant les mois d'hiver, de la fin de décembre au début d'avril, entre Québec et Montréal. Quelques brise-glaces suffisent à la tâche et l'ont prouvé au cours des derniers hivers. À l'Est de Québec, dans l'estuaire, on croit que quelques brise-glaces, là aussi, opérant des ports de Pointe-au-Pic, Rimouski, Matane, Mont-Louis, Forestville, Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et même Port-Alfred dans le Saguenay, pourraient maintenir un chenal ou une route libre de glaces pendant la même période. Monsieur Yvon-R. Tassé l'a signalé dans une conférence intéressante qu'il prononçait en mars dernier.¹

Nous désirons signaler ici quelques publications qui se rapportent directement au sujet. Elles sont de valeur inégale, mais c'est de l'ensemble de toutes ces idées qu'on réussira peut-être à résoudre le problème.

La première de ces études, et la plus récente, date de l'automne de 1956 et elle est consacrée à la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent.² L'auteur con-

* *Note de la Rédaction.* — Nous signalons à nos lecteurs que cette question a déjà été traitée dans le *Bulletin de la Société de géographie de Québec* dès 1888. (Voir l'article de N. LE VASSEUR, *La Navigation d'hiver du Saint-Laurent*, in *Bull. Soc. géog. Québec*, Années 1886-1889, pp. 173-229.) L'auteur croyait que la navigation d'hiver était possible sur le Saint-Laurent. Il réclamait des brise-glaces du ministère fédéral des Transports et signalait l'urgence d'études approfondies sur les conditions de la glace dans le fleuve.

¹ Yvon-R. TASSÉ, *Le développement industriel de la province de Québec*. Conférence prononcée à la Faculté de commerce, université Laval, 29 mars 1957; 9 pp. miméographiées.

² BROCHU, Michel, *Problèmes et possibilités de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent*, in *Revue canadienne de géographie*, vol. X, n° 4, 1956, pp. 191-200.