



HISTOIRE DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

La Voie maritime du Saint-Laurent raccorde le cœur de l'Amérique du Nord à l'océan Atlantique en passant par les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. Le vaste réseau d'écluses, de barrages et de canaux permet le transport efficace de marchandises en vrac mais aussi la génération de quantités importantes d'électricité. La Voie maritime contribue de façon importante tant à l'économie canadienne qu'à l'économie américaine, et près du quart de la population de l'Amérique du Nord vit en périphérie. L'aménagement de la Voie maritime a été long et ardu : il a nécessité du financement public, des négociations internationales, la réinstallation de collectivités de taille et des innovations techniques considérables.

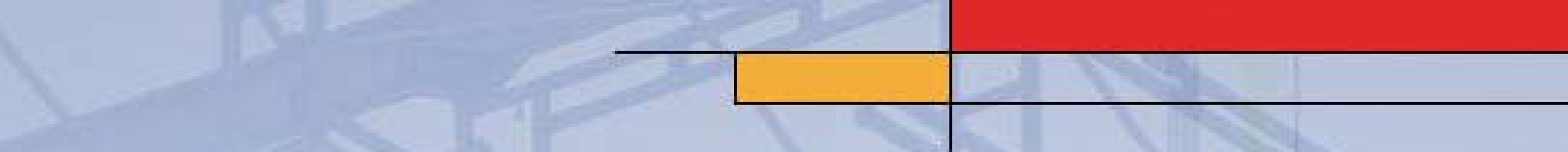
Origine de la Voie maritime du Saint-Laurent

Il a fallu presque un demi-siècle de construction et d'améliorations pour aménager la Voie maritime du Saint-Laurent officielle dans sa forme actuelle. Toutefois, on reconnaissait depuis des siècles l'importance d'établir une route viable le long du Saint-Laurent et dans les Grands Lacs. En 1680, Dollier de Casson, missionnaire de Montréal, a essayé de construire un canal de 1,5 mètre de profondeur pour contourner le premier obstacle d'importance sur la route intérieure du fleuve Saint-Laurent – les rapides de Lachine. La tâche a été plus difficile qu'il ne l'avait imaginé : en 1701, le canal n'avait été creusé que sur 1,6 km de long et il ne restait pratiquement plus d'argent pour poursuivre les travaux.

Le travail de Dollier de Casson a repris vie vers la fin du XVIII^e siècle lorsque des hommes d'affaires américains ont commencé à parler de construire un canal jusqu'au lac Érié. Ce projet menaçant le commerce canadien et la viabilité de Montréal en tant que grande ville portuaire, il a fait renaître les appels en vue du parachèvement du canal de Dollier de Casson. Un groupe de marchands de Montréal a repris la construction du canal, mais n'est pas parvenu à le terminer lui non plus. Il faudra que les intérêts militaires de la Couronne britannique entrent en jeu pour que le canal soit mené à terme. Sous les auspices de la Grande-Bretagne, le canal à sept écluses de Dollier de Casson a pris le nom de canal Lachine, et il a été parachevé en 1824.

Le canal Lachine terminé, on a commencé à s'intéresser au prolongement de la voie le long du fleuve Saint-Laurent et dans les Grands Lacs. Dans la province du Haut-Canada (maintenant l'Ontario), est née la Welland Canal Company sous la direction de l'homme d'affaires William Hamilton Merritt. La société voulait raccorder le lac Ontario au lac Érié par une série d'écluses. Il a fallu cinq ans pour construire le canal Welland, mais les recettes étaient insuffisantes et, en 1841, le gouvernement du Haut-Canada est intervenu pour sauver le projet qui n'était pas viable. Sous le contrôle du gouvernement, le canal a été élargi et approfondi, ce qui en a fait une route plus viable sur le plan économique pour le transport en vrac du blé, du cuivre et du minerai de fer. En plus des canaux Lachine et Welland, des travaux de construction ont été réalisés à Cornwall et à Beauharnois pour parachever le passage entre le lac Érié et l'océan Atlantique.

Malgré les efforts colossaux qui ont été déployés pour la construction de cette route, la voie maritime était rudimentaire. Le premier réseau d'écluses et de canaux avait une profondeur de seulement quatre mètres alors que les navires océaniques avaient besoin de huit mètres d'eau pour naviguer. De plus, le réseau était fermé souvent en raison du



mauvais temps et, règle générale, il n'était pas fonctionnel pendant cinq mois de l'année. Les difficultés des nouveaux canaux ont été exacerbées par l'arrivée du chemin de fer vers la fin du XIX^e siècle. Les trains pouvaient transporter de grandes quantités de marchandises depuis la côte jusqu'à l'intérieur du pays, et ce, à longueur d'année, ce qui menaçait la viabilité du transport maritime comme moyen efficace de raccorder l'intérieur du continent à la côte.

Création de la Voie maritime du Saint-Laurent

À mesure que l'intérieur du continent s'est industrialisé, le public s'est de plus en plus intéressé au transport de marchandises par voie maritime. Au Canada et aux États-Unis, la demande d'une voie maritime efficace a mené à l'établissement de la Commission mixte internationale (CMI) en 1909. La CMI a fait des études techniques dans la région et proposé la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent. Toutefois, le projet s'est heurté à la résistance des lobbyistes américains qui défendaient les chemins de fer et les ports et il a été retardé par la guerre et la dépression durant la première moitié du siècle. Après avoir rejeté de nombreuses ententes sur la construction d'une voie maritime, le Sénat des États-Unis a finalement donné son assentiment en 1954 lorsque le Canada s'est dit prêt à aller de l'avant unilatéralement avec sa propre voie maritime.

En plus de la nécessité de remplacer l'ancien réseau d'écluses et de canaux, le besoin d'hydroélectricité a considérablement stimulé la création de la voie maritime. Plusieurs barrages ont été inclus dans la construction de la voie maritime afin de générer de l'électricité pour les résidents des alentours, mais ces barrages ont nécessité l'inondation d'une grande partie des terres le long du Saint-Laurent. Cela n'a pas posé de problème sur la rive américaine parce qu'elle ne comptait pas beaucoup d'habitants, mais plus de 6 500 personnes vivaient dans les nombreuses petites villes et hameaux qui se trouvaient sur la rive canadienne, dans la province de l'Ontario. Ces personnes (et, dans certains cas, leurs maisons) ont été réinstallées dans les villes nouvellement créées de Long Sault, d'Ingleside et d'Iroquois pour faire place au lac artificiel Saint-Laurent.

La Voie maritime du Saint-Laurent a été terminée en 1959, et elle a été inaugurée par la Reine Elizabeth et par le président Dwight Eisenhower. Le projet a coûté 470 millions de dollars américains et le gouvernement canadien en a payé 336,2 millions. Les recettes générées par la voie maritime sont partagées proportionnellement aux contributions versées pour sa construction.

La Voie maritime du Saint-Laurent aujourd'hui

En 1996, deux milliards de tonnes de marchandises avaient été transportées par la voie maritime, marchandises dont la valeur était estimée à plus de 400 milliards de dollars américains. Cette voie d'eau de 3 700 km a été conçue par le génie de l'homme afin de répondre aux besoins des 90 millions de personnes qui vivent sur son parcours. La région de la Voie maritime du Saint-Laurent génère le tiers du produit national brut du continent, les deux tiers de la production industrielle du Canada et 40 p. 100 des produits manufacturés aux États-Unis. Malgré sa contribution historique, la voie maritime pourrait maintenant être en danger. Les voies moins chères pour le transport international du grain et de l'acier, la taille des navires océaniques qui les empêchent d'entrer dans la voie maritime et la détérioration de la qualité des écluses et des canaux posent de graves problèmes pour l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Pour plus amples d'informations:

History of the St Lawrence / Great Lakes Canal System (1783-1954)

<http://collections.ic.gc.ca/stlauren/sl.htm>

Le Saint-Laurent, la voie du continent (clips vidéo)

http://archives.radio-canada.ca/IDD-0-16-694/sciences_technologies/voie_maritime_saint-laurent/

Réseau Grands Lacs Voies maritime du Saint-Laurent: L'histoire de la Voie maritime

http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/aboutus/seaway_history.html

St Lawrence Seaway

<http://www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=J1SEC625674>

Teaching about the Great Lakes & St Lawrence Seaway System

<http://www.canadainfolink.ca/glks.htm>

The Lost Villages Historical Society

http://lostvillages.ca/en/html/our_history.html

The St Lawrence River: "Great Canadian Rivers"

<http://www.greatcanadianrivers.com/rivers/stlawer/economy-home.html>

The St Lawrence Seaway and Regional Development

<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/ch7a2en.html>