

La Voie maritime du Saint Laurent

Volume 6, Number 2, November 2000

Le Saint-Laurent : un fleuve et un pays

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11316ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

(2000). La Voie maritime du Saint Laurent. *Histoire Québec*, 6(2), 34–38.

nues demander aux bonnes Sœurs, une éducation soignée et religieuse?

Il dut être bien vif le zèle qui portait à faire des sacrifices aussi considérables que ceux qui étaient exigés dans les commencements de la colonie, pour une pareille entreprise, alors que tout manquait. Cependant, comme le remarque M. de Ransonnet (*Vie de Marguerite Bourgeois*, Avignon, 1738), la vénérable sœur Marguerite Bourgeois n'attendit pas que les paroisses fussent en état de procurer à ses filles missionnaires un fonds de subsistance honnête et nécessaire; il lui suffisait qu'il y eut du bien à faire. L'esprit de zèle et d'obéissance qui les animait, la mortification et la pauvreté dont elles faisaient profession, leur tenaient lieu de tout.

Deux sœurs furent immédiatement envoyées à la maison de la Sainte-Famille, la première était la sœur de l'Assomption (demoiselle Marie Barbier), la première fille canadienne de naissance qui se soit consacrée à Dieu dans la Congrégation de Notre-Dame. C'était une de ces âmes généreuses et candides, une de ces natures d'élite qui ne peuvent se faire au tumulte du monde. Pour satisfaire son penchant à faire le bien, elle se voua au service de Dieu et du prochain.

L'autre, qui fut chargée avec elle de fonder cette utile mission, était la sœur Anne (Marie-Anne Thieux ou Vérand). Elle était née en France. Malgré l'état avancé de la saison (on était en automne), malgré le surcroît de travail auquel la sœur Marguerite Bourgeois était obligée de se livrer pour le rétablissement de sa communauté, malgré l'incertitude des moyens d'existence que les deux pieuses filles devaient trouver à Sainte-Famille, leur digne supérieure n'hésita cependant pas à se séparer de deux compagnes utiles et qui auraient pu lui être d'un grand secours, pour les envoyer là où la Providence les appelait.

Sur le désir de Mgr de Saint-Valier, évêque de Québec, elle céda aux sollicitudes de M. Lamy, curé des paroisses de Sainte-Famille et de Saint-François, et les deux bonnes sœurs se mirent immédiatement en route pour le lieu de leur destination.

«C'était à la Saint-Martin», dit elle-même la sœur Barbier; «il faisait froid et nous n'avions pour nous deux qu'une couverture qui ne valait presque rien, très peu de linge, point d'autres hardes, ce qui pouvait nous couvrir fort légèrement. Pour moi, je n'avais qu'une demi-robe et le reste à proportion. Nous pensâmes geler de froid dans ce voyage et j'étais parfaitement contente de ce que je commençais à souffrir (...) Nous souffrîmes beaucoup pendant ce premier hiver. Nous aurions dû mourir de froid sans une protection particulière de Dieu».

... Le fondateur de cette école était M. Lamy qui a si bien mérité des bons insulaires. Homme désintéressé et plein d'abnégation, il pensionnait dans une famille du voisinage de l'église, parce que ses paroissiens étaient trop pauvres pour construire une habitation affectée à l'usage du prêtre. Ils avaient bâti une église en pierres, mais les citoyens de Québec, et surtout les directeurs du Séminaire, y avaient contribué pour une large part. Un M. Tousaie Le Franc légua, au profit de la maison, une somme de 3 000 francs, à la charge, par les religieuses, de donner une pension à une pauvre fille.

M. François Lamy, né vers 1640, arriva au pays en 1673, et fut nommé curé inamovible de Sainte-Famille en 1684, par l'évêque de Québec, ce qui le décida à fonder cette école de filles en sa paroisse. Le seigneur, M. Berthelot, désireux de prendre part à la belle œuvre, leur donna un arpent de terre, sur lequel on éleva une petite maison en bois. Ce fut la première résidence des bonnes sœurs. Huit ans plus tard, M. Lamy donna, pour l'entretien du couvent, et pour y asseoir de nouvelles constructions de dimensions plus grandes, une terre de trois arpents de front, sur la profondeur de la moitié de l'île, avec maison, granges, etc. Le contrat de donation est daté du 5 septembre 1692. C'est sur cette nouvelle propriété que l'on bâtit en pierre une demeure spacieuse et commode, appropriée autant que possible à sa destination. ■

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'entretien, la Voie maritime du Saint-Laurent proprement dite s'étend de Montréal au lac Érié. Elle comprend le canal Welland et la section Montréal-lac Ontario, qui va de l'écluse de Saint-Lambert, embouchure de la Voie, jusqu'au lac Ontario, au-delà de l'écluse d'Iroquois.

Historique

L'ouverture de la Voie maritime, en avril 1959, marquait la réalisation d'un rêve vieux de 400 ans. Au début du XVI^e siècle, Jacques Cartier, explorateur français, dut 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, tenta 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

La Voie maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime du Saint-Laurent a plus de 40 ans d'existence. On ne peut parler du Saint-Laurent sans en parler. Le document que nous vous présentons a été préparé par l'Administration de cette corporation. C'est sans doute pour cette raison qu'on ne s'arrête pas aux conséquences de la création de cette entreprise sur le fonctionnement et l'avenir du port de Montréal. Par ailleurs on ne dit nulle part qu'en réalité les États-Unis ont accepté d'investir dans ce vaste projet uniquement à compter du moment où leurs aciéries ont eu besoin du minerai de fer du Nouveau-Québec. En outre, la haute valeur stratégique de cette Voie maritime n'est nullement évoquée. Qu'advierait-il en effet si les écluses de la région de Montréal étaient un jour rendues inutilisables?

(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 mètre (2,5 pieds) de profondeur et comportaient en tout cinq écluses, chacune ayant une largeur de 1,8 mètres (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 XIX^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 parti-



Navire des «Grands Lacs» s'engageant dans une écluse de la Voie maritime du Saint-Laurent (Photo : Gilles Bolieau)

culier, 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 XIX^e siècle, les navires de moins de 2,4 mètres (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 naviga-

tion 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 mètres (14 pieds). On construisit, au début des années 1900, le canal de Soulanges pour remplacer celui de Beauharnois. Également profond de 4,3 mètres (14 pieds) ce dernier avait une longueur de 22,5 km (14 milles) et comptait cinq écluses chacune d'une largeur de 13,7 mètres (45 pieds) et d'une longueur de 85,3 mètres (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 mètres (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 mètres (25 pieds). Ce canal et ses huit écluses comblent la différence de niveau de 99,4 mètres (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.

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 XIX^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 hydroélectriques 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 hydroélectrique 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 hydroélectrique, étant entendu que le Canada entreprendrait d'aménager, en même temps, tous les ouvrages voulus pour assurer une voie navigable de 8,2 mètres (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

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 mètres (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 dragage 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.

Les travaux de construction

C'est le 10 août 1954 qu'on donne le premier coup de pelle inaugurant le projet hydroélectrique du Saint-Laurent; les tra-



vaux de la Voie maritime commencent en septembre de la même année. C'est la Commission hydroélectrique 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 mètres (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 interruption prolongée de la circulation routière et ferroviaire. Le creusement de nouveaux chenaux et le dragage des anciens ont soulevé des problèmes inattendus, par exemple, les excavateurs ont découvert des formations rocheuses d'une dureté incroyable sur lesquelles venaient se briser l'outillage et qui ont nécessité le recours à de nouvelles méthodes et à des machines plus robustes. Le projet hydroélectrique, qui nécessitait l'inondation de vastes régions, a exigé l'expropriation de 260 km² 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 mètres (27 pieds).

Les sept écluses de la section Montréal-lac Ontario (Saint-Lambert, Côte Sainte-Catherine, Beauharnois (deux écluses), Snell, Eisenhower et Iroquois) et celles du canal Welland ont toutes les dimensions suivantes: 223,5 mètres pour la longueur du sas (766 pieds), 24,4

mètres pour la largeur du sas (80 pieds), et 9,1 mètres de profondeur (30 pieds au-dessus des seuils).

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

Les trois écluses de la région montréalaise

L'écluse de Saint-Lambert. Face au port 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 mètres (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 mètres (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 mètres (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 hydroélectrique. 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 deux écluses de Beauharnois. Une fois parvenu au lac Saint-Louis, le na-

vière emprunte un chenal dragué d'une longueur de 19,3 km (12 milles) pour atteindre l'écluse inférieure de Beauharnois, à l'extrémité ouest du lac. Cette écluse permet de contourner la centrale d'Hydro Québec, dont la capacité est de 1 574 260 kW, et de soulever le navire de 12,5 mètres (41 pieds). Le navire entre ensuite dans l'écluse supérieure de Beauharnois où il est soulevé d'un autre 12,5 mètres (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 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.

Viendront par la suite les écluses américaines Snell et Eisenhower et l'écluse Snell, côté ontarien, à proximité du barrage d'Iroquois. Au-delà de Toronto, on arrive à l'entrée du canal Welland, pour le grand contournement de l'escarpement du Niagara.

Navires et cargaisons

Les navires ayant jusqu'à 222,5 mètres (740 pieds) de longueur, 23,8 mètres (78 pieds) de largeur et chargés à un tirant d'eau maximum de 8 mètres (26 pieds) 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. Les possibilités presque sans limites de prendre des cargaisons de retour rassemblées dans les centres industriels de l'intérieur du continent augmentent l'attrait qu'ont déjà les Grands Lacs aux yeux des armateurs et affréteurs étrangers.

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 nouveaux systèmes de contrôle ou d'élimination 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.

L'équilibre du commerce intérieur créé par le déplacement descendant des céréales et les expéditions remontantes du minerai de fer permet d'utiliser les écluses et canaux de façon rationnelle; il y passe annuellement plus de 1 400 cargos dans chaque direction. Au cours de la saison record de 1977, le tonnage atteignait 57,5 millions de tonnes sur la section Montréal lac-Ontario et, à l'été de 1983, on marquait, à l'écluse de Saint-Lambert, le passage de la milliardième tonne de cargaison sur la Voie maritime.

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 et, comparativement aux autres moyens de transport, le transport maritime reste celui qui consomme 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. ■