

accrue de produits sidérurgiques par les Etats-Unis, produits amenés à bord de transatlantiques à destination des ports des Grands Lacs. Le tonnage "conteneurisé" est passé de 290 000 tonnes en 1976 à 410 000 tonnes en 1977.

Les grains transportés sur la Voie maritime proviennent en majeure partie des exportations canadiennes et américaines expédiées des ports des Grands Lacs à destination de l'Europe occidentale et de l'Union soviétique. Le mouvement des grains est effectué soit par des navires hors mer jusqu'aux ports du bas Saint-Laurent, les cargaisons étant alors transférées dans des silos d'où elles sont transbordées sur des transatlantiques qui les dirigeront vers l'Europe, soit directement outremer par des transatlantiques (1).

Welland et 78,3 millions de tonnes dans la section de Montréal au lac Ontario, le grain et le minerai de fer continuant à dominer le trafic.

Avant l'achèvement de la Voie maritime, les produits d'exportation et d'importation devaient être acheminés de l'intérieur du continent vers l'Europe, et vice-versa, en partie par eau et en partie par terre, ce qui réclamait beaucoup de manutentions et grevait les prix. Actuellement, un transatlantique qui emprunte la Voie maritime sur toute sa longueur peut transporter une tonne de marchandises en vrac de Chicago à Liverpool pour un prix inférieur à celui d'une tonne de fret par voie terrestre de Chicago aux ports de la côte est. Les marchandises du centre du continent nord-américain atteignent directement l'Europe ou d'au-

les industries lourdes et les industries de pointe, beaucoup plus stables, plus rentables aussi, que la production de pâtes et papiers, par exemple, qui est la principale industrie de l'est du Canada. Estimant nécessaire de tenir compte de cette structure économique de l'Amérique du Nord, M. Jean-Claude Lasserre, professeur de géographie à l'université de Montréal, insiste avec force, dans une thèse récente consacrée à l'axe laurentien, sur les relations qui unissent la vallée du Saint-Laurent à tout l'espace environnant (2). Dans cette optique, étudier la vallée du Saint-Laurent sans la replacer dans son contexte nord-américain serait un contresens géographique qui porterait à considérer la province de Québec comme une sorte d'île, conception d'ailleurs fréquente au Québec, alors que les liens de cette province avec son cadre continental sont essentiels. M. Lasserre observe que le Saint-Laurent fonctionne essentiellement en tant que grande porte fluviale du continent et sert d'abord les besoins du centre du continent nord-américain, en particulier la région des Grands Lacs.

S'il est vrai que ce sont l'Ontario et le nord-est des Etats-Unis qui, désormais, organisent en fonction de leurs besoins la partie orientale du continent et si l'on veut bien s'interroger sur le potentiel que représente le grand couloir de circulation qu'est la Voie maritime, les possibilités d'initiatives économiques le long de cette voie d'eau apparaissent à l'évidence. On voit aussi le rôle de pivot que pourrait jouer, à condition que soit mis sur pied un service efficace de répartition des conteneurs entre les ports des Grands Lacs et Montréal, la métropole québécoise, ville-seuil et point de passage obligé, à l'est, vers le cœur économique de l'Amérique du Nord. Envisagée sous cet aspect, la Voie maritime du Saint-Laurent, outre sa fonction de grande voie de commerce international ouvrant au trafic transatlantique les lacs de l'intérieur du continent, ne pourrait-elle pas ouvrir aussi de nouvelles perspectives de développement régional?



Le lac Saint-Louis, formé par le Saint-Laurent.

Le mouvement du minerai de fer le plus important s'effectue sur la Voie maritime des mines du complexe Québec-Labrador vers les grandes aciéries de Hamilton, en Ontario, et vers les ports américains des Grands Lacs en amont du canal Welland, où se trouvent les principales aciéries (Détroit, Cleveland, Chicago).

On estime généralement que le trafic de la Voie maritime devrait augmenter en moyenne de 2,5 p. 100 par an jusqu'en 1990. Il atteindrait alors 92,6 millions de tonnes dans le canal

tres points du monde sans autre opération que celle du chargement au point de départ. La Voie maritime a donc donné au commerce international une nouvelle dimension.

Elle a aussi fait prendre conscience de la dominance économique, en Amérique du Nord, du centre du continent, qu'il s'agisse d'agriculture, de production industrielle ou d'emploi. C'est dans la région des Grands Lacs (en Ontario et dans le nord-est des Etats-Unis) que se trouvent concentrées, en d'impressionnants complexes,

1. Au Canada, les navires hors mer sont couramment appelés navires de lac (*lakers*, en anglais) tandis que les transatlantiques sont appelés, d'une façon plus large, océaniques.

2. Thèse intitulée *L'Homme et le Saint-Laurent*, 1200 pages.