

La Voie maritime du Saint-Laurent

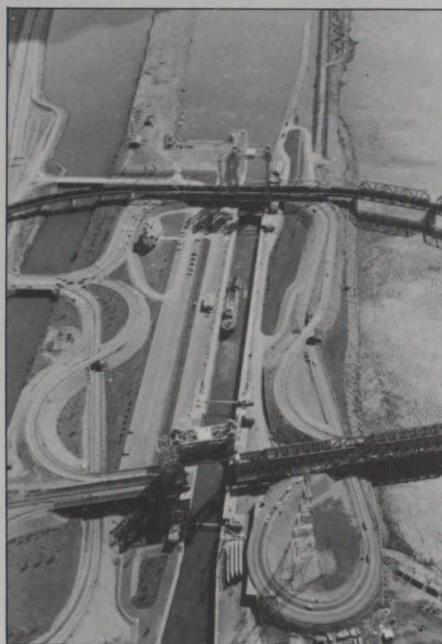
La "porte fluviale du continent" a vingt ans.

■ **■** C'est, cette année, le vingtième anniversaire de la Voie maritime du Saint-Laurent. Elle a en effet été ouverte à la navigation, sur toute sa longueur, le 25 avril 1959.

Le Saint-Laurent constitue, avec les Grands Lacs, une immense voie d'eau naturelle qui s'étend du cœur de l'Amérique du Nord à l'océan Atlantique. Aussi, d'un point de vue historique, a-t-il tout naturellement orienté la première incursion connue des Européens à l'intérieur du continent nord-américain et surtout a-t-il servi de base à l'exploration d'une grande partie de l'Amérique du Nord. Cependant, cette grande voie d'eau présentait, à l'origine, des obstacles redoutables: les rapides de Lachine, à proximité de Montréal; des eaux encore plus tumultueuses plus en amont; une dénivellation de près de cent mètres de la rivière Niagara entre les lacs Ontario et Érié; les chutes Sainte-Marie, plus loin, interdisant tout transport par eau vers le lac Supérieur.

L'idée d'aménager des chenaux pour rendre le Saint-Laurent navigable dans quelques-uns de ces passages difficiles est fort ancienne puisque, dans les premières années du dix-septième siècle, on avait déjà creusé un canal d'un mètre de profondeur entre le lac Saint-Louis et Montréal. Quelques petites écluses furent aménagées par la suite, mais c'est dans la première moitié du dix-neuvième siècle que des travaux de quelque importance furent entrepris: en 1825, le canal Lachine, avec sept écluses permettant de contourner les rapides; en 1829, le premier canal Welland, qui, destiné à contourner les chutes du Niagara, ne comptait pas moins de quarante écluses de bois; en 1845 et 1847, les canaux de Beauharnois et de Williamsburg; en 1850, le second canal Welland, plus profond et comprenant seulement vingt-sept écluses; en 1887, un nouveau canal Welland, le troisième du nom.

Les négociations entre le Canada et les États-Unis en vue d'aménager la voie fluviale du Saint-Laurent et des



Saint-Lambert, à proximité de Montréal: première écluse.

Grands Lacs au bénéfice des deux pays s'engagèrent en 1895. Le gouvernement canadien entreprit de reconstruire, en 1912, le canal Welland. Des travaux gigantesques commencèrent l'année suivante; interrompus par la guerre, ils ne furent achevés qu'en 1932. Ce nouveau canal - le quatrième - peut être considéré comme le premier tronçon de la Voie maritime. Rompant l'équilibre de la voie d'eau (les navires construits aux dimensions du nouveau canal ne pouvant atteindre l'Atlantique à cause des moindres dimensions des canaux de la section du Saint-Laurent), il montrait l'intérêt de l'aménagement d'un chenal en eau profonde sur le Saint-Laurent.

En 1951, le gouvernement canadien prit les devants en créant l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, chargée de construire, d'entretenir et d'exploiter, soit entièrement au Canada, soit de concert avec les États-Unis, une route fluviale à fort tirant d'eau entre le port de Montréal et le lac Érié. En 1954, un accord était conclu avec les États-Unis. Ceux-ci autorisaient les aménagements néces-

saires sur leur territoire dans la section internationale des rapides du Saint-Laurent. En 1959, la Voie maritime était achevée par la mise en service de sept écluses (cinq canadiennes, deux étatsuniennes) et ouverte à la navigation sur toute sa longueur.

La Voie maritime du Saint-Laurent se déploie sur trois mille sept cent soixante-dix kilomètres. Les bateaux venant de l'Atlantique entrent dans la voie navigable intérieure par le golfe du Saint-Laurent et parcourent un peu plus de mille kilomètres pour atteindre l'embouchure du fleuve à Pointe-au-Père. La Voie maritime proprement dite commence à Montréal, à quelque cinq cents kilomètres à l'ouest de Pointe-au-Père. A l'entrée, le niveau du fleuve est d'environ 6 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les bateaux contournent les rapides de Lachine en se hissant de quinze mètres au-dessus du port de Montréal, grâce aux écluses de Saint-Lambert, en face de Montréal, et de la côte Sainte-Catherine, à une quinzaine de kilomètres en amont. Ils traversent ensuite le lac Saint-Louis, puis passent dans le canal de Beauharnois, où deux écluses les soulèvent de vingt-quatre mètres jusqu'au lac Saint-François. En amont du lac, ils entrent dans la partie internationale de la Voie maritime. Ils sont hissés de plus de vingt-cinq mètres jusqu'au lac Saint-Laurent, fait de main d'homme, grâce à deux écluses étatsuniennes situées près de Massena (Etat de New-York). A l'extrémité ouest du lac, l'écluse canadienne d'Iroquois donne accès au lac Ontario. Les bateaux franchissent les eaux libres du lac sans rencontrer d'obstacle, mais au bout ce sont les chutes du Niagara.

Les navires engagés dans la Voie maritime empruntent alors le canal Welland. Une série de sept écluses très rapprochées dans les douze premiers kilomètres les élèvent d'une centaine de mètres jusqu'à la hauteur du lac Érié, leur permettant de franchir l'escarpement du Niagara. Peu après la septième écluse, les bateaux parcou-