

La Voie maritime du Saint-Laurent, rappel technique et historique

Pierre Lefort

Volume 6, numéro 1, mai 2000

Regards sur la Rive-Sud

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11294ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lefort, P. (2000). La Voie maritime du Saint-Laurent, rappel technique et historique. *Histoire Québec*, 6(1), 19–20.

La Voie maritime du Saint-Laurent, rappel technique et historique

PAR PIERRE LEFORT, SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU MARIGOT

I - Aspect technique

La Voie maritime du Saint-Laurent relie l'océan Atlantique et le fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs. Cette voie navigable, inaugurée en 1959, est ouverte de la fin mars à la fin décembre et permet l'accès à 15 grands ports internationaux et à environ 50 ports régionaux plus modestes.

Depuis son ouverture à la navigation, plus de deux milliards de tonnes de cargaisons diverses ont transité par ses six canaux courts et ses 19 écluses, sur une longueur d'environ 60 milles nautiques.

Ces canaux sont, en partant de Montréal, le canal de la Rive-Sud, qui compte deux écluses, l'une à Saint-Lambert et l'autre à Ville Sainte-Catherine, et qui relie le port de Montréal au lac Saint-Louis; le canal de Beauharnois dont les deux écluses permettent de passer du lac Saint-Louis au lac Saint-François; puis, à Massena, en territoire américain, le canal Wiley-Dondero avec ses deux écluses, donnant accès au lac Saint-Laurent; le minuscule canal Iroquois d'une seule écluse mais qui comporte également une installation de régularisation du niveau d'eau; puis l'immense canal Welland dont les huit écluses relient le lac Ontario au lac Érié, permettant aux navires aux de graver la dénivellation de près de 100 m entre le lac Ontario et le lac Érié, et enfin le canal St. Mary's Falls dont les quatre écluses facilitent le passage du lac Huron au lac Supérieur.

Toutes ces écluses offrent les mêmes dimensions de 233,5 m de longueur par 24,4 m de largeur sur une profondeur de 9,1 m. Une écluse se remplit et se vide par gravité en un peu plus de 10 minutes et contient environ 90 millions de litres d'eau.

La traversée d'une écluse prend environ 45 minutes.

Bref, cet ensemble constitue le système de levage le plus spectaculaire au monde. Des navires mesurant jusqu'à 225,5 m de long par 23,8 m de large s'élèvent ainsi à 180 m au-dessus du niveau de la mer.

II - Rappel historique

Ce sont essentiellement les conflits armés entre les Britanniques et leurs turbulents voisins des colonies du sud qui ont donné le coup d'envoi au développement de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Exception faite du canal de Lachine dont les origines remontent aux tentatives de l'abbé Dollier de Casson, en 1680, pour faciliter le passage entre Lachine et le lac Saint-Louis, tous les travaux de canalisation du grand fleuve se sont déroulés après la conquête.

La prise de Québec, la capitulation de Montréal et les manœuvres militaires pour occuper par la suite toute la série de forts établis par les Français aux «pays d'en haut» font comprendre aux autorités britanniques qu'il est essentiel de faciliter les communications entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Ontario.

Les rapides de Soulanges représentent un obstacle insurmontable à la navigation. Quelques timides tentatives sont faites sur la rive gauche du fleuve, au Côteau-du-Lac et au Rocher-Fendu, par exemple, où l'on creuse des canaux de moins d'un mètre de profondeur.

La guerre de l'Indépendance américaine démontre à nouveau aux Britanniques l'importance stratégique du Saint-Laurent. À la fin de ce conflit, on réussit à ravitailler, via les canaux creusés auparavant, les Loyalistes qui se sont réfugiés sur les rives du lac Ontario, mais quand éclate le conflit de 1812-1814, ces voies fluviales deviennent inutiles pour ravitailler les troupes et acheminer des renforts dans la presqu'île du Niagara.

Dès la conclusion de ce conflit, en 1817, on entreprend d'élargir et de creuser les canaux de dérivation des rapides de Soulanges permettant ainsi le libre passage des bateaux ou barges Durham. Ces bateaux plats de 25 m de longueur par 3 m de largeur ont un faible tirant d'eau et peuvent transporter de 30 à 50 tonnes de cargaison.

Dès 1820, on entreprend le creusage du premier canal de Lachine et du canal Welland qui fut ouvert en 1833. Cependant, en 1840, à l'avènement du Canada-Uni, les autorités se rendent compte que le manque de coordination entre ces différents travaux avaient entraîné une conséquence inattendue: la disparité malencontreuse de profondeur entre ces différents canaux! De même, les travaux de dérivation des rapides du Long-Sault avaient été abandonnés faute de fonds.

Il faut bien dire que le gouvernement, estimant la voie du Saint-Laurent trop exposée à d'éventuelles attaques venues du sud, favorisait maintenant le passage entre le lac Ontario et le Saint-Laurent par la rivière des Outaouais.

Il fallut l'inauguration du canal Érié en 1825 pour fouetter à nouveau les ardeurs. Le commerce canadien drainé par l'ouverture de ce canal devenait par trop important pour que les autorités canadiennes ne réagissent pas. On procéda dès lors à la normalisation du réseau des canaux sur le Saint-Laurent de sorte que, finale-

ment, en 1855, un navire parti de Montréal pouvait naviguer jusqu'à Fort-William, à condition, bien entendu, que sa longueur fut moindre que celle des canaux du canal Welland!

Mais les espoirs commerciaux furent déçus car cette époque était l'âge d'or des chemins de fer. De plus, les canaux du Saint-Laurent entre Montréal et le lac Ontario devaient faire face à la double concurrence du réseau canal Rideau-rivière des Outaouais et du canal Érié.

En 1870, la Commission des canaux nouvellement constituée par le gouvernement fédéral, ordonna l'uniformisation de tous les canaux et écluses à une profondeur de 4,20 m, objectif atteint en 1905. Dès lors, l'ensemble du réseau pouvait accueillir des navires océaniques de petit et moyen tonnages et surtout les cargos des Grands Lacs dont la capacité de charge pouvait atteindre jusqu'à 2 800 tonnes.

Il fallut l'accroissement considérable du commerce intérieur à la suite de la Première Guerre mondiale pour que les travaux d'amélioration se poursuivent. Le réseau des Grands Lacs fut favorisé. Le canal Welland accrut considérablement sa capacité de sorte qu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale, des cargos de 220 m de longueur et d'une capacité de 28 000 tonnes pouvaient circuler sur les Grands Lacs, mais le Saint-Laurent leur demeurait interdit en raison de l'insuffisance de son réseau de canaux et de chenaux.

Cette situation incongrue n'échappe pas aux autorités américaines et canadiennes de sorte qu'une commission conjointe se penche sur le problème de la faisabilité d'une Voie maritime du Saint-Laurent.

Ces travaux, après maints aléas, aboutissent en 1951 à l'adoption de la *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent* et la *Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux*. C'est le coup d'envoi des grands travaux qui débutent en 1954. Il faut alors modifier quatre ponts de la région de Montréal sans perturber la circulation, il faut creuser de nouveaux chenaux et draguer les anciens. De plus, le projet hydro-électrique qui en découle inonde une vaste région, plus de 259 kilomètres carrés de terres sont expropriées et quelque 6 500 personnes sont relocalisées.

Le 25 avril 1959, le brise-glace *D'Iberville* amorce la toute première traversée complète de la Voie maritime du Saint-Laurent et le 26 juin, à bord du yacht royal *Britannia*, la reine Elizabeth II et le président américain Dwight Eisenhower inaugurent officiellement l'immense réseau intérieur.

Le point final de l'entreprise tricentenaire survient le 2 octobre 1998 quand le contrôle opérationnel du secteur canadien de la Voie maritime est officiellement transféré à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, un organisme sans but lucratif. Le gouvernement fédéral demeure cependant propriétaire des infrastructures et continue d'agir à titre d'organe de réglementation. ■

Issus d'une communauté fondée en France (Vendée) en 1705 par Louis-Marie Grignon de Montfort, les premiers membres de l'Institut des frères de Saint-Gabriel, au nombre de six, arrivèrent à Montréal en 1888. Voués à l'instruction et à l'éducation des jeunes hommes, ils eurent tôt fait de jouer un rôle marquant dans l'histoire de notre système scolaire. En 1891, soucieux de répondre aux multiples demandes qui leur sont adressées, les Frères ouvrent leur propre maison de formation, le noviciat du Sault-au-Récollet, voisin de celui des Jésuites. C'est à partir de ce moment que les œuvres de ces deux communautés seront associées quant à leur présence à Saint-Bruno-de-Montarville.

La Villa Grand Coteau

La Villa Grand Coteau a sans doute été la plus importante exploitation agricole montarvilloise. L'histoire de cette ferme, exploitée principalement par les frères de Saint-Gabriel, commença au début du siècle avec l'arrivée des Jésuites à Saint-Bruno. Ces derniers désiraient construire un nouveau noviciat et aussi développer une ferme qui pourvoirait aux besoins de la communauté. Leur choix s'arrêta sur Saint-Bruno et ils firent l'acquisition d'un premier terrain au Rang des Vingt-Cinq en 1910. Après divers achats successifs, ils devinrent maîtres d'un immense domaine de près de 1 000 acres situé sur le flanc ouest de la montagne. Cependant, l'établissement de la ferme fut lent et la rentabilité longue à venir.

En 1911 les frères de Saint-Gabriel achetèrent une première propriété, voisine de celle des Jésuites, comme au Sault-au-Récollet. Plusieurs autres transactions suivirent en 1913 et en 1918. Les frères, qui au début n'avaient pas de résidence à Saint-Bruno, n'y faisaient que de courts séjours. Les quatre premiers résidents furent nommés en 1920 et habitèrent jusqu'en 1925, une maison de ferme située au Rang des Vingt-Cinq.

Le domaine agricole des frères prit une expansion soudaine en 1922 lorsque les Jésuites, décidés à se départir de leur exploitation, leur vendirent leur immense ferme avec tout le «roulant» et sa récolte, sa cinquantaine de vaches laitières, ses 500 poules, 760 porcs, 12 chevaux, 30 moutons; à cela s'ajoutaient de vastes bâtiments, une forge et deux tracteurs.

Dorénavant 10 frères étaient rattachés à la Villa Grand-Coteau. Des tâches énormes les attendaient. Mais la ferme devint rapidement une véritable entreprise, aux activités et aux revenus diversifiés. Les frères s'adonnèrent à la culture des céréales, des pommes de terre et des légumineuses. Ils récoltèrent en outre d'importantes quantités de foin et d'avoine pour leur troupeau. La production laitière fut essentielle à la ferme. Dès 1912, le lait était expédié vers des institutions et des hôpitaux.

À partir de 1929, les frères continuèrent les travaux de défrichement pour en arriver à développer un verger de