

"O"

**Présenté à:**  
**La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent**

**Par:**  
**Vincent Roy-Bérubé**  
**Groupe 53 - Polyvalente Manikoutai**  
**40 rue Comeau**  
**1-418-964-2760**

---

16 septembre - Journal de bord

Début de l'automne - La brise froide du nord se fait sentir. Les marées changent et les paysages de plus en plus colorés laissent présager un hiver hâtif et rigoureux. Amarré au large, bercé par la douce mélodie des vagues s'affaissant sur les berges, j'observais la côte du coin de l'œil. Le spectacle qui s'offrait à moi ne fit que renforcer les dires dont on m'avait fait part la veille de mon appareillage pour le Nouveau-Monde. Un fleuve d'une pureté inégalée s'étendant sur des kilomètres pour enfin se déverser dans l'immense océan Atlantique, des lacs d'une superficie digne des plus grandes mers du monde sans compter le portrait grandiose du pays s'offrant à nous. Une voie maritime qui aura, selon moi, un avenir très prometteur...

Capitaine  
J. Williams Lloyds

### **SYNOPSIS**

La voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs a été, dès le début, une grande richesse pour notre nation. Au cours des années, nous avons pu observer la complexité croissante de sa structure ainsi que l'ascension de son importance dans le monde. Aujourd'hui, s'étendant sur 3,700 km et bordant les plus grands bassins de population du Canada, ce réseau est l'un des plus importants en Amérique du Nord. De ce fait même, les Canadiens se sont intéressés aux enjeux environnementaux liés à la circulation des navires sur leurs eaux. Présentement, nous pouvons nous rassurer, car plusieurs mesures préventives concernant les conséquences écologiques entraînées par le trafic sur le fleuve Saint-Laurent ont été mises sur pied par le Canada et les États-Unis qui gèrent conjointement la voie maritime depuis sa construction. Aujourd'hui, avec ses nombreux avantages, dont l'intermodalité n'est pas le moindre, la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs a un bel avenir.

## "O"

Depuis sa découverte en 1542, la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs a joué un rôle majeur dans l'exploration du Canada dont l'existence fut liée à ce fleuve, grande voie de pénétration du Nouveau-Monde. Grâce au réseau hydrographique naturel du pays, un réel système commercial intérieur se développa. Peu à peu, des portages de fortune s'érigèrent dans certains cours d'eau, formant les premiers vertiges d'une vaste route maritime. Ce n'est cependant qu'à la première moitié du XIX<sup>ème</sup> qu'une véritable campagne de construction de canaux et d'écluses vit le jour dans la colonie. Par la suite, la désuétude des infrastructures et le besoin d'une voie navigable efficace pour le commerce canado-américain entraîna une association entre les deux nations voisines. Aujourd'hui, la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs est constituée de canaux et d'écluses qui permettent aux plus grands paquebots de franchir ces obstacles naturels, d'un réseau de zones pleines d'eau et d'ouvrages de régularisation. Au fil des années, certains ajustements concernant l'environnement et les infrastructures furent mis en place. Les avantages qui en résultent ne peuvent qu'être positifs et permettre un avenir assuré à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

### **Avantages et retombées économiques**

La diversité des avantages de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs est enviable sur plusieurs points. Génératrice d'emplois, soit soixante-cinq milles au Canada et aux États-Unis, elle étend son importance dans différents secteurs économiques: pêche, tourisme et, plus considérablement, le commerce national et international. En effet, plusieurs industries régionales doivent leur accès au marché extérieur à la voie maritime du Saint-Laurent. S'étendant sur trois mille sept cents kilomètres, soit la largeur de l'océan Atlantique, bordant deux provinces canadiennes et huit états américains, elle présente une accessibilité intermodale. Une fois les navires arrivés à bon port, ceux-ci transbordent le fret pour le reste du continent nord-américain par la voie ferroviaire ou routière. Ainsi, on connaît, depuis l'établissement du réseau maritime, une croissance considérable pour le tonnage des marchandises, soit une valeur de trois cents milliards de dollars américains, ce sur la surface de tous les pays impliqués.

Le transport de marchandises par bateau donne l'avantage évident que la cargaison d'un seul navire englobe le chargement de plusieurs camions ou plusieurs wagons de train. La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent du Canada et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis s'inquiètent constamment de l'environnement. Les incidents néfastes pour la nature, la consommation d'énergie et les émanations polluantes de ces engins sont moindres que les autres types de transport.

Dans le même sens, la sécurité dans la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs est enviable. Avec un nouveau système d'identification automatique, surnommé SIA, et dont l'usage est devenu obligatoire dans la zone canadienne depuis mars 2003, tout, de la position exacte jusqu'à la vitesse, est connu des embarcations évoluant dans le réseau. En retour, les équipages reçoivent des informations utiles relatives à la navigation et à la météorologie, facilitant ainsi leur progression et régularisant le trafic maritime.

## **Environnement**

Située à l'extrême est du Canada, la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs a tout pour plaire au commerce étranger. Elle favorise une entrée directe vers les plus gros bassins de population de l'Amérique du Nord et permet un accès à l'océan Atlantique, donc facilite les exportations et les importations canadiennes. Avec une longueur de 3,700 km, ce réseau se place donc au rang des plus importants sur la planète. Imposants par leur prospérité, dix-huit ports en eau profonde sont l'aboutissement de la voie maritime. Parmi ceux-ci, on dénombre Thunber Bay, Sault-Sainte-Marie, Goderich, Sarnia, Windsor, Toronto, Hamilton, Oshawa, Prescott en Ontario et Valleyfield, Montréal, Trois-Rivières, Sorel, Bécancour, Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Îles au Québec.

D'un point de vue écologique, un navire est beaucoup moins polluant qu'un train ou un camion et les chiffres le prouvent. On remarque, par exemple, que le train peut être jusqu'à une fois et demie plus nocif pour l'environnement qu'un bateau, et un camion jusqu'à sept fois! En d'autres termes, on devrait plutôt s'inquiéter du trafic routier sur l'axe Québec-Windsor qui contribue largement au problème de pollution avec des émissions toxiques dix fois plus importantes que les navires. De plus, la consommation énergétique maritime est moindre que celle des transports terrestres. Ceux-ci consomment en moyenne de deux à neuf fois plus en énergie, de quoi faire réfléchir. Par le fait même, une étude effectuée par la U. S Congressional Budget Office et par la SE Eastman démontre entre autres que le transport maritime obtient le meilleur rendement énergétique en Amérique du Nord. Or, malheureusement, selon un sondage parallèle de l'Association les Amis de la vallée du Saint-Laurent, la population canadienne pense plutôt le contraire.

Encore plus inquiétant, les déversements de matières polluantes ont rendu impopulaire le transport maritime auprès de la population, alors qu'en vérité les statistiques démontrent que les camions sont quarante fois plus susceptibles de porter atteinte à l'écosystème. Ce qui nous prouve, une fois de plus, que le transport maritime est beaucoup plus avantageux, autant écologiquement qu'autrement, que le transport ferroviaire ou routier.

## **Potentiel d'avenir**

Déjà imposant, le réseau se voit améliorer de jour en jour grâce à plusieurs subventions et à plusieurs programmes d'aide fédérale. Par exemple, la modernisation des équipements pour une meilleure sécurité et une meilleure gestion du transport fluvial est l'objet d'un investissement de 11 millions de dollars octroyé par Ottawa en mai 2004. Ainsi, chaque facette du système est en révision pour une recherche continue de perfectionnement. Dans un même ordre d'idées, redorer l'image de la voie maritime du Saint-Laurent encourage une bonne entente avec la population canadienne. Cette dernière exige l'économie d'énergie et les réductions de rejets polluants selon le Protocole de Kyoto que le Canada est tenu de respecter. Les Canadiens obtiennent ainsi gain de cause avec des campagnes de sensibilisation, des révisions du système et le renforcement des lois relatives aux transports en général.

Par ailleurs, la compétitivité est aussi le centre des occupations de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation pour favoriser une aussi grande source d'emploi qu'est la voie maritime. Plusieurs intervenants, publics ou privés, américains ou canadiens, sont impliqués dans la recherche de solutions à ce problème. On vise toujours plus haut: une réduction globale des tarifs (garde côtière, douanes, etc.), un trafic géré efficacement et l'harmonisation des rapports canada-américains dans le domaine du réseau maritime. Ainsi, l'offre d'une voie navigable sûre et moins chère aura une incidence directe sur le tonnage qui est le cœur même de tout le réseau des transports maritimes.

### **Finalemment...**

Des années de labeur furent nécessaires pour qu'enfin le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs forment un seul réseau hydrographique. Maintenant, ils ne forment plus qu'un. Des milliers d'hommes et de femmes travaillèrent, directement et indirectement, à cet accomplissement. Le rêve d'un grand homme, le premier ministre du Canada en fonction à ce moment, soit Louis Saint-Laurent, s'est réalisé et a contribué fortement à resserrer les liens entre le Canada et les États-Unis. Depuis, la nouvelle route maritime est l'une des plus achalandées à travers le globe. Des millions de gens travaillent grâce à elle.

La voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs est une source d'où s'écoulent d'innombrables richesses. Une sortie vers le monde extérieur, une entrée vers le nôtre. Elle est à l'origine de notre culture et de notre savoir. Sans oublier les Grands Lacs, d'immenses réservoirs d'eau douce où est installé près du tiers de la population du Canada. Joyaux de notre patrimoine, parmi les plus grandes étendues de ce type au monde, ils sont, en quelque sorte, nos mers intérieures.

À l'exemple des grandes civilisations de l'Antiquité, notre jeune société est née autour d'un fleuve et a prospéré en allant y récolter les fruits d'une économie saine et durable. Aujourd'hui, la voie maritime est une structure qui impressionne et qui attire la curiosité du monde extérieur. C'est pourquoi, nous, citoyens canadiens, nous nous devons de la respecter et de l'entretenir pour que nos descendants puissent croître dans la même abondance que celle que nous avons connue. L'eau relie notre passé à notre présent florissant. Pussions-nous toujours nous souvenir à quel point nous lui sommes redevables et ne jamais l'oublier.

\*\*\* Les sources des statistiques présentes dans le texte précédent sont citées dans la bibliographie.

## BIBLIOGRAPHIE

«Le projet SIA» (2002) sur le site Réseau Grands Lacs Voie maritime Saint-Laurent. Page consultée le 17 mai 2004.

[http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/navigation/ais\\_project.html](http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/navigation/ais_project.html)

«Message spécial des deux entités de la Voie maritime» (2002) sur le site Réseau Grands Lacs Voie maritime Saint-Laurent. Page consultée le 14 mai 2004.

<http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/news/ca20020415.html>

«Compétitivité» (sans date) sur le site Réseau Grands Lacs Voie maritime Saint-Laurent. Page consultée le 17 mai 2004.

<http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/aboutus/competiveness.html>

«Voie Maritime du Saint-Laurent: Nouvelles Initiatives pour Améliorer la Compétitivité» (2001) sur le site Réseau Grands Lacs Voie maritime Saint-Laurent. Page consultée le 17 mai 2004.

<http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/news/pro070301.html>

«Données sur la Voie maritime» (sans date) sur le site Réseau Grands Lacs Voie maritime Saint-Laurent. Page consultée le 14 mai 2004.

<http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/aboutus/seawayfacts.html>

«Infrastructure: réseau portuaire canadien» (2002) sur le site Transports Canada. Page consultée le 13 mai 2004.

[http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2002/8B\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2002/8B_f.htm)

«Annonce d'un programme de contribution pour la sûreté maritime» (2004) sur le site Transports Canada. Page consultée le 17 mai 2004.

<http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2004/04-gc005aaf.htm>

«Le Gouvernement du Canada annonce le programme en matière d'efficacité du transport des marchandises» (2004) sur le site Transports Canada. Page consultée le 15 mai 2004.

<http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2004/04-h019f.htm>

«Renforcement du règlement sur la sûreté du transport maritime» (2004) sur le site Transports Canada. Page consultée le 17 mai 2004.

<http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2004/04-h012f.htm>

«Services à la navigation maritime - Voies navigables sécuritaires» (2004) sur le site Pêches et Océans Canada. Page consultée le 14 mai 2004.

[http://ccg-gcc.gc.ca/mns-snm/pubs/waterguide1201/index\\_f.htm#7.0%20CONCEPTION%20ÉCONOMIQUEMENT%20OPTIMALE](http://ccg-gcc.gc.ca/mns-snm/pubs/waterguide1201/index_f.htm#7.0%20CONCEPTION%20ÉCONOMIQUEMENT%20OPTIMALE)

«La Voie maritime du Saint-Laurent et les voies navigables des Grands Lacs» (1996) sur le site Environnement Canada. Page consultée le 11 mai 2004.

<http://www.ec.gc.ca/soer-ree/Francais/SOER/1996report/Doc/1-6-6-4-4-2-1.cfm>

«Lieu historique national du Canada du Canal-de-Carillon» (2003) sur le site Parcs Canada. Page consultée le 11 mai 2004.

[http://www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc-canalcarillon/natcul/natcul2\\_f.asp#eau](http://www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc-canalcarillon/natcul/natcul2_f.asp#eau)

«Lieu historique national du Canal du Canal-de-Saint-Ours» (2003) sur le site Parcs Canada. Page consultée le 11 mai 2004.

[http://pc.gc.ca/lhn-nhs/qc-saintours/natcul/index\\_F.asp](http://pc.gc.ca/lhn-nhs/qc-saintours/natcul/index_F.asp)

«Politique de transport maritime et fluvial ? Le Québec à la barre» (sans date) dépliant électronique produit par Transports Québec.

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/index.asp>

«Le projet canado-américain» (2004) sur le site Société Radio-Canada. Page consultée le 17 mai 2004.

[http://archives.radio-canada.ca/IDC-0-16-694-4025/sciences\\_technologies/voie\\_maritime\\_saint-laurent/clip2](http://archives.radio-canada.ca/IDC-0-16-694-4025/sciences_technologies/voie_maritime_saint-laurent/clip2)

«Le Réseau Grands Lacs - Voie maritime: une voie navigable vitale» (sans date) vidéo produit par Réseau Grands Lacs Voie maritime Saint-Laurent.

<http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/aboutus/competitiveness.html>