

La voie maritime du Saint-Laurent : atout ou handicap pour le Québec?

Jean-Claude Lasserre

Volume 24, Number 63, 1980

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/021490ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/021490ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this note

Lasserre, J.-C. (1980). La voie maritime du Saint-Laurent : atout ou handicap pour le Québec? *Cahiers de géographie du Québec*, 24(63), 465–474.
<https://doi.org/10.7202/021490ar>

Article abstract

Two recent contradictory studies concerning the profitability for the province of Québec of the St. Lawrence Seaway contain so many errors and methodological biases that it becomes impossible to make any kind of conclusion about the real economic advantages accruing to the province from it. Although the authors of these studies agree on many aspects, all the research will have to be done again on a more scientific basis, avoiding this time any political partisanery. It would have been preferable, in any case, that the focus be placed on the types of action that Québec can undertake TODAY now that this realization is 26 years old!

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT : ATOUT OU HANDICAP POUR LE QUÉBEC ?

par

Jean-Claude LASSERRE

Université de Lyon, France

RÉSUMÉ

Deux récentes études contradictoires publiées sur la rentabilité, pour le Québec, de la Voie maritime du Saint-Laurent comportent un tel nombre d'inexactitudes et d'erreurs méthodologiques qu'on ne peut, à partir des données qu'elles contiennent, porter un jugement valable et global sur les avantages économiques réels qu'en a retirés le Québec. Bien que les auteurs de ces études s'entendent sur plusieurs points il faudrait établir à nouveau une recherche exempte de parti pris. De toute façon, il eût été préférable, maintenant que le projet est devenu réalité depuis tant d'années, de se demander quelle action le Québec peut AUJOURD'HUI entreprendre pour retirer le maximum d'avantages de cette réalisation.

MOTS-CLÉS : Voie maritime du Saint-Laurent, Québec, rentabilité des transports.

ABSTRACT

Jean-Claude LASSERRE: The St. Lawrence Seaway: Benefit or Cost for the Province of Québec?

Two recent contradictory studies concerning the profitability for the province of Québec of the St. Lawrence Seaway contain so many errors and methodological biases that it becomes impossible to make any kind of conclusion about the real economic advantages accruing to the province from it. Although the authors of these studies agree on many aspects, all the research will have to be done again on a more scientific basis, avoiding this time any political partisanery. It would have been preferable, in any case, that the focus be placed on the types of action that Québec can undertake TODAY now that this realization is 26 years old!

KEY WORDS : St. Lawrence Seaway, Province of Québec, profitability of transportation.

*
* *
*

Au cours de l'été 1979, au moment où la Voie Maritime du Saint-Laurent célébrait son vingtième anniversaire, deux rapports ont paru pour traiter de la question des avantages et des inconvénients de cette réalisation pour le Québec. Le premier, rédigé par Gennifer Sussman, et intitulé *Le Québec et la Voie maritime du Saint-Laurent*, a été publié par l'Institut de Recherches C.D. Howe dans le cadre de son programme « Accent Québec », et le second, édité par l'Office de planification et de développement du Québec dans la collection « Dossiers », sous le titre *Rentabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le Québec*, a été préparé par Luc-Normand Tellier et Yves Pomminville. Or, il est fort troublant de constater que ces deux travaux aboutissent à des conclusions qui paraissent diamétralement opposées : le premier tend à montrer que le Québec a été nettement bénéficiaire de la Voie maritime depuis vingt ans, alors que le second s'efforce d'indiquer que, finalement, cette réalisation a été une mauvaise opération pour le Québec. Que faut-il en penser ? Et comment y voir clair ?

LES THÈSES EN PRÉSENCE

Il est vrai que les approches sont sensiblement différentes. Le rapport de G. Sussman s'attache à montrer les avantages et les inconvénients de la Voie maritime pour le Québec, et pour ses ports. Comment ? Par une analyse des trafics, une étude comparée de l'impact de la Voie maritime sur les activités portuaires à Montréal et à Toronto, et une évaluation des coûts et avantages de la Voie maritime pour le Québec, essentiellement en termes de trafics et de circulation des grands flux de marchandises. À l'opposé, le travail de L.N. Tellier et Y. Pomminville envisage le problème de la rentabilité de cette réalisation. Pour ce faire on y montre l'échec de l'autofinancement initialement prévu pour la Voie maritime; on soulève la question de la justification de l'investissement que représente le réaménagement de la voie d'eau laurentienne du point de vue des transports; les auteurs s'interrogent enfin sur la rentabilité globale de la Voie maritime pour le Québec, non seulement en termes de trafics, mais aussi en fonction du déficit de cette infrastructure, de la localisation des activités qui en est résultée, et par rapport à d'autres investissements qui auraient pu être envisagés.

Mais derrière ces approches différentes, et malgré le fait que dans plusieurs domaines on observe des recoupements, voire des rencontres ou des concordances, se profilent aussi des contradictions, et beaucoup de points qui soulèvent de très fortes interrogations, si bien qu'on ne peut esquiver une question embarrassante : derrière ces approches, n'y aurait-il pas des partis pris ?

L'HISTORIQUE ET LES CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIE MARITIME

Chacun des deux rapports commence par une brève rétrospective. Si celui de l'Institut C.D. Howe comporte à ce chapitre un certain nombre d'erreurs secondaires¹, en revanche celui de l'O.P.D.Q., tout en présentant aussi quelques inexactitudes², soulève un certain nombre d'interrogations plus fondamentales, en biaisant certaines présentations, et en minimisant plusieurs phénomènes.

Ainsi, lorsque les auteurs abordent les arguments pour et contre le projet de Voie maritime au niveau de la réduction des frais de transport (p. 14), ils évoquent d'abord ceux des partisans de l'aménagement, puis ils décrivent :

Les adversaires de la Voie maritime répliquaient à ces arguments en démontrant que, ni dans le cas du minerai de fer, ni dans celui des céréales, la Voie maritime ne correspondait à une nécessité, les solutions de rechange étant nombreuses et souvent plus économiques dans l'un et l'autre cas (O.P.D.Q., 1979, p. 14).

Cette façon de présenter les choses n'est-elle pas pour le moins biaisée puisque, en utilisant le verbe "démonstrant", les auteurs semblent considérer comme décisifs les arguments des adversaires du projet, sans pour autant nous les présenter, ni même nous fournir des références ?

Plus grave encore, les auteurs sous-estiment le nombre de promoteurs du projet de Voie maritime, et y vont d'un certain nombre d'approximations :

Le projet de la Voie maritime du Saint-Laurent ne fit jamais l'unanimité. Ses plus ardents défenseurs furent sans conteste l'Ontario et le gouvernement canadien, ainsi que, à un moindre degré, les présidents américains. Du côté de ceux qui s'opposaient ou qui restaient réservés, il y avait le gouvernement québécois, qui se refusait cependant à faire activement obstacle au projet, et le Congrès américain qui s'objectait au projet sous la pression des intérêts des chemins de fer, des mines, des ports et des compagnies de navigation. Notons en particulier l'opposition farouche du *Chicago Association of Commerce and Industry* qui prit même la peine de publier une étude justifiant sa position³ (O.P.D.Q., 1979, p. 13).

Les promoteurs du projet ne sont pas seulement « l'Ontario et le gouvernement canadien, ainsi que, à un moindre degré, les présidents américains », mais aussi et surtout, de façon continue depuis 1895, *les ports des Grands Lacs, à l'exception de Chicago*. Cette ville faisait sur ce point bande à part, car elle craignait que l'aménagement du Saint-Laurent ne remette *sine die* la réalisation du projet d'aménagement du Mississipi, pour lequel elle avait des intérêts beaucoup plus évidents. Parmi les ports, et contrairement à ce qu'écrivent les auteurs qui les présentent comme tous opposés au projet, il faut donc bien distinguer les ports des Grands Lacs, à l'exception de celui de Chicago, qui étaient favorables à l'aménagement du Saint-Laurent dans la mesure où celui-ci allait leur permettre de recevoir des navires océaniques, et les ports de la façade atlantique (Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore) et du golfe du Mexique (la Nouvelle-Orléans), qui rejetaient le projet en craignant la concurrence de ce que le président Roosevelt appelait « la future quatrième façade maritime des États-Unis » (encore que ce dernier fût résolument favorable au projet). De même, quand les auteurs parlent des « mines », il aurait au moins fallu préciser qu'il s'agissait des mines de charbon, dont les propriétaires n'acceptaient pas la perspective de voir leur marché entamé par l'hydroélectricité du Saint-Laurent. La mention des « compagnies de navigation » nécessitait également des précisions : à notre connaissance, à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, ce sont les représentants de la batellerie du canal Érié qui ont farouchement combattu le projet, mais non pas les compagnies de navigation des Grands Lacs ! Enfin et surtout, parmi les défenseurs du projet de Voie maritime du Saint-Laurent, le gouvernement canadien est arrivé fort tard : dans les années 1920 et 1930, il a systématiquement adopté une attitude d'attentisme, sinon d'opposition, et ce n'est qu'à la toute fin des années 1940 qu'il s'est transformé en champion du projet. Il ne faudrait pas non plus oublier l'entrée en scène tardive, mais décisive, des producteurs d'acier américains : ce sont eux qui ont amené le Congrès des États-Unis à changer d'avis *in extremis*, et à se joindre au projet en 1954 (Willoughby, 1961; Lasserre, 1980, chap. IX et X).

Un peu plus loin, le rapport de l'O.P.D.Q. déforme les motivations de Duplessis dans l'affaire de l'aménagement du Saint-Laurent, en écrivant que si le premier ministre d'alors a refusé de participer par le harnachement des rapides de Lachine à l'aménagement du fleuve entrepris par le gouvernement fédéral, c'est que, pour lui, « les coûts impliqués par le projet n'étaient pas justifiés par les avantages que le Québec était censé en tirer » (O.P.D.Q., 1979, p. 15). Ce faisant, les auteurs prêtent à Duplessis leur propre problématique. Mais en réalité, il semble que ce dernier ait été avant tout préoccupé de sauvegarder intégralement les domaines de compétence provinciale : accepter de collaborer avec Ottawa dans l'aménagement du fleuve, c'était à ses yeux risquer de perdre le

contrôle de certains domaines de juridiction strictement provinciale dans une opération où le gouvernement fédéral avait déjà pris l'initiative et avait des chances de garder la plus grosse influence. Ceci est d'ailleurs confirmé par deux lettres inédites de Duplessis à la Commission mixte Internationale, datées du 15 et du 27 août 1952, dans lesquelles celui-ci nie la juridiction de la Commission dans la section québécoise du Saint-Laurent (G. Sussman, 1979, p. 10, note 6)⁴.

Toujours dans le rapport l'O.P.D.Q., la conclusion du paragraphe sur « les enjeux de la Voie maritime » déforme franchement la réalité :

« Bref, il n'est pas excessif de dire qu'historiquement, dans cette affaire, l'intérêt de l'Ontario imprégna la politique canadienne et que celle-ci entraîna la participation des États-Unis, le Québec restant neutre » (O.P.D.Q., 1979, p. 15).

Les auteurs ont ainsi l'air d'attribuer à l'Ontario une part décisive dans cette affaire, tout en prêtant un rôle assez passif aux États-Unis, qui auraient été entraînés dans l'aménagement du Saint-Laurent par le Canada ! Cette façon de conclure minimise, voire néglige complètement les affrontements gigantesques qui ont eu lieu aux États-Unis sur la question de la Voie maritime, de 1895 à 1954, affrontements sur lesquels les auteurs sont muets. En réalité, c'est *la région des Grands Lacs tout entière*, des deux côtés de la frontière (sauf Chicago), qui s'est constamment battue pendant toute cette période pour obtenir l'aménagement fluvial, face à un autre bloc d'intérêts, surtout américains, localisés principalement dans le Nord-Est des États-Unis, et auquel se sont joints les chemins de fer de ce pays, les compagnies exploitant les mines de charbon, les grands ports de l'Atlantique et du golfe du Mexique. Cet immense débat opposant entre eux de grands blocs régionaux et des *lobbies* toujours mieux organisés et toujours plus puissants, s'est déroulé pour l'essentiel au sud de la frontière internationale. Le Canada n'y a participé que de façon secondaire, et il est vrai que dans cette immense discussion de 60 ans, le Québec a toujours eu une attitude selon nous hésitante, ambivalente, plus que « neutre » dans la mesure où, à Montréal en particulier, le projet de Voie maritime a toujours eu des partisans et des opposants.

Enfin, mentionnons que le rapport de l'O.P.D.Q. finit par minimiser la réalisation elle-même du projet de deux façons. La première consiste à affirmer :

« Les canaux de Suez et de Panama mettent en contact direct, et sans aucun transbordement, deux océans, deux aires de navigation désormais reliées. La Voie maritime du Saint-Laurent, elle, demeure un lien, un lieu de transition entre une aire de navigation (l'Atlantique et le Saint-Laurent) et des réseaux de transport terrestre (chemin de fer et camionnage). Elle prétend faciliter les rapports entre les systèmes maritime et terrestre, mais elle ne permet pas à l'un de se passer de l'autre à un endroit donné, comme dans les cas de Suez et de Panama » (O.P.D.Q., 1979, p. 38).

Il s'agit là encore d'une façon bien cavalière de présenter la réalité. En fait, la voie maritime du Saint-Laurent est elle aussi "un lien, un lieu de transition" entre deux aires de navigation : l'Atlantique d'une part, et la mer intérieure des Grands Lacs d'autre part, mer intérieure que les auteurs prétendent ici gommer de la carte. Si l'on veut décrire exactement les faits, il faudrait donc dire que la différence entre la Voie maritime et les canaux de Suez et de Panama réside dans la nature des aires de navigation qui sont reliées par ces infrastructures : une mer intérieure d'eau douce et un océan dans le premier cas, la Méditerranée et un océan dans le deuxième, deux océans dans le troisième cas. Mais à l'instar des canaux interocéaniques, la Voie maritime permet de se passer d'un relais terrestre, qu'il s'agisse du chemin de fer ou de la batellerie des canaux de petit gabarit.

Plus troublante est la seconde façon de minimiser la réalisation elle-même : en plaçant parmi les inconvénients de la Voie maritime « une incapacité d'accommoder les océaniques de plus de 10 000 tonnes » (O.P.D.Q., 1979, p. 49). Cela était exact immédiatement après l'ouverture de cette infrastructure. Mais depuis, et cela est bien connu de tous ceux qui ont suivi de près les questions de navigation sur le Saint-Laurent, la construction navale océanique (comme la construction navale lacustre d'ailleurs) s'est adaptée au gabarit des écluses de la Voie maritime, et a lancé des navires de mer d'une capacité nettement plus importante, de l'ordre de 20 000 tpl. Ce fut le cas par exemple des bâtiments norvégiens *Rolwi* et *Nanfri*, qu'on voyait dans les écluses de la Voie maritime dès le début des années 1970 (Lasserre, 1980, chap. XII).

L'ANALYSE DES TRAFICS

Au-delà de l'histoire et des caractéristiques de l'infrastructure de transport, l'analyse des trafics, qui est décisive si l'on veut tenter un bilan de la canalisation du Saint-Laurent, répond-elle dans ces travaux à des exigences scientifiques ? Malheureusement, il nous faut bien constater des faiblesses méthodologiques graves.

Ainsi, G. Sussman fonde toute son étude sur l'affirmation tantôt suggérée (p. 14, 16), tantôt explicite (p. 48, 53) que le Québec est le grand bénéficiaire de la Voie maritime depuis vingt ans, puisque le trafic de ses ports a beaucoup augmenté (nettement plus vite que celui des ports de l'Ontario). *Elle établit ainsi un lien de cause à effet qu'il aurait fallu fortement nuancer.* Une lecture simpliste des statistiques (par exemple dans son tableau 1, p. 13), permet certes de constater que, de 1958 à 1977, les ports du Québec ont vu leur trafic total passer de 46 à 123 m. de t.⁵, alors que dans le même intervalle de temps, celui des ports de l'Ontario n'a progressé que de 53 à 83 m. de t. Mais il aurait fallu d'abord examiner l'évolution des trafics portuaires de ces deux provinces au cours des deux décennies précédant l'ouverture de la Voie maritime. Par ailleurs, le principal facteur d'explication de l'essor des trafics portuaires québécois réside dans la hausse rapide des chargements de minerai de fer dans les ports de la Côte Nord, chargements qui atteignent 50 m. de t. en 1977. Or il n'y a qu'environ 40% de ces expéditions qui empruntent la Voie maritime en direction des Grands Lacs, et même dans ce cas, on ne peut absolument pas affirmer que celle-ci est la cause de l'essor du trafic du minerai, qui dépend d'abord de la conjoncture au niveau des marchés de l'acier. En outre, s'il est exact que la Voie maritime a stimulé la hausse des flux de produits agricoles par le Saint-Laurent, il ne faut pas non plus perdre de vue qu'elle permet aussi le chargement du tiers de ces cargaisons sur des navires océaniques dans les ports des Grands Lacs : le trafic de transbordement dans les ports du Québec en est diminué d'autant.

Par ailleurs, s'il est vrai que l'ouverture de la Voie maritime a entraîné pour l'Ontario la perte des activités de transbordement des céréales dans ses ports (G. Sussman, 1979, p. 14), cette perte ne s'est pas faite au profit des ports du Québec. Les premiers ont certes été privés des transbordements des *lakers* dans les *canallers*, mais les seconds ont toujours eu à assurer le contact entre la batellerie intérieure et la flotte océanique, et ce n'est qu'au niveau de la progression quantitative des flux de céréales depuis vingt ans que les ports québécois ont effectué quelques gains. Certes, c'est finalement l'impact que reconnaît G. Sussman (1979, p. 25), mais encore aurait-il fallu rappeler que ces activités de transbordement n'ont qu'un impact économique très faible⁶.

D'un point de vue méthodologique, le rapport de l'Institut C.D. Howe contient également d'autres simplifications abusives. Ainsi, après avoir reconnu le fléchissement des acti-

vités du port de Montréal depuis le début des années 1960, l'auteur écrit cette phrase surprenante :

« Le fait que le port de Québec, situé à 140 milles marins en aval sur le Saint-Laurent, ait connu une augmentation de son trafic de près de 400 pour cent entre 1959 et 1973 montre que l'ouverture de la Voie maritime ne saurait être tenue pour cause du déclin de Montréal ou de son port, quelles qu'en soient les raisons, qui sont nombreuses » (G. Sussman, 1979, p. 36)

Pur sophisme ! Même si l'on arrivait à démontrer que l'essor du trafic au port de Québec est dû à l'existence de la Voie maritime, cela ne prouverait pas que celle-ci n'a pas en même temps nui au port de Montréal. Et en réalité, si l'on veut bien examiner en détail l'évolution des trafics portuaires comme nous l'avons fait (Lasserre, 1980, chap. XIII), on s'aperçoit que les très intéressants développements qui se sont produits au port de Québec depuis vingt ans n'ont rien à voir avec la Voie maritime : ils résultent essentiellement de l'approfondissement du chenal d'accès au port à 15 m, de l'installation d'une raffinerie de pétrole, de la présence (jusqu'en 1978) du débarcadère à conteneurs du *Canadien Pacifique*, et des développements portuaires sur les battures de Beauport. Établir un parallèle au sujet de l'impact de la Voie maritime entre deux ports laurentiens ne peut être envisagé, méthodologiquement, qu'à la condition de s'appuyer sur un historique précis et détaillé de l'évolution des trafics de ces ports depuis vingt ans.

Dans le même passage (G. Sussman, 1979, p. 36-38), consacré à la question de savoir si la Voie maritime a nui au port de Montréal, l'auteur cherche visiblement à montrer que cette infrastructure de navigation n'est pas responsable du plafonnement des activités portuaires dans la métropole du Saint-Laurent. Elle invoque d'autres causes qui sont exactes, mais non suffisantes, notamment les conflits de travail, la concurrence d'autres ports pour le trafic conteneurisé et pour le transbordement des céréales. Mais ce dernier facteur aurait dû l'amener à examiner l'impact de la Voie maritime sur les itinéraires des navires, et notamment des *lakers*, dont les navettes s'étendent désormais sur toute la longueur du fleuve, jusqu'aux ports de la Côte Nord. Or il est fondamental de constater qu'avant 1959, Montréal était le point de rupture de charge majeur sur le Saint-Laurent, et que depuis cette date, ce port n'est plus qu'une escale sur la route des navires des lacs, comme sur celle d'un bon nombre d'océaniques. Et encore, l'escale est-elle loin d'être obligatoire : la fonction de transbordement qui était l'apanage de Montréal a été redistribuée entre tous les ports laurentiens.

Toujours dans l'analyse des trafics, le rapport de l'O.P.D.Q. recèle lui aussi des simplifications outrancières. Ainsi, par exemple, cette façon d'exagérer l'impact négatif de la Voie maritime sur le port de Montréal :

« Contrairement à certaines prévisions faites lors de la construction de la Voie maritime, relativement peu d'océaniques empruntent celle-ci. En 1976, dans la section Montréal-lac Ontario, sur un total de 54,4 millions de tonnes de marchandises, 14,6 étaient transportées par des océaniques. Notons cependant qu'en valeur absolue, un trafic de 14,6 millions de tonnes est loin d'être négligeable, surtout si l'on fait l'hypothèse qu'en l'absence de la Voie maritime, la majeure partie de ce trafic aurait dû passer par le port de Montréal. Notons qu'en 1976, le port de Montréal a manutentionné au total 17,2 millions de tonnes de marchandises » (O.P.D.Q., 1979, p. 20)

L'hypothèse ici présentée est tout à fait gratuite. Quand on examine en détail le trafic océanique de la Voie maritime (Lasserre, 1980, chap. XIV), on constate que de 1965 à 1976, les ports américains des Grands Lacs se sont réservés entre les deux tiers et les trois quarts de ce type de transit, et qu'ils ont été effectués aux dépens du port de New-York, et non pas aux dépens du port de Montréal.

De même, le rapport de l'O.P.D.Q. simplifie tellement la question du trafic du charbon qu'on y perd de vue l'objet de la démonstration :

« *Le charbon.* Le transport de ce produit à partir du lac Érié à destination du lac Ontario est possible par chemin de fer, et il semble bien que ce charbon soit destiné à être de plus en plus utilisé par les industries du lac Érié, et de moins en moins par celles du lac Ontario. » (O.P.D.Q., 1979, p. 48)

À quel coût le chemin de fer pourrait-il acheminer ce charbon, lui qui devrait effectuer un double détour, pour contourner d'abord le lac Érié (par l'Est), puis le lac Ontario (par l'Ouest) ? La sidérurgie de la région de Hamilton, et les centrales thermiques de l'Ontario prévoient-elles diminuer leur consommation de charbon ?

Enfin, dans leur paragraphe intitulé « La Voie maritime, une nécessité ? » (O.P.D.Q., 1979, p. 41-48), après avoir examiné les trafics de quelques grandes catégories de cargaisons, les auteurs concluent : « Comme on le voit, la Voie maritime ne répondait pas vraiment à une nécessité absolue au plan du transport » (O.P.D.Q., 1979, p. 48), *en négligeant d'examiner les flux de façon globale*, ce qui leur permet d'éviter une constatation fondamentale au niveau de la saturation absolue des canaux du Saint-Laurent à 4,20 m de profondeur. Étant donné que les écluses du canal de Cornwall ne pouvaient passer plus de 40 à 42 navires par jour, les ingénieurs estimaient que, pour les huit mois de la saison de navigation, le point de saturation était atteint à 9 m. de t. par an. Or on avait quasiment atteint ce trafic dès 1928, et on l'avait dépassé en 1937-1938, puis à partir de 1950 (Lasserre, 1980, chap. VIII). Comment dans ces conditions peut-on affirmer que « La voie maritime ne répondait pas vraiment à une nécessité absolue au plan du transport » ? ?

COMMENT ÉVALUER LE BIEN-FONDÉ DE LA DÉCISION AU SUJET DE LA VOIE MARITIME ?

Le problème central que soulève le rapport de l'O.P.D.Q. est présenté au début du chapitre 4, « Rentabilité globale de la Voie maritime pour le Québec » :

« Nous nous demanderons si un Québec ayant eu la compétence constitutionnelle pour ce faire, ou ayant été appelé à participer au projet dans le cadre d'un programme à frais partagés, aurait été justifié, au moment du lancement du projet, de s'y engager et, le cas échéant, si sa contribution aurait été la même que celle que les Québécois ont faite par l'intermédiaire du gouvernement fédéral. » (O.P.D.Q., 1979, p. 59)

Pour un historien soucieux d'une démarche scientifique, il nous semble que cette façon de poser le problème n'est pas acceptable : on ne peut pas refaire l'histoire avec des « si... », et pour les acteurs implicitement mis en cause (en l'occurrence L. Saint-Laurent, L. Chevrier, et M. Duplessis du côté canadien), c'est commettre un véritable anachronisme que de définir ainsi le problème, en termes de 1979, alors qu'au moment où la décision a dû être prise, dans la première moitié des années 1950, le contexte était tout différent.

En outre, en évaluant le bien-fondé de cette décision, les auteurs du rapport de l'O.P.D.Q. laissent un certain nombre de lacunes ou de faiblesses. Ils refusent de reconnaître (p. 31), qu'au niveau de l'investissement proprement dit effectué par le gouvernement fédéral dans la Voie maritime, plus des 4/5 ont été localisés sur le territoire du Québec puisque, sur 5 écluses bâties par le Canada, une seule, celle d'Iroquois, se trouve en Ontario, et que, de plus, les canaux édiés dans le cadre de cet investissement sont situés à Beauharnois et sur la Rive Sud de Montréal. Les alternatives qu'ils présentent, face au projet de la Voie maritime, et qui s'appuient essentiellement sur le chemin de fer (p. 48, 52) ne sont pas très réalistes — surtout quand ils proposent l'acheminement du minerai de fer de la Côte Nord par bateaux-rail vers Matane (p. 52) ! Ils sous-estiment

également le rôle des grandes sociétés américaines de l'acier : il est vrai qu'elles « ont jeté leur dévolu sur les mines de la Côte Nord avant que le projet de Voie maritime ne soit lancé » (p. 61-62), mais justement, elles ont ensuite pesé de tout leur poids en faveur de l'aménagement fluvial.

Par ailleurs, s'il est nécessaire de juger du bien-fondé de cette décision en termes de rentabilité économique, n'est-ce pas un peu naïf de ne vouloir garder que ce seul critère ? L'étude des aménagements successifs du Saint-Laurent nous a montré que, chaque fois qu'on a amélioré la voie d'eau, des considérations stratégiques et politiques ont influencé la décision qui a été prise, ce qui est conforme aux enseignements de la géographie politique en ce qui concerne les infrastructures de circulation. Et ne connaît-on pas beaucoup d'investissements publics dans le domaine des transports, qu'il s'agisse d'aménagements portuaires, aéroportuaires, ou de transports urbains (le métro montréalais, ou le *GO Train* torontois), dont on sait bien dès le moment de la décision qu'ils n'ont pas de rentabilité interne, mais que les bénéfices que la collectivité va en retirer seront supérieurs aux coûts ?

Enfin, toujours en ce qui concerne la rentabilité interne de la Voie maritime (O.P.D.Q., 1979, p. 25-33), il aurait fallu mentionner qu'à l'origine, le financement de cette infrastructure au moyen de péages s'appuyait sur des prévisions de trafic qui, après quelques années d'exploitation, se sont révélées en gros exactes, à l'exception des années où ont eu lieu des conflits de travail prolongés (Lasserre, 1980, chap. XIV). L'échec ne se situe donc pas au niveau du trafic, mais plutôt dans une certaine sous-estimation des coûts d'exploitation, et surtout dans des taux de péages qui n'ont pas été ajustés en fonction de l'inflation, et qui, dans la section de Montréal au lac Ontario, sont restés fixes de 1959 à 1978, enfin dans la « surcharge » financière représentée par le canal de Welland à l'intérieur du budget de l'Administration de la Voie maritime.

POUR UN ESSAI DE BILAN

Il faut certes reconnaître qu'au-delà de l'aspect contradictoire des thèses en présence, les deux rapports concordent sur un certain nombre de points. Ainsi, tous deux remarquent, en s'appuyant sur le rapport Carr (1970), que les céréales canadiennes pourraient être expédiées en plus grandes quantités par les ports de l'Ouest, même vers l'Europe (G. Sussman, 1979, p. 4; O.P.D.Q., 1979, p. 42 et 46). Sur le plan de la question du financement, tous deux indiquent fort justement que la politique du Canada à cet égard a été discriminatoire, au profit du canal de Welland, pour lequel Ottawa n'a jamais prétendu vouloir récupérer auprès des usagers le capital qu'il y a investi, et aux dépens de la Voie maritime entre Montréal et le lac Ontario, à laquelle on a dès le départ imposé, par des péages, la nécessité de la rentabilité financière. À cette première discrimination s'en est ajoutée une seconde : les péages inexistant, puis modiques, du canal de Welland ont très fortement alimenté les déficits d'exploitation de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, ce qui a conduit le gouvernement fédéral à effacer la dette de cette administration, en 1977, en convertissant en avoirs les 625 millions de dollars d'emprunts qu'elle avait contractés auprès du Canada. Or une telle politique équivaut « à subventionner relativement davantage le canal Welland que la section Montréal-lac Ontario »... Cela revient à « subventionner l'Ontario et les États des Grands Lacs, puisque la majeure partie des marchandises qui empruntent ce canal proviennent de ces régions ou y sont destinées, en particulier le charbon et le minerai de fer » (O.P.D.Q., p. 30).

Les deux rapports contiennent également des idées auxquelles on ne peut que souscrire. Ainsi est-il tout à fait exact de remarquer que l'ouverture du canal de Welland en 1932 a permis à l'Ontario de participer au grand développement industriel de la région

des Grands Lacs, fondé sur une navigation intérieure de très grand gabarit, et que le Québec aurait pu également profiter de cet avantage si l'aménagement du Saint-Laurent supérieur avait été effectué à la même époque (G. Sussman, p. 37-38). Il est juste aussi d'indiquer que l'Ontario a pu grâce à la Voie maritime diversifier ses sources d'approvisionnement en minerai de fer (O.P.D.Q., 1979, p. 62), comme les aciéries américaines des Grands Lacs d'ailleurs. Il est également très important de noter que Montréal a perdu à la suite de l'ouverture de la Voie maritime une bonne partie de ses fonctions de transbordement (P.P.D.Q., 1979, p. 64). Et nous sommes tout à fait d'accord avec les auteurs du rapport de l'O.P.D.Q., quand ils soulignent que la Voie maritime

« a accentué la tendance suivant laquelle les activités de fabrication se rapprochent de plus en plus des marchés et de moins en moins des sources de matières premières... la Voie maritime, loin d'aider à la régénérescence de la structure industrielle du Québec, en a sans doute accentué les faiblesses en favorisant la production au Québec de biens bruts ou semi-transformés plutôt que de produits manufacturés. » (O.P.D.Q., 1979, p. 74)

Mais pourquoi mêler à ces points très justes des arguments très discutables ?

Quelques remarques finales en guise de conclusion. Comme à l'époque de la bataille de la Voie maritime (avant 1954), voici que réapparaissent des études contradictoires sur la question de l'aménagement du Saint-Laurent. Plutôt que d'essayer de justifier ou de désapprouver la décision qui a été prise il y a vingt-six ans, il nous semble qu'il aurait été dans l'intérêt bien compris du Québec de consacrer les énergies de ces chercheurs à la question de savoir *non pas ce qu'il aurait fallu faire il y a un quart de siècle, mais ce qu'il faut faire maintenant* : le Québec peut-il tirer un meilleur parti de la présence de la Voie d'eau laurentienne, qui convoie entre Montréal et le lac Ontario des marchandises d'une valeur de \$6 milliards par an ? Tel doit être le véritable objectif de la recherche.

En dépit d'excellents points, les lacunes et les défauts méthodologiques que nous avons signalés nous conduisent à penser que, d'un point de vue strictement scientifique, l'un et l'autre des travaux recensés pèchent sur un certain nombre de points. Travail trop rapide, ou influence plus ou moins inconsciente de certains partis pris ? Quoi qu'il en soit, la question du rôle de la Voie maritime dans l'évolution du Québec mérite d'être posée, et surtout elle vaut la peine d'être approfondie. Mais les facteurs à considérer sont nombreux et complexes, et la réponse ne peut donc être que très nuancée.

NOTES

¹ Dès la p. 1 (note 1), signalons que le canal de Welland ne relève pas « à la fois de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent au Canada et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation aux Etats-Unis », mais seulement de la première. À la p. 4, le grain canadien empruntant le canal de Welland ne peut être acheminé que vers les ports du lac Ontario (et non pas du lac Érié, 11^e et 12^e l.). « La chute de la rivière Sainte Marie » (p. 6) est constituée en fait de rapides. Le lac Saint-Laurent n'est pas un « lac artificiel situé du côté canadien » seulement (p. 11, 8^e l.), mais bien évidemment, il s'étend des deux côtés de la frontière !

² Sur la carte 1, p. 8, l'écluse d'Iroquois ne doit pas être située sur le lac Ontario, mais plus en aval, sur le Saint-Laurent supérieur, au NE de Prescott. À la page 11, le projet de Voie maritime ne date pas de 1945, mais de 1895 ! Enfin, nous nous permettons de signaler ici le lapsus, p. 52 note 14 : là où il est écrit : « le Tadoussac », il faut évidemment lire : le Saguenay !

³ Et les auteurs du rapport de l'O.P.D.Q. citent ici l'ouvrage de Arthur H. Schwietert et S. Lyon Leverett, *The Great Lakes—St. Lawrence Seaway and Power Project*, Chicago, The Chicago Association of Commerce and Industry, 1951, qui paraît les avoir beaucoup influencés, alors qu'il s'agit d'une étude partisane !

⁴ En ce qui concerne les besoins hydro-électriques du Québec, il ne faut pas non plus oublier qu'au début des années 1950, l'aménagement de Beauharnois n'était réalisé qu'au tiers de la capacité totale et que celle-ci ne sera atteinte qu'en 1961. Pour l'Hydro-Québec et pour Duplessis, au début des années 1950, le harnachement des rapides de Lachine n'était pas une nécessité urgente.

⁵ m. de t. = millions de tonnes.

⁶ Il est vrai que la question est abordée dans le dernier chapitre (G. Sussman, 1979, p. 45). Mais « l'industrie céréalière », « les minoteries et d'autres entreprises » que l'auteur mentionne n'existeraient-elles pas de toute façon dans les principales villes du Québec, avec ou sans la Voie maritime ?

⁷ Dans l'analyse des trafics, les auteurs du rapport de l'O.P.D.Q. nous livrent parfois des chiffres sans mentionner ni l'année, ni les sources : par exemple, dans le 2^e paragraphe de la p. 48, et le 3^e paragraphe de la p. 72.

RÉFÉRENCES

- CARR, D.W. (1970) *La Voie maritime et le transport au Canada. Analyse économique*, Ottawa, 2 vol.
- LASSERRE, J.C. (1980) *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Montréal, Hurtubise HMH, 758 p.
- QUÉBEC, Office de planification et développement du Québec (1979) *Rentabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le Québec*. Collection « Dossiers », rapport préparé pour le Ministre d'État au développement économique, Québec, XVI/88 p.
- SUSSMAN, Gennifer (1979) *Le Québec et la Voie maritime du Saint-Laurent*, Programme « Accent Québec », Montréal, Institut de Recherches C.D. Howe (H.R.I.), IV/56 p.
- WILLOUGHBY, W.R. (1961) *The St. Lawrence Waterway: A Study in Politics and Diplomacy*, University of Wisconsin Press, XVI/382 p.