

Article

« Les rôles géopolitiques du Saint-Laurent »

Jean-Claude Lasserre

Cahiers de géographie du Québec, vol. 24, n° 61, 1980, p. 135-144.

Pour citer cet article, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/021464ar>

DOI: 10.7202/021464ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

LES RÔLES GÉOPOLITIQUES DU SAINT-LAURENT

par

Jean-Claude LASSERRE

*Département de géographie et Centre de recherche sur les transports,
Université de Montréal, C.P. 6128, Montréal H3C 3J7*

RÉSUMÉ

Le Saint-Laurent joue trois rôles géopolitiques différents. Grande porte continentale, il encourage toujours ceux qui tiennent les positions-clés de Québec et de Montréal à édifier de grands empires. Mer intérieure québécoise, il est l'axe d'organisation fondamental d'une communauté linguistique installée dans le couloir laurentien. Grande coupure dans l'espace nord-américain, il a fixé une frontière internationale, tout en constituant une barrière que doivent franchir toutes les infrastructures de transport trans-canadiennes. L'article situe ces trois fonctions dans le grand débat constitutionnel actuel, et montre l'importance du rôle du Saint-Laurent, quelle que soit l'option finalement retenue.

MOTS-CLÉS : Géopolitique, Canada, Province de Québec, Saint-Laurent, Voie maritime du Saint-Laurent.

ABSTRACT

Jean-Claude LASSERRE: The Geopolitical Functions of the St. Lawrence River.

The St. Lawrence River has three geopolitical functions. As an important gateway of the continent, it always induced those holding the key-positions of Montreal and Quebec to build large empires. As a Quebec inland sea, it is the basic axis of organization for the linguistic community settled in the St. Lawrence Corridor, and as a big cut in the North American space, it has been chosen as an international boundary, while being an obstacle for all the transcanadian transportation arteries. This paper studies the places of these functions in the present constitutional debate, and shows that the St. Lawrence River will play an important part, whatever the option may be.

KEY WORDS: Geopolitics, Canada, Province of Quebec, St. Lawrence River, St. Lawrence Seaway.

*
* *

Depuis le début de l'ère historique, le Saint-Laurent constitue une voie d'eau d'une telle importance qu'il se trouve toujours au coeur des affrontements géopolitiques majeurs. Ainsi, dès leur arrivée, et peut-être sans bien s'en rendre compte, les Français ont fourni à une ligue de peuples chasseurs grands pourvoyeurs de fourrures (Algonquins, Etchemins et Montagnais) un armement suffisant pour lui permettre de déloger une nation sédentaire d'agriculteurs, les Iroquois laurentiens qui, de Hochelaga à Stadaconé (de Montréal à Québec), bloquaient la route fluviale naturelle, et obligeaient ces peuples chasseurs à utiliser d'autres routes de troc beaucoup moins commodes vers l'intérieur du continent (Innis, 1930, p. 21-22; Trudel, 1963, p. 247-249). C'est là l'origine fondamentale des « guerres iroquoises » qui vont faire du Saint-Laurent un champ de bataille quasi permanent pendant un siècle.

Par la suite, le fleuve constitue toujours un enjeu important dans les grands affrontements de l'histoire du Nord-Est de l'Amérique du Nord : guerres coloniales, guerre de l'Indépendance des États-Unis, guerre de 1812. Tout au long du XIX^e siècle, les possibilités qu'offre la voie d'eau laurentienne conditionnent une bonne part des politiques gouvernementales sur le commerce, les douanes et les transports au Canada et aux États-Unis, dans un contexte de concurrence perpétuelle entre les deux pays. Et de la fin du XIX^e siècle jusqu'au milieu du XX^e, la question de l'aménagement du Saint-Laurent est devenue, de chaque côté de la frontière, l'objet d'un débat d'envergure nationale, tout en empoisonnant les relations diplomatiques entre Washington et Ottawa (Lasserre, 1980).

Maintenant qu'à Québec est installé un gouvernement qui a un projet politique remettant en cause les structures actuelles, il ne faut pas sous-estimer l'importance de la place que le Saint-Laurent va tenir dans toute réévaluation géopolitique de la situation, pour toutes les parties impliquées : Québec, Canada, États-Unis. On peut même parier que dans chaque capitale, un comité de très hauts fonctionnaires s'est déjà livré à un certain nombre d'exercices par scénarios sur la question de l'avenir de la voie d'eau laurentienne : pour quoi le fleuve ne jouerait-il pas encore une fois un rôle majeur dans l'éventuel rééquilibrage géopolitique du Nord-Est du continent ? Il importe donc d'examiner les rôles qu'a traditionnellement joués le Saint-Laurent sur le plan géopolitique, puis de confronter ces rôles aux problèmes posés par la « question nationale » actuelle.

Une telle étude se justifie d'autant plus que J. Gottmann a proposé « de définir le domaine de la géographie politique comme celui de la répartition des accès » (1966, p. 1760), en soulignant que « le contrôle de la circulation fut toujours un but premier de toute autorité politique », et que « c'est par l'occupation de positions bien choisies sur les itinéraires jugés essentiels que s'est toujours établie la grande stratégie des empires » (*ibid.*, p. 1761). Pour lui, « les catégories de facteurs qui doivent aider à élaborer une méthode d'analyse en géographie politique » sont les suivantes : « cohabitation, répartition, réseau des accès, circulation et iconographie » (*ibid.*, p. 1763). Par ce dernier terme, cet auteur désigne « les principes abstraits, les symboles profonds en quoi la collectivité a foi » (*ibid.*, p. 1762). À notre avis, il faudrait y inclure la perception collective de l'espace, qui n'est pas la même chez les Québécois et chez les Canadiens de langue anglaise (Lasserre, 1978, p. 25), et peut-être aussi, bien que ce concept ait été fort discuté (surtout à cause de l'utilisation qu'on en a faite), ce *Raumsinn* dont F. Ratzel parlait dès 1897, ce sens de l'espace qui lui paraissait déterminer l'élan d'un peuple, et l'usage qu'il fait de son territoire (J. Gottmann, 1966, p. 1757); ceci sans perdre de vue que nous avons toujours affaire à un milieu géographique en perpétuelle évolution, et qu'« une position géographique ne vaut que par l'esprit de ceux qui l'occupent, et par les situations existant dans les autres parties du monde avec lesquelles cette position est en relation » (*ibid.*, p. 1762).

LES FONCTIONS GÉOPOLITIQUES ASSURÉES PAR LE SAINT-LAURENT

Une porte continentale

Dans une perspective géopolitique, le Saint-Laurent a joué tout au long de l'histoire trois rôles essentiels. Le premier est probablement le plus important par ses effets : en tant que *grande porte continentale* donnant accès au coeur de l'Amérique du Nord, le Saint-Laurent a toujours favorisé la construction de grands empires continentaux s'étendant sur une bonne partie de l'Amérique du Nord septentrionale, grâce au contrôle des positions-clés de Montréal et de Québec.

Ce fut d'abord l'empire de la Nouvelle-France, dont l'intendant Jean Talon a été le principal architecte. Après la Conquête, ce fut celui de la Compagnie du Nord-Ouest, qui réussit à atteindre, pour la première fois dans l'histoire, la dimension transcontinentale, mais qui n'a pu bénéficier à temps d'innovations technologiques suffisantes pour résoudre ses problèmes de logistique. Après l'effondrement en 1821 du commerce des fourrures par le Saint-Laurent, le voyage de Lord Durham au Canada, qui aboutit à la création du Canada Uni (1840), constitue de la part du *Colonial Office* une véritable relance de l'empire laurentien dans un contexte d'âpre compétition géopolitique et commerciale avec les États-Unis. La Confédération de 1867 obéit aux mêmes objectifs, et conduit à un nouvel empire transcontinental dont le chemin de fer, sorte de prolongement technique de l'axe fluvial, constitue l'outil logistique décisif.

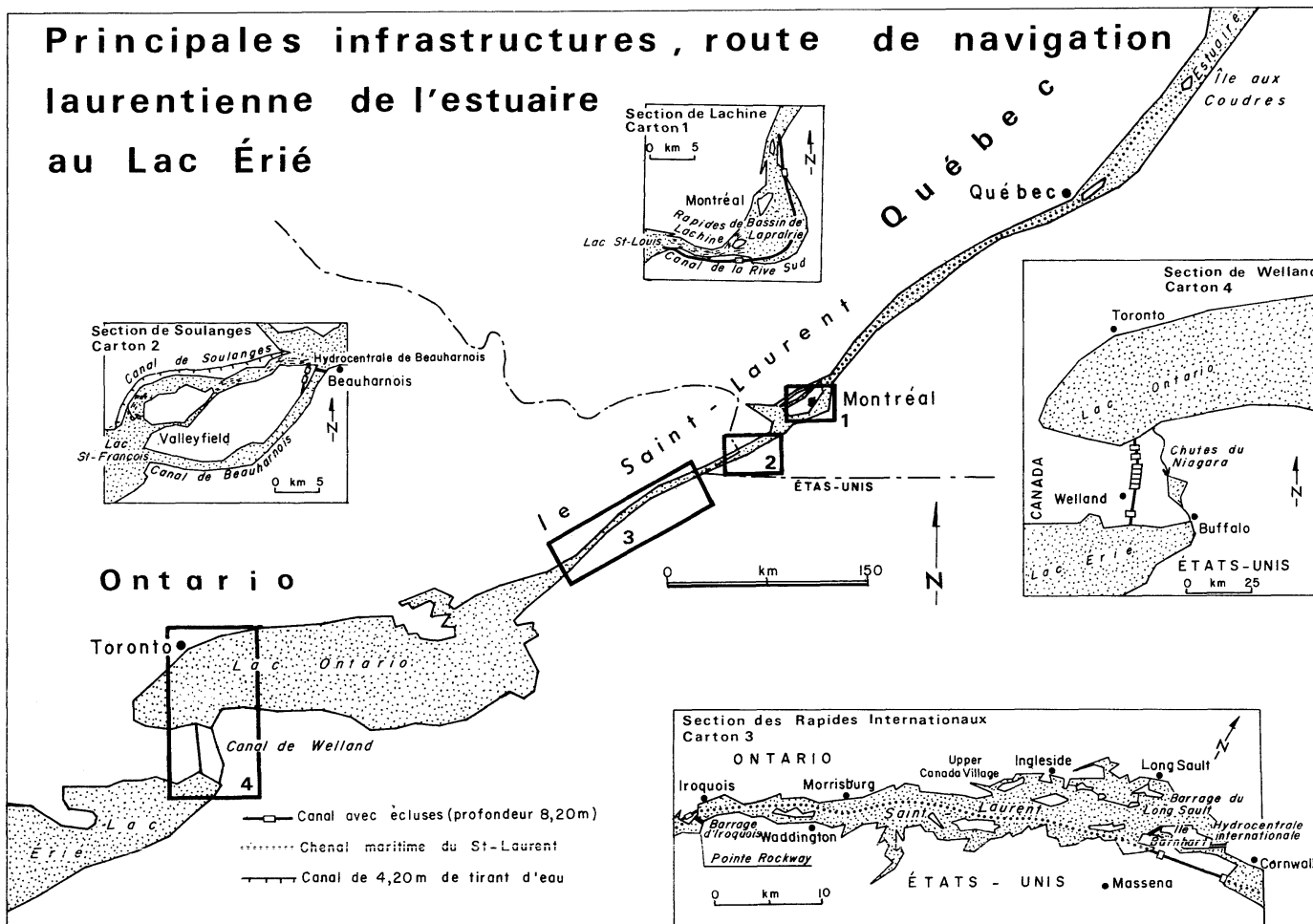
En tant que grande porte de l'Amérique, le Saint-Laurent représente donc la base fondamentale de plusieurs empires successifs, grâce à des atouts géographiques exceptionnels, notamment une position de monopole comme voie de passage navigable vers l'intérieur du continent à partir de l'Atlantique, et une orientation du SW au NE correspondant à la ligne orthodromique entre la région des Grands Lacs et l'Europe occidentale (Lasserre, 1978, p. 10-13).

Une mer intérieure

Paradoxe ou héritage de l'affrontement colonial franco-anglais ? Le Saint-Laurent joue également, à certaines périodes de l'histoire, un rôle de « mer intérieure » (F. Ouellet, 1966, p. 12; C. Harris, 1967, p. 175-176) dans la mesure où l'on enregistre chez la majorité des riverains du fleuve, les Canadiens de langue française, *une contraction radicale de l'espace perçu*, qui leur fait perdre de vue les immensités nord-américaines et la porte continentale laurentienne, et qui les amène à s'identifier à un territoire assez restreint, celui du Bas-Canada puis de la province de Québec. Amorcé au début du XIX^e siècle avec Papineau, ce phénomène se prolonge jusqu'au milieu du XX^e et conduit la collectivité québécoise à vivre dans l'isolement sur une grande voie de passage (P. Veyret, 1953).

Dans un tel contexte, le Saint-Laurent n'est donc plus la pièce logistique maîtresse dont le contrôle assure la construction de grands empires coloniaux, mais l'axe fondamental, la « colonne vertébrale » d'un « foyer national » installé pour l'essentiel dans le couloir laurentien, où s'épanouit une communauté linguistique et culturelle bien distincte du reste de l'Amérique du Nord, et dont l'originalité se lit non seulement dans la religion, la langue, la culture et les arts, mais aussi dans les paysages agraires, le droit et les structures politiques, coiffées par un État québécois de plus en plus solidement organisé. Une évolution qui marque « le triomphe du fait culturel et politique sur le fait économique et géographique » (F. Ouellet, 1966, p. 12).

Figure 1



Département de géographie, Université de Montréal

Une barrière

Mais le Saint-Laurent assure encore un troisième rôle géopolitique : les dimensions exceptionnelles de ses plans d'eau (en général, plusieurs kilomètres de largeur) en font une véritable coupure dans l'espace nord-américain, une barrière, qui se manifeste non seulement par la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, qui suit le fleuve entre les lacs Ontario et Saint-François (Lasserre, 1972), mais aussi par un certain nombre d'autres phénomènes à l'intérieur même du Québec. Avant la construction des grands ponts modernes, la barrière naturelle du Saint-Laurent a été si réelle, notent deux historiens, qu'elle a contribué à façonner une *mentalité nordiste* et une *mentalité sudiste*, qui sont à l'origine de nombreuses rivalités au XIX^e siècle (Hamelin et Provencher, 1967, p. 252). De nos jours, ne pourrait-on pas retrouver des oppositions comparables entre les deux rives de l'estuaire ?

À l'échelle du Canada tout entier, le rôle de barrière et de coupure joué par le Saint-Laurent réside également dans le fait que toutes les grandes infrastructures de transport transcanadiennes doivent le traverser nécessairement par des ouvrages d'art considérables et que, dans la pratique, la plupart franchissent le fleuve à Montréal, à l'intersection de l'axe laurentien et des grands axes routiers et ferroviaires transcanadiens, localisés exclusivement sur la rive gauche du Saint-Laurent à l'amont de Montréal, presque tous sur la rive droite à l'aval (Lasserre, 1978, p. 22-23). D'un point de vue géopolitique, est-il besoin d'insister sur l'importance stratégique de ces grands ouvrages franchissant le fleuve, qui constituent jusqu'à présent des pièces maîtresses dans la logistique des transports du Canada d'un océan à l'autre ?

Au total, trois fonctions géopolitiques distinctes, mais dont les liens ne sont pas à négliger. La majesté du cours d'eau, au tracé rectiligne et aux vastes plans d'eau, explique à la fois le rôle de grande porte du continent et celui de barrière. Si les États-Unis et l'Angleterre se sont mis d'accord pour placer leur frontière commune sur le Saint-Laurent supérieur, n'est-ce pas que chacune de ces deux puissances attachait beaucoup d'importance au contrôle de la porte fluviale laurentienne ? Quant à la fonction de mer intérieure québécoise, il ne faut pas perdre de vue qu'elle est une conséquence de l'existence de la porte continentale : c'est l'héritage historique du projet géopolitique laurentien d'une puissance coloniale, la France, qui a été repris à son compte par une autre, l'Angleterre.

LA GÉOPOLITIQUE DU SAINT-LAURENT FACE AU GRAND DÉBAT ACTUEL

Ces trois grands rôles géopolitiques assurés par le fleuve peuvent-ils contribuer à éclairer le débat en cours sur l'avenir du pays ?

« Le duel de la terre et de l'eau » (L. Groulx)

L'ambivalence que crée la coexistence des deux fonctions de grande porte continentale et de mer intérieure s'est manifestée dès l'époque de la Nouvelle-France par l'énorme saignée démographique représentée par la course des bois, soustrayant systématiquement au profit des immensités nord-américaines un tiers de la population masculine adulte de la colonie (Salone, p. 256). Ce dilemme fondamental entre les attraits ou les mirages de la course des bois et les comforts de l'agriculture sur les berges laurentiennes, c'est ce que L. Groulx a appelé « le duel de la terre et de l'eau : de la terre qui enracine et qui retient, de l'eau qui ensorçèle et qui entraîne » (1958, p. 82)¹.

En fait, ce duel ne se limite pas à l'histoire de la Nouvelle-France. Après la Conquête et surtout après l'effondrement du commerce des fourrures par le Saint-Laurent (1821), il se poursuit mais avec des acteurs différents, puisque les habitants d'origine française, les « Canadiens », sont fixés sur place dans le couloir laurentien et, perdant de vue la grande porte continentale, privilégient de plus en plus dans leur vision de l'espace, on vient de le voir, l'image de la mer intérieure, tandis que tous les nouveaux venus, ces immigrants en grosse majorité d'origine britannique, héritent d'un point de vue géopolitique de la grande porte continentale laurentienne, et l'utilisent à leurs propres fins pour en tirer le meilleur parti : ce n'est pas un hasard s'ils deviennent majoritaires dans les deux positions-clés de Québec et de Montréal au XIX^e siècle !

À de nombreux égards, nous sommes ici en présence de la réussite la plus extraordinaire de la colonisation britannique au Canada. Bien que détenteurs d'une porte continentale de premier ordre, les *Canadiens* de langue française en ont été dépossédés d'autant plus vite qu'ils n'avaient plus de bourgeoisie commerçante capable de l'utiliser. De plus, avec la collaboration indéniable de l'Église romaine, ils ont été systématiquement orientés vers l'agriculture, de sorte que, comme l'écrit C. Harris (1967, p. 176), « en rejetant le négoce et le fleuve pour la vie simple sur la terre, le nationalisme canadien-français éleva au rang de vertu ce qui était devenu un fait ». Ainsi les Britanniques ont-ils pu se réserver pour eux seuls l'usage de la porte continentale et construire à partir d'elle un empire à la mesure de leurs ambitions, tout en laissant sur place dans le couloir laurentien une population différente, qui est finalement apparue comme vivant dans l'isolement sur une grande voie de passage.

Dans cette perspective, la question qui se pose aujourd'hui est de savoir si le projet d'indépendance (ou, plus exactement, de souveraineté-association) est l'aboutissement de cette évolution, l'expression politique de la fonction de mer intérieure québécoise du Saint-Laurent, l'émergence insoupçonnée de cette réalité qui se retourne de façon inattendue contre les visées du colonisateur; ou bien au contraire s'il s'agit de dépasser cette seule dimension, pour reprendre conscience de tous les aspects de la position du Québec sur la grande porte laurentienne. En d'autres termes, veut-on prolonger un certain repli sur elle de la communauté québécoise ou, au contraire, entend-on résolument la réorienter vers une large ouverture sur le monde extérieur ?

La question ne concerne pas seulement les indépendantistes, mais également les fédéralistes : les uns comme les autres doivent se situer par rapport à ce problème fondamental et nous éclairer sur leurs visions et leurs projets. Quels sont les moyens envisagés pour permettre à la communauté québécoise de reprendre sa place sur la porte continentale laurentienne ?

La Voie maritime, enjeu fondamental d'une éventuelle négociation Québec-Canada ?

D'un point de vue géopolitique, il ne faut pas se le cacher, un projet de souveraineté-association, qui ne chercherait pas à reprendre le contrôle de la porte continentale laurentienne, n'aurait pas beaucoup de sens : la souveraineté peut-elle ne pas s'exercer d'abord sur ce qui constitue l'atout géographique premier du Québec ? C'est très certainement cette simple constatation qui, inconsciemment ou non, provoque tellement d'émotivité du côté des Canadiens anglophones : *dans la mesure où le Canada est une construction géopolitique laurentienne, le projet de souveraineté-association l'atteint en plein coeur, à sa racine même.*

C'est très certainement aussi ce qui permet de comprendre que le grand historien canadien D. Creighton se laisse aller à des prises de position tout à fait indignes de lui et de son oeuvre. En effet, dans un article dont le titre donne bien le ton (« No more concessions. If Quebec does go, let it not be with impunity »), l'auteur refuse l'association économique, demande le rappel de la loi sur les langues officielles du Canada, prétend qu'un Québec indépendant ne pourrait être que le territoire entré dans la Confédération de 1867, c'est-à-dire le Québec méridional, et surtout, lui qui a écrit ce livre admirable sur l'histoire de l'empire commercial du Saint-Laurent de 1760 à 1850 (D. Creighton, 1937), il énonce ces quelques phrases surprenantes à propos de la Voie maritime :

The Seaway, which serves Ontario and half a dozen populous states on the American side of the boundary line, is based on a treaty of navigation between Canada and the United States, in which Quebec had no part whatever. The Seaway is vital to the prosperity of many millions of people; and if Quebec secedes, it will acquire a still greater importance as the essential link between Ontario and the Atlantic provinces. Canada must not surrender a single one of its rights and obligations under the treaty; and there can be no doubt that the United States will be just as determined as Canada to insist that the operation of the Seaway must remain in their joint and exclusive control. It will probably be necessary to establish a protective zone, under Canadian-American management, on both sides of the Seaway. The Panama Canal Zone extends for five miles on either side of the canal; but, in this case, a mile on each side would probably be sufficient (D. Creighton, 1977, p. 26-27).

Phrases surprenantes en effet parce que, outre le fait qu'à la fin, l'auteur joue de façon outrageante au grand seigneur (« un mille serait probablement assez »), il postule un peu vite, on va le voir, que les États-Unis voudront nécessairement faire cause commune avec le Canada sur la question de la Voie maritime, et surtout son texte repose au départ sur une grossière erreur : la Voie maritime n'a pas été construite à la suite d'un traité de navigation entre le Canada et les États-Unis. Certes, le traité de Réciprocité de 1854, puis les traités de Washington de 1871 et de 1909 ont accordé aux navires des deux parties un droit égal de circulation sur l'ensemble du système hydrographique laurentien (les Grands Lacs comme le fleuve), sur la base de concessions réciproques. Mais la Voie maritime elle-même a été bâtie *en l'absence de tout traité* grâce à des législations concordantes votées séparément par le Congrès des États-Unis (loi Willey-Dondero, 1954) et par le Parlement canadien (loi sur l'aménagement de l'énergie des Rapides Internationaux et loi établissant l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1951)². Fait rare dans les annales parlementaires, ces deux derniers textes ont été approuvés par la chambre des Communes le 12 décembre 1951, *sans opposition*³. À moins de vider de tout sens la notion même de fédération, la députation du Québec n'a-t-elle pas participé à cette décision au même titre que celle de n'importe quelle autre province ?⁴

Il est possible qu'en fait D. Creighton ait voulu inconsciemment cacher à ses lecteurs — ou peut-être se cacher à lui-même ? — la réalité, à savoir que si, comme il le suppose, il y a sécession du Québec, alors du même coup l'avenir de la Voie maritime ne se discute plus dans un jeu à deux partenaires, mais à trois, et que dans de telles discussions, contrairement à ce qu'il souhaiterait, la position du Québec paraît très forte, au moins à une certaine échelle. En effet, sans entrer dans de longs scénarios, quelques constatations simples peuvent être énoncées.

La première concerne l'importance géopolitique de chacune des écluses. Sur 87% de sa longueur (262 km sur 302), la Voie maritime, de Montréal au lac Ontario, est constituée de chenaux installés dans le lit fluvial. Ce n'est que pour contourner des barrages ou franchir des rapides non aménagés qu'on a construit des canaux munis d'une ou plusieurs écluses. Or *c'est essentiellement par la possession des écluses que les gouvernements se sont assurés le contrôle de la Voie maritime*, et c'est pourquoi en 1954 le Canada et les

États-Unis ont discuté âprement de la localisation des trois écluses prévues dans la section des Rapides Internationaux : les Américains voulaient avoir les trois sur leur propre territoire, mais les Canadiens, qui s'étaient préparés à bâtir une « Voie maritime entièrement canadienne », ne leur en concédèrent que deux. Chacun des deux pays s'est cependant réservé le droit de dédoubler l'ouvrage de son partenaire par la construction d'une autre écluse sur son propre territoire (Lasserre, 1980, chap. X).

Deuxième constatation : sur les 7 écluses actuelles entre Montréal et le lac Ontario, le Québec en possède 4, les États-Unis 2 et l'Ontario 1. En outre, si cette dernière, située près d'Iroquois, peut être dédoublée par un autre ouvrage bâti sur la pointe Rockway, dans l'état de New York, et si les deux écluses américaines localisées près de Massena (N.Y.) peuvent être éventuellement concurrencées par des ouvrages similaires près de Cornwall (Ont.), par contre les quatre écluses québécoises ne peuvent absolument pas être l'objet de dédoublements de la part des partenaires canadien ou américain. Si ceux-ci se mettent d'accord pour ne pas s'entendre avec le Québec, un scénario à ne pas écarter totalement est effectivement une solution du type Panama. Mais cela n'équivaudrait-il pas à une nouvelle Conquête ? Car il est difficile de voir comment le Québec pourrait accepter que l'hydro-centrale de Beauharnois ou le Vieux-Montréal tombent dans la zone du canal, celle-ci fût-elle réduite à un mille de part et d'autre du chenal de navigation ! De plus, logiquement, une telle Zone devrait conduire d'eaux non québécoises jusqu'à d'autres eaux non québécoises : faudrait-il donc l'étirer de la frontière de l'Ontario jusqu'aux eaux du Golfe du Saint-Laurent ? En fait, un scénario beaucoup plus réaliste pourrait consister pour le Québec à s'entendre avec les États-Unis, puisque la collaboration entre ces deux partenaires pourrait suffire pour assurer le franchissement de la voie maritime, de la même façon que le Canada a sérieusement envisagé de 1951 à 1954 la construction d'une « Voie maritime entièrement canadienne ». Une telle possibilité ne suffirait-elle pas pour ramener le troisième partenaire à la table des négociations ?

Il est vrai toutefois qu'à l'échelle du système laurentien tout entier, le Canada détient sur l'échiquier une pièce très importante : le canal de Welland et ses 8 écluses successives (dont 3 dédoublées, au droit de la cuesta de Niagara, ce qui fait un total de 11). Certes, les États-Unis pourraient se décider tout à coup à construire sur leur propre territoire un canal de grand gabarit entre les lacs Érié et Ontario. Les ingénieurs de l'armée américaine tiennent ce projet en réserve dans leurs cartons depuis quelques décennies (Willoughby, p. 287). Mais cela représenterait une tâche d'une ampleur et d'un coût énormes. C'est pourquoi le Canada, grâce au canal de Welland, possède sur le plan géopolitique les moyens de faire entendre son point de vue en ce qui concerne la Voie maritime comme route d'accès à l'ensemble des Grands Lacs.

Enfin, à l'échelle encore plus petite du Nord-Est du continent, d'autres constatations peuvent être présentées. Si le Québec détient sans contestation possible la porte continentale laurentienne, il faut aussi rappeler que celle-ci a toujours été concurrencée par un certain nombre de courts-circuits américains. Parmi ces derniers, le principal a été de tout temps l'axe de l'Hudson et de la Mohawk, entre New York et Buffalo. Mais sur cet itinéraire, la voie d'eau a été éliminée depuis le début du XX^e siècle au profit du chemin de fer, puis de l'autoroute : deux moyens de transport qui, avec la crise de l'énergie, apparaissent de plus en plus handicapés — surtout le dernier — pour assurer l'acheminement de très grandes quantités de matières premières en vrac.

Si par conséquent les États-Unis peuvent, dans une certaine mesure seulement, faire valoir l'argument de routes concurrentes face au Québec, par contre le Canada, lui, ne dispose d'aucune solution de rechange sur son propre territoire pour accéder à l'Atlantique : nous l'avons déjà noté (Lasserre, 1978, p. 22), Montréal contrôle l'unique passage

est-ouest entre la frontière américaine et le Bouclier. Les seules alternatives sont du côté du Nord (Churchill) ou du côté de l'Ouest (Vancouver).

Au total, de même qu'à l'heure actuelle, le Canada et les États-Unis se sont arrangés pour posséder l'un comme l'autre des pièces maîtresses du système de navigation laurentien, ce qui a conduit à un certain équilibre géopolitique, de même, dans le cas où un Québec souverain entrerait en scène, chacun des trois partenaires détiendrait des éléments indispensables de cette longue voie d'eau intérieure : les États-Unis avec les chenaux des Grands Lacs, les écluses de Sault Sainte-Marie et celles de Massena (N.Y.), le Canada avec le canal de Welland et l'écluse d'Iroquois, le Québec avec 4 écluses de la Voie maritime et le chenal maritime du Saint-Laurent, de Montréal à l'île aux Coudres. Une telle situation ne devrait-elle pas aboutir à l'instauration d'un nouvel équilibre géopolitique ?

Les ponts laurentiens, un autre enjeu important ?

Comme les écluses, les ponts sur le Saint-Laurent constituent des objectifs stratégiques très vulnérables. S'ils font défaut, les grands ouvrages franchissant le fleuve coupent en deux non seulement le Québec mais aussi le Canada. Les deux parties auraient certes intérêt à leur protection et à leur entretien. Mais pour cela, il faudrait bien qu'elles en viennent à une entente sur la gestion des grands réseaux et à des accords de réciprocité, prévoyant l'égal libre accès de l'Ontario aux Maritimes comme du Québec à la rivière Détroit ou aux ports de St-Jean et de Halifax.

*
* *
*

Ces quelques notes suffisent, nous semble-t-il, pour établir quelques points. Quel que soit le type de négociation — vers une souveraineté-association ou un fédéralisme renouvelé — le Saint-Laurent jouera un rôle important dans les discussions. Quelle que soit l'option que l'on favorise, il faut prendre conscience de la nécessité de l'ouverture du Québec sur la porte continentale laurentienne : même si, à certains égards, il est déjà trop tard car le temps des très grands développements portuaires est révolu, il est urgent de tout faire pour tirer le meilleur parti de cette route de circulation majeure. Enfin, au-delà de la question constitutionnelle et quelle que soit la solution finalement adoptée, l'avenir du Québec dépend, entre autres, d'une meilleure compréhension de sa géographie.

NOTES

¹ Ailleurs dans le même ouvrage, cet auteur écrit : « de la terre qui nourrit et enracine; de l'eau qui ensorcèle et qui disperse » (Groulx, 1958, p. 184).

² Canada, 15-16 George VI, 1951 (2^e session) chap. 13 et chap. 24

³ *House of Commons Debates*, Vol. II, 1951, *Second Session*, p. 1573-1598, 1638-1675, 1679-1710, 1762-1810, 1828-1836, 2123, 2328-2329. Voir aussi Chevrier, L. (1959), p. 53-55, et Willoughby, W.R. (1961), p. 234-235.

⁴ Par ailleurs, rappelons que le Premier Ministre canadien à ce moment-là était Louis Saint-Laurent !

RÉFÉRENCES

- BÉDARD, C. (1966) *Le régime juridique des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et du Saint-Laurent*. Québec, Presses de l'Université Laval, 182 p.
- BREBNER, J.B. (1945) *North Atlantic Triangle, The Interplay of Canada, the United States and Great Britain*. New Haven, Yale University Press, 385 p.
- CHEVRIER, L. (1959) *La Voie maritime du St-Laurent*. Montréal, Le Cercle du Livre de France, 160 p.

- CREIGHTON, D. (1937) *The Commercial Empire of the St. Lawrence, 1760-1850*. Toronto, Ryerson Press, 441 p.
- CREIGHTON, D. (1977) No more concessions. If Quebec does go, let it not be with impunity. *Maclean's*, 90 (13), June 27, 24-27.
- GOTTMANN, J. (1966) Géographie politique. In A. Journaux, P. Deffontaines, et M. Jean-Brunhes Delamarre (éd.), *Géographie générale*, Encyclopédie de la Pléiade, Paris, Gallimard, p. 1749-1765.
- GROULX, L. (1958) *Notre grande aventure, l'Empire français en Amérique du Nord, 1535-1760*. Montréal, Fides, 302 p.
- HAMELIN, J. et PROVENCHER, J. (1967) La vie de relations sur le Saint-Laurent entre Québec et Montréal, au milieu du XVIII^e siècle. *Cahiers de géographie de Québec*, 11 (23) : 243-252.
- HARRIS, C. (1967) The St. Lawrence, River and Sea. *Cahiers de géographie de Québec*, 11 (23) : 171-179.
- INNIS, H.A. (1930) *The Fur Trade in Canada, An Introduction to Canadian Economic History*. New Haven, Yale University Press, 444 p.
- LASSERRE, J.-C. (1972) Le rôle d'un fleuve frontière : le cas des deux rives du Saint-Laurent supérieur. *Le Géographe Canadien*, 16 (3) : 199-210.
- LASSERRE, J.-C. (1978) Prolégomènes pour une géographie des transports du Québec. *Cahiers de géographie de Québec*, 22 (55) : 9-27.
- LASSERRE, J.-C. (1980) *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*. Cahiers du Québec, Collection Géographie, Montréal, Hurtubise HMH, 758 p.
- OUELLET, F. (1966) *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850, Structures et conjoncture*. Montréal, Fides, 640 p.
- PATRY, A. (1960) *Le régime des cours d'eau internationaux*. Québec, Presses Universitaires Laval, 74 p.
- SALONE, E. (1906) *La colonisation de la Nouvelle-France*. Paris, Guilmoto, 505 p. (réédition Boréal Express, 1970).
- TRUDEL, M. (1963) *Histoire de la Nouvelle-France, I, Les vaines tentatives, 1524-1603*. Montréal, Fides, 330 p.
- VEYRET, P. (1953) Un cas d'isolement, les Canadiens français. In *Mélanges géographiques offerts à Ph. Arbos*, Institut de géographie de Clermont-Ferrand, p. 293-299.
- WILLOUGHBY, W.R. (1961) *The St. Lawrence Waterway, A Study in Politics and Diplomacy*. Madison, The University of Wisconsin Press, XVI/382 p.