Document generated on 07/01/2025 1:59 p.m.

Histoire Québec

La Voie maritime du Saint-Laurent et Saint-Lambert

Roger-E. Bélanger

Volume 6, Number 1, May 2000

Regards sur la Rive-Sud

URI: https://id.erudit.org/iderudit/11293ac

See table of contents

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Bélanger, R.-E. (2000). La Voie maritime du Saint-Laurent et Saint-Lambert. *Histoire Québec*, *6*(1), 16–18.

© La Fédération des sociétés d'histoire du Québec, 2000

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

La Voie maritime du Saint-Laurent et Saint-Lambert

PAR ROGER-E. BÉLANGER

Note : ***Cet article présente de larges extraits d'une conférence que prononça Roger-E. Bélanger, administrateur de la Voie maritime du Saint-Laurent de 1954 à 1974. L'article parut dans le cahier nº 3 du Comité d'histoire Mouillepied, en décembre 1982.***

L'avènement de la Voie maritime du Saint-Laurent ne fut pas seulement une affaire canadienne, ni même une affaire étasunienne, mais un événement continental. En effet, quand nous évaluons les conséquences de la construction de la Voie maritime sur Saint-Lambert, il ne faut pas perdre de vue ses effets sur des villes comme La Nouvelle-Orléans, Duluth, Milwaukee, Chicago ou Cleveland... sans parler de toutes les autres municipalités le long du Saint-Laurent. Quand nous parlons de Saint-Lambert, nous ne nous intéressons ici à la construction que d'une écluse et non de sept, nous n'examinons les modifications que d'un seul pont et non des dix-huit qui subirent également des transformations. Aussi, pour situer l'événement dans une juste perspective, je souhaite que le bilan que je vous présente fasse ressortir l'importance toute relative des événements lambertois. Ainsi, les amateurs d'histoire locale comme ceux qui s'intéressent à l'histoire en général, pourront porter un jugement éclairé sur cet événement. Car l'aménagement de la Voie maritime eut des répercussions sur plusieurs municipalités comme, par exemple, celles de La Prairie, de Caughnawaga (Kahnawake), de Beauharnois, de Cornwall, du Long-Sault, de Moulinette, de Cardinal ou encore d'Iroquois où quelques 525 habitations furent déménagées, et plus de 700 simplement démolies. La ville de St. Catharines, sur le canal Welland, eut également à subir des inconvénients considérables, de même que Welland, sans parler de plusieurs communautés américaines.

Mais les conséquences de la construction de la Voie maritime furent-elles néfastes ou bénéfiques? Pour en juger, une multitude d'événements doivent être appréciés, comme, par exemple, les répercussions sur plus d'un million et demi de personnes ; mais aussi, des aspects bénéfiques comme la création d'emplois et la construction de centrales électriques. Certaines municipalités comme Lachine, Melocheville, Soulanges, Coteau, Cornwall, Prescott, Kingston et Williamsburg eurent à subir, pendant toute la durée des travaux d'aménagement, de notables désagréments. En effet, non seulement de vastes espaces, de part et d'autre de la frontière, furent-ils inondés qui souvent étaient des terres agricoles de choix, mais il y eut des pertes d'emplois et des déplacements de population. Par exemple, les Amérindiens de l'île de Cornwall furent sérieusement affectés, et 30 ans plus tard, les négociations se poursuivaient toujours. Par ailleurs, les routes qui serpentaient le long des rives ont dû être déplacées. La route de Cornwall à Kingston était devenue tellement sinueuse qu'on décida finalement de construire l'autoroute 401.

L'économie des villes de Saint-Paul et de Minneapolis fut bouleversée par le fleuve Mississippi. Mais par la suite, plus de 40% du grain qui transitait par Saint-Paul et par Minneapolis via le Mississippi fut expédié à Duluth et à la tête des Grands Lacs. Une compagnie de chemin de fer construisit même une toute nouvelle voie ferrée, de Minneapolis à Duluth, pour y transporter tout le grain qui était acheminé auparavant à Minneapolis.

Les ports bénéficièrent également des retombées économiques de la Voie maritime. Cleveland put ainsi doubler sa capacité d'approvisionnement en minerai de fer par cargos géants. À Hamilton, on dut agrandir des quais pour accommoder les cargos géants qui amèneraient le minerai de fer de la Côte-Nord. Sept-Îles accrût considérablement ses capacités portuaires car, dorénavant, le minerai de fer allait transiter par la Voie maritime au lieu d'être acheminé le long de la côte est jusqu'à Philadelphie et New York. La Voie maritime eut donc un impact très bénéfique sur les ports intérieurs, alors que les autorités des ports océaniques redoutaient des effets non seulement négatifs, mais dévastateurs. Par ailleurs, les producteurs de blé de l'Ouest canadien et du *Middle West* américain, bénéficiant de tarifs de transport réduits, augmentèrent leurs surfaces de culture. De même, les aciéries, qui pouvaient maintenant tabler sur un approvisionnement accru de minerai de fer, augmentèrent leurs capacités de production. Ce simple survol nous permet d'estimer que les effets de la Voie maritime touchèrent près de 75 millions de personnes.

De tout temps les Canadiens ont cherché à domestiquer les eaux du Saint-Laurent. Dès 1680, le père Dollier de Casson, qui était non seulement supérieur du Séminaire de Saint-Sulpice, mais également ingénieur et soldat, voulut faire creuser une tranchée de 18 pouces de profondeur sur un tiers de mille de longueur, de la rivière des Outaouais au lac Saint-Louis, pour faciliter la navigation des canots jusqu'à Lachine. De ces modestes débuts se sont enchaînés les événements qui ont finalement donné lieu, à Saint-Lambert, en 1959, à l'inauguration officielle de la Voie maritime du Saint-Laurent par Sa Majesté la Reine Elizabeth II et le prési-

dent des États-Unis Dwight Eisenhower. Quel événement mémorable pour les Lambertois que le spectacle du yacht royal coupant le ruban qui barrait le canal.

Siècle après siècle, on a assisté aux efforts pour rendre le majestueux Saint-Laurent navigable. En 1783, le général Haldimand, harcelé par les marchands montréalais, ordonna la construction de canaux de sept pieds de largeur par deux pieds et demi de profondeur pour contourner les rapides de Coteau-du-Lac, des Cèdres et ceux de la Roche-Fendue. Ce furent les tout premiers canaux à écluses en Amérique. En 1796, les députés de la Chambre d'assemblée rejetèrent un projet de loi autorisant la construction du canal de Lachine. En 1805, les canaux creusés en 1783 furent agrandis pour accommoder les barges à fond plat que l'on appelait «bateaux Durham». C'est en 1825 que le canal de Lachine fut complété après quatre ans de travaux. D'une longueur de huit milles et demi avec ses vingt pieds de largeur et un tirant d'eau de cinq pieds, le canal de Lachine comprenait sept écluses permettant aux bateaux et aux barges de franchir les 45 pieds de dénivellation du fleuve entre Montréal et le lac Saint-Louis. En 1848, des canaux d'une profondeur de neuf pieds permettaient d'éviter les rapides au Long-Sault, à Cornwall et à Williamsburg. Bref, les travaux n'avaient de cesse et conduisaient insensiblement à l'avènement de la Voie maritime.

On creusa le canal de Lachine, en 1884, pour lui donner une profondeur de 14 pieds. En 1901, le canal de Soulanges, de 14 pieds de profondeur également, remplaça le canal de Beauharnois qui n'en avait que 9. Dès lors, tous les canaux entre Montréal et le lac Ontario avaient la même profondeur de 14 pieds. On s'attaqua ensuite à l'obstacle le plus formidable à la navigation sur les Grands Lacs : les chutes du Niagara. Le premier canal Welland fut terminé en 1829. Deux navires franchirent alors les 40 écluses et les 300 pieds de dénivellation de l'escarpement du Niagara. Après 1893, quand le canal du Sault Sainte-Marie relia les lacs Huron et Supérieur, le Canada et les États-Unis entreprirent conjointement des études de faisabilité d'un profond chenal qui relierait les Grands Lacs à l'Atlantique. C'était en 1895... Il fallut 60 ans pour que ce projet voit le jour. Et c'est le 17 novembre 1954 que se fit entendre la première explosion sur le Saint-Laurent et que Saint-Lambert entra dans une ère de bouleversements.

La voie maritime en 1958. Photographie de Hans Vander. Archives de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

À cette époque, Saint-Lambert avait librement accès à la rive et, entre Préville et la rue Notre-Dame, cette rive était magnifique. Un peu plus en aval, la berge s'aplanissait et, tous les ans, elle était inondée. En fait, certaines années, surtout en raison des embâcles qui se formaient en aval, les eaux montaient jusqu'à la rue Victoria et se rendaient parfois aussi loin que le boulevard Desaulniers. De la rue Notre-Dame jusqu'au chemin Tiffin, on trouvait des terrains directement sur la rive du fleuve et on pouvait y pêcher en canot. Cependant, un vieux résident me raconta qu'en été, la rive était couverte d'herbes aquatiques, et les eaux stagnantes retenues par la boue dégageaient une odeur pestilentielle, comme un marécage. Entre le pont Victoria et la rue Notre-Dame, sur une bande de terre entre *Riverside Drive* et la berge du fleuve, on trouvait un vieux garage construit pendant la guerre pour abriter les troupes affectées à la garde du pont. Les Chevaliers de Colomb utilisaient également la bâtisse qui avait abrité l'hôtel Irving. On y trouvait de plus les hangars du club nautique. Tous ces bâtiments furent expropriés.

Depuis la fin des travaux de construction de pont Jacques-Cartier, en 1934, le pont Victoria n'était plus le seul lien avec l'île de Montréal. Le péage sur ces deux ponts fut éliminé en 1962. Les tramways de la *Montreal and Southern Counties* auraient fort bien pu demeurer en service après l'ouverture de la Voie maritime, mais les propriétaires souffraient trop de la compétition des autobus. Et lorsqu'on enleva les rails de centaines de rues de Saint-Lambert, on créa ainsi de nombreux boulevards.

Bien sûr, il faut comprendre la situation des résidants de Saint-Lambert.

Tout n'était pas pour le mieux dans le meilleur des mondes. Et ce fut surtout la qualité de la vie qui en souffrit. Les fondateurs de la ville avaient souhaité que la ville ne devienne jamais industrielle ou, si des industries s'y installaient, qu'elles devaient être propres, ne pas émettre de fumée ou causer toute autre forme de pollution et n'entraîner qu'un minimum de circulation automobile. Dans le cas contraire, elles n'avaient qu'à s'installer à Longueuil ou à Jacques-Cartier! Aussi Saint-Lambert s'attira la réputation d'une banlieue-dortoir de Montréal, mais ce n'était qu'apparence. Car si la ville évitait autant que possible la pollution, ses égouts ne s'en déversaient pas moins dans le fleuve, parfois même à des endroits peu profonds. C'était le cas non seulement à Saint-Lambert, mais aussi à Préville qui était alors une municipalité indépendante, à La Prairie et à Brossard. Et bien sûr, la Voie maritime élimina la plage ou piscine dans le fleuve ; mais celle-ci aurait certainement été inutilisable de nos jours.

Quand on entreprit la construction de barrages et le creusage de canaux, en novembre 1954, ces travaux se firent dans les eaux du fleuve. Et même si les journaux en avaient publié les plans, la plupart des gens ne réalisaient pas vraiment ce qui allait en découler. Évidemment, quand vous enlevez des millions de verges cubes de terre d'un endroit, vous ne pouvez tout simplement pas les faire disparaître; aussi choisit-on les terrains marécageux à l'est de la rue Notre-Dame pour l'entasser. Ceci permit la création du très joli parc de la Voie maritime. Ce serait encore plus beau s'il n'y avait pas l'autoroute entre le parc et le canal, mais il ne faut pas en blâmer les autorités de la Voie maritime, car le tracé de la route avait été décidé longtemps auparavant. On retarda d'ailleurs les travaux de construction de cette autoroute. En effet, si la digue avait été plus large qu'elle ne l'est actuellement, l'autoroute aurait pu la longer. Mais ce projet se révéla impraticable, de sorte que le gouvernement provincial expropria une bande de terre appartenant à l'administration de la Voie maritime et la route fut construite, comme à Longueuil et à La Prairie, le long de la rive du fleuve, tracé qui avait été arrêté dix ans avant même le début des travaux de la Voie maritime.

Il faut bien admettre la responsabilité de la Voie maritime dans la création des voies d'approche, à l'extrême sud du pont Victoria. En effet, quand les dirigeants du Canadien National comprirent qu'il serait impossible aux trains et aux navires de passer en même temps, la décision de construire une voie de garage s'imposa d'elle-même. Et bien sûr, cette décision provoqua la colère. Déjà que le fait de changer une travée du pont Victoria avait entraîné de sérieux désagréments. Aussi, en 1959, quand le Canadien National commença les travaux pour transformer une seconde travée, ses dirigeants entreprirent de démontrer aux citoyens de Saint-Lambert que ces travaux étaient vitaux: c'était l'un ou l'autre, il fallait arrêter ou les trains ou les bateaux.

Au plus fort des travaux de construction, la population de la Rive-Sud augmenta de 3 500 personnes, un apport qu'on ne peut considérer comme dommageable pour les communautés d'accueil. Le bureau de direction de la région Est de la Voie maritime fut d'abord situé sur l'avenue Victoria, puis fut définitivement implanté près de l'écluse. De 40 à 50 personnes y travaillaient ; il y avait aussi des bureaux le long de *Riverside Drive*, près du canal.

En 1955, la *Riverside Area Residents Association* vit le jour. Jusqu'à ce moment, les travaux se déroulaient dans le fleuve et on ne voyait pas vraiment ce qui s'y produisait. Ainsi, on construisait un batardeau, on en pompait l'eau, on procédait aux excavations à cet endroit précis avant de passer à un autre batardeau, et ainsi de suite... De cette façon, le gros des travaux se déroulait pratiquement sous le niveau des eaux, invisible aux gens. Mais quand les travaux s'attaquèrent à la terre ferme, les citoyens réalisèrent que cela allait les toucher de très près. Aussi certaines personnes de *Riverside Drive* formèrent une association pour se faire entendre des responsables. Mais trop souvent, les porte-paroles anticipaient sur les événements et s'inquiétaient de l'éventuelle réglementation des sirènes de bateaux, par exemple; ou ils s'informaient de la possibilité de construire l'écluse plus en amont, autrement dit à Préville...! Mais les responsables de la Voie maritime avaient déjà entendu pareilles récriminations à Cornwall, à Morrisburg, à Cardinal et à bien d'autres endroits...

La compagnie *Montreal and Southern Counties Railway* demanda au ministère des Transports la permission de mettre un terme à ses activités en raison de sérieuses difficultés dont la Voie maritime n'était en rien responsable. En 1958, on fit des représentations auprès du même ministère pour s'objecter à la construction d'une autoroute à six voies. Encore une fois la Voie maritime n'était nullement impliquée dans ce dossier. En fait, l'autoroute prévue aurait tout simplement longé *Riverside Drive*, comme à La Prairie, si les travaux de la Voie maritime n'avaient permis de consolider le sol pour éloigner la route jusqu'à son emplacement actuel. Une entente intervint entre les dirigeants de la Voie maritime et les autorités municipales de Saint-Lambert pour que le terreau accumulé à La Prairie soit transporté au parc de la Voie maritime et en recouvre le sol pour le rendre tel qu'on le voit maintenant.

Finalement, en 1959, un bail fut signé qui louait à la Ville de Saint-Lambert, pour la somme symbolique de 1$ et pour une période de 40 ans, tout le terrain entre *Riverside Drive* et l'autoroute. De plus, le conseil municipal adopta une résolution, lors de sa réunion du 8 août 1960, pour accepter la somme de 125 000 $ en guise de dédommagement pour les inconvénients soufferts en vertu de l'établissement de la Voie maritime. Cette somme voulait compenser la perte de la plage et des facilités de navigation de plaisance, les dommages causés à *Riverside Drive*, de Victoria jusqu'aux limites nord-est de la municipalité. En conclusion, ce fut de cette façon que la ville de Saint-Lambert parvint à résoudre les problèmes créés par l'implantation de la Voie maritime du Saint-Laurent. ■