



INITIATIVES POUR L'AVENIR  
DES GRANDS FLEUVES  
INITIATIVES FOR THE FUTURE  
OF GREAT RIVERS



*Le Fleuve Saint-Laurent*

PAR AVION  
VIA AIR MAIL





## LE PARCOURS

- *Toronto*
- *Kingston*
- *Ottawa*
- *Montréal*
- *Baie James*  
*et l'Escalier des Géants*



*Qui* veut saluer les sources du Saint Laurent doit gagner Toronto. C'est une escale que je ne recommanderais pas aux dépressifs. Certes le vol (AF 0356) est court (7h 55) et n'a rencontré que quelques turbulences (au-dessus, bien sûr, de la perfide Albion). Certes le lac Ontario fait penser à la mer, tant il est bleu (au moins ce jour-là) et vaste. Savez-vous que dans ces Grands Lacs réunis avec le Saint Laurent se trouvent 25% de toutes les réserves d'eau douce de notre planète ? Mais pour le reste ... La neige vient de fondre, libérant une immensité jaunâtre. Et ça et là, sans logique apparente ni continuité s'élèvent,

par deux ou par trois, de hauts immeubles. On dirait sur un crâne chauve des implants ratés. On finit par arriver à un centre-ville. Des tours, parfois de belle architecture, tentent de donner une allure de Sky Line, de mini New York. Étrange hésitation de l'urbanisme. Tantôt on profite de l'espace infini à disposition ; tantôt, effrayé d'avoir tellement de place, on concentre, on densifie, comme pour lutter contre le froid. Fête, ce soir, à la patinoire de Toronto. Orchestres, chansons, klaxons. La ville reçoit Montréal en finale de saison régulière de hockey sur glace. Deux heures plus tard, silence dans les rues : les visiteurs se sont imposés 4 à 3.

Question : d'où vient l'argent ? Car il en faut, et beaucoup, pour construire ainsi.

D'une courte enquête il ressort que Toronto, en partant de rien, est devenue, en peu d'années l'une des places financières les plus puissantes du monde (la septième, la huitième). Et Londres elle-même a du souci à se faire : pour la cotation des matières premières, la bourse locale, le Toronto Stock Exchange (TSX pour les initiés) menace le légendaire et jusqu'à présent tout-puissant London Métal Exchange. Il faut dire que le Canada est riche, potentiellement de tous les minerais imaginables : uranium (à des concentrations bien supérieures à celles du Niger), or, terres rares ... Sans compter les ressources pétrolières et gazières. Et le sol est encore loin, bien loin, d'avoir livré tous ses secrets.

Encore faut-il pouvoir exporter ces trésors. On peut mourir pauvre près d'un coffre plein mais impossible à remuer. D'où l'importance de la logistique, l'art difficile qui combine les moyens de transport.

Les projets de pipe line se multiplient mais se heurtent à des obstacles des plus difficiles

à surmonter. Il faut d'abord négocier avec chacune des Provinces traversées. Ceux qui plaident pour une organisation strictement fédérale des pays devraient venir au Canada. Il est plus facile de dialoguer avec le grand voisin américain que de mettre d'accord l'Ontario et le Québec. Chacun jaloux de ses prérogatives, toutes inscrites dans le marbre de la Constitution. Il faut ensuite vaincre les réticences des représentants des "Premières Nations" concernées par le trajet envisagé. Au Canada, à la différence des Etats Unis, les Peuples Premiers ont presque toujours été associés au développement national et leurs droits sont protégés.

Il y a enfin les défenseurs de la nature, très minoritaires politiquement mais présents et de plus en plus actifs. Un pipe a dû changer de parcours. Il débouchait sur le St Laurent juste en face du lieu choisi par les bélougas pour se reproduire.

Dans un tel contexte, la voie fluviale prend toute son importance. Qui ne date pas d'aujourd'hui. Chaque fleuve a sa vocation première. Le Saint Laurent, c'est le transport. La production

électrique viendra plus tard et seulement sur ses affluents, ou presque. L'irrigation n'est pas un besoin dans ces territoires gorgés d'eau (dès que la neige a fondu). Reste la troisième fonction : une route. Les Indiens ne s'y étaient pas trompés. Ils avaient baptisé Hochelaga cet immense cours d'eau, c'est à dire "le chemin qui avance".

Et depuis l'arrivée de Jacques Cartier en 1535, ce fleuve immense fut la voie principale d'exploration puis de communication avec le plein cœur du continent nord-américain. D'autant qu'à l'Ouest s'ouvrait le réseau des Grands Lacs. De la mer (port d'Halifax)

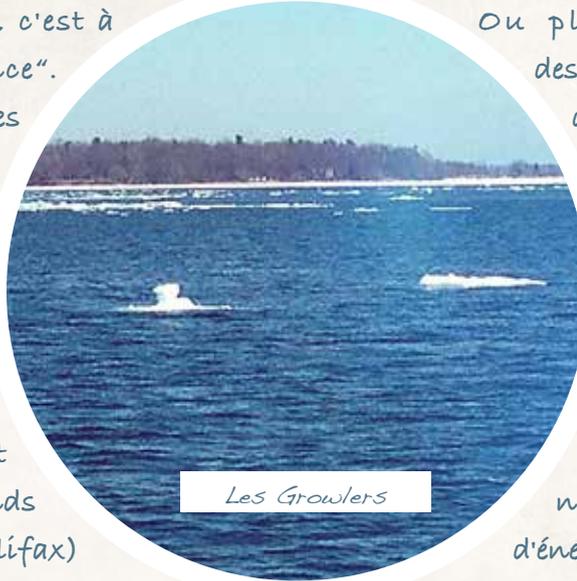
jusqu'au plus occidental des lacs, celui qu'on appelle "supérieur", c'est une route liquide de 3700 kilomètres. Moyennant quelques aménagements qui ont commencé dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et se sont accélérés à partir de 1950 : écluses et canaux de dérivation. Cette "autoroute" a été baptisée H2O.

Inutile d'expliquer pour quelle raison.

Pour rejoindre la source du Saint Laurent, il faut maintenant prendre le train, direction plein Est. Presque trois heures durant, on longe le lac sans voir aucune maison. Vide est le rivage. Sauf lorsque surgit une ville.

Ou plutôt un gros village, des maisons de bois, un ponton, de temps à autre un silo à grains, une centrale électrique. Et de nouveau l'évidence, surtout de retour d'un voyage en Asie : quel privilège que l'espace ! Quel repos pour l'œil que tant d'étendues désertes ! Mais ne perd-t'on - pas beaucoup d'énergie à vivre ainsi dispersés ?

Enfin voici Kingston, son université géante, son hôpital réputé et ses deux pénitenciers, son site d'îles et de ports de plaisance qu'il doit être bien agréable de fréquenter durant les mois sans glace. Nous sommes mi-avril et le ferry doit encore affronter de nombreux growlers. Notons qu'ici



Les Growlers

un ferry se dit "un traversier". Vive la défense de la francophonie !

Bonjour Kingston et ses 130 000 habitants répartis sur un territoire qui, dans la vieille Europe, en accueillerait 300 000 et en Chine 3 millions.

Dans tous les livres de géographie, Kingston est considéré comme la "source" du Saint Laurent. Et nous nous devions d'aller la saluer. Ce fleuve est l'un des grands de ce monde avec une longueur de 1600 kilomètres, un bassin équivalent à plus de trois fois la France et un débit à Québec, après avoir reçu l'apport de nombreux affluents, de 12 000 mètres cube par seconde, le Rhône les jours de très grande crue ! En conséquence hommage à Kingston.

Hommage à Patricia, serveuse au Hollyday Inn local. Pour se faire pardonner le très médiocre repas qu'elle nous offre, elle nous raconte l'histoire de son fils, tellement heureux à Auckland, Nouvelle-Zélande. Mais revenons à nos moutons.

Qu'est-ce qu'une source ? D'où part, vraiment, le Saint Laurent ? Il est incontestable qu'à partir de Kingston, les eaux du lac Ontario s'engagent

dans une sorte de canal naturel qui ressemble à un fleuve. Mais comme ce lac communique avec les quatre autres, pourquoi lui réserver l'origine du Saint Laurent ?

Rappelons que les cinq "grands lacs" américains couvrent la moitié de la superficie de la France, que leur profondeur dépasse souvent quatre cents mètres et que s'ils devaient



*Le bac pour remonter la source du Saint-Laurent*

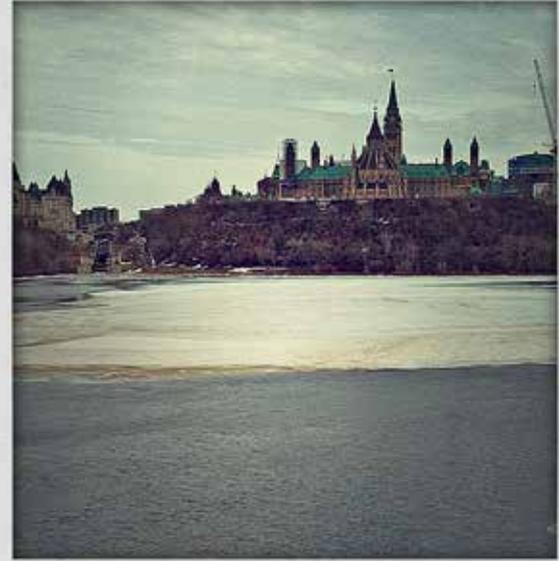
s'écouler sur les cinquante états américains, ceux-ci disparaîtraient sous près de trois mètres ! Pardon Kingston, à qui je ne veux aucun mal, mais la véritable source se trouve dans ce réservoir géant, alimenté par toute l'eau recueillie par le cœur de l'Amérique du Nord. Et voilà comment s'explique la puissance de ce fleuve.

OTTAWA, capitale fédérale. Son nom vient de la rivière qui la traverse, ainsi baptisée par les Indiens. Toujours une affaire d'eau.

visite au ministère des transports qui nous présente la "Sea Way", cette autoroute H<sub>2</sub>O, étrangement qualifiée aussi de "maritime" alors qu'elle n'est faite que d'un fleuve et de cinq lacs. Elle part de Montréal et ne s'arrête qu'au Lac Supérieur : 3700 kilomètres sans



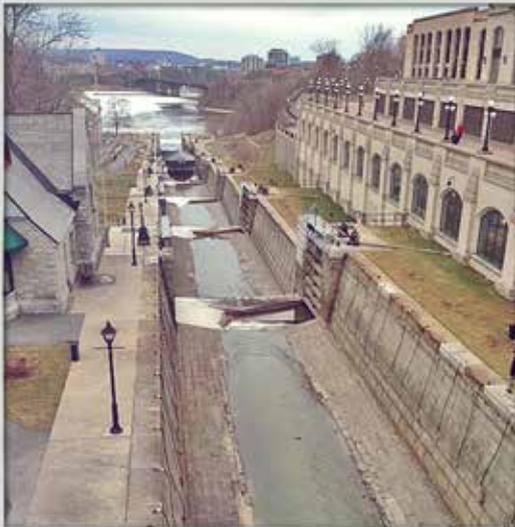
autre interruption que l'arrêt aux écluses. La "Voie Maritime" ne couvre en fait que la distance entre Montréal et Kingston (306 km). Un moyen de transport sans pareil au cœur



*Ottawa et la débâcle en cours*

d'une des régions les plus riches du monde. Chaque année, 200 millions de tonnes passent par-là, chargées et déchargées dans pas moins de quarante ports ! De gros bateaux peuvent l'emprunter : jusqu'à 220 mètres de long, 24 de large et 8 mètres de tirant d'eau. Les amis de l'environnement se réjouiront d'apprendre qu'un seul de ces bateaux remplace 850 camions.

Pour rejoindre le lac Ontario à partir de Montréal, il faut s'élever de 75 mètres. On a donc construit 7 écluses en 300 kilomètres. Et la montée continue via les lacs Erié (174 mètres au-dessus de la mer), Huron (176m) pour atteindre enfin le lac Supérieur (183m). Pour assurer la continuité de cette "route" il aura fallu construire 17 écluses et diverses dérivations dont le célèbre canal de Welland qui permet de contourner les chutes du Niagara où



Les canaux d'Ottawa

les eaux du lac Erié tombent dans le lac Ontario. Au Canada comme aux États Unis, l'administration publique, en l'occurrence le ministère fédéral des transports, a gardé la propriété des ouvrages (écluses, canaux, ports) mais délégué à une entreprise privée leur gestion. Ce sont deux sociétés jumelles, l'une canadienne, l'autre américaine qui ont la responsabilité de la "voie maritime". Leur accord semble satisfaisant. Nécessité et intelligence font loi. Même si la majorité du parcours et des installations se trouvent au Canada, un bateau parti de Montréal franchira au moins vingt fois la frontière avant d'atteindre le Lac Supérieur. Ces entreprises se rémunèrent sur les péages perçus sur les bateaux. Mais les Etats complètent un déficit régulier car structurel : les recettes ne compensent jamais les coûts, loin de là. Dans ce milieu hostile, la maintenance est aussi obligatoire que hors de prix.

Il faut savoir que cette "Sea Way" est saisonnière. De décembre à avril, le gel bloque les écluses. De toute manière la glace empêche toute navigation. Il faut alors s'en remettre aux camions mais surtout au chemin de fer

dont le réseau est particulièrement dense et bien entretenu.

La relation avec les États Unis est fort ancienne, a fait ses preuves. On sent un vieux couple ayant traversé bien des épreuves. Il a trouvé son

équilibre qu'aucun conflit ne semble pouvoir menacer.

Au-delà des sœurs jumelles, les États-Unis et le Canada ont travaillé de concert. Dès 1909 avec le traité des Eaux Limitrophes et l'instauration de la Commission Mixte Internationale (CMI), puis la Charte des Grands Lacs en 1985, et en 2005 l'Entente sur les Ressources en Eaux Durables du Bassin des Grands Lacs et du Fleuve Saint Laurent, les deux

parties ont toujours trouvé le juste équilibre. La CMI veille, et il faut dire que l'enjeu de cette bonne relation est d'importance. Une grande partie de l'activité industrielle des deux pays ( 40% pour les États Unis, plus

de 60% pour le Canada) se trouve rassemblée dans ces territoires des grands lacs dont les grandes villes s'appellent Toronto et Ottawa, nos vieilles connaissances, mais aussi Buffalo, Detroit, Cleveland, Chicago ...Si cette région

était un État, il arriverait ...au quatrième rang des puissances économiques mondiales.

Malgré des budgets tendus, les deux compagnies jumelles exercent leur mission avec vaillance. Tous les agents rencontrés m'ont parlé de leur fierté. "Nous sommes les continuateurs des pionniers. La route qu'ils ont ouverte, c'est notre devoir de la garder ouverte.

Et si l'hiver est long, c'est

l'occasion pour nous de tout réparer". À l'écluse de Saint-Lambert, le chef d'équipe nous montre la dernière nouveauté : de grosses ventouses. Sîtôt le bateau arrêté, elles avancent se coller sur sa coque. Et c'est ainsi qu'elles le maintiennent.



Visite à l'Ambassade

Plus besoin de lancer des amarres, une opération qui, bien souvent, se révélait dangereuse, et parfois meurtrière. Il paraît que cette invention vient de Nouvelle-Zélande, que les ingénieurs italiens l'ont mise au point et que les ingénieurs canadiens l'ont adaptée au climat. Seuls quelques caoutchoucs résistent aux températures très basses. Mondialisation de la ventouse ...

Autre partie du fleuve. Celle-ci a plus de légitimité pour se déclarer "maritime".

Visite du port de Montréal, ouvert toute l'année

depuis 1964 et pouvant accueillir tous les bateaux ne dépassant pas onze mètres de tirant d'eau. Sa situation géographique est des plus intéressantes. À 1600 kilomètres de la mer, il se trouve au cœur d'un territoire actif et peuplé. En moins de quarante-huit heures, une marchandise peut être livrée à 70 millions de consommateurs américains et canadiens. Et les armateurs savent que Montréal est au bout de la route la plus directe quand on vient d'Europe ou de la Méditerranée.

Un million et demi de conteneurs équivalent vingt pieds transportés chaque année (bientôt

cinq millions), du vrac liquide (produits pétroliers) et solide (les minerais de fer et de cuivre, le sel pour les routes, le sable), un terminal céréalier qui se place parmi les plus importants du monde et les plus rapides dans la manutention (on peut, en une heure, charger un bateau avec 5 500 tonnes et le décharger de



L'écluse Saint-Lambert équipée du système de ventouses

3000), une gare maritime qui accueille 50 000 croisiéristes, un réseau ferroviaire privé (long de 100 kilomètres) parfaitement relié avec le réseau national et le réseau américain, une connexion directe avec des autoroutes qui atteignent facilement l'ensemble du continent. Efficacité, souplesse, inter-modalité : les atouts du port de Montréal impressionnent.

On comprend pourquoi il élargit sans cesse ses contacts et maintient le rythme de son développement malgré les aléas de la conjoncture.



*Navires pour le Grand Nord, à quai à Montréal*

Deux seules limites à cet optimisme.

Il faudra continuer à creuser le chenal. Les géants "post Panamax" ne se satisfont pas des profondeurs actuelles de 11 mètres, surtout quand d'autres ports nord-américains proposent des profondeurs de 16m et plus. Autre handicap : le manque de compacité. Pour accueillir beaucoup de navires du temps où il fallait plus d'un mois pour décharger, les quais se sont démesurément étendus, sur près de quinze kilomètres. La gestion automatisée d'un tel espace n'est pas possible. Et comme, à la différence de Singapour, personne n'envisage de déménagement, la concurrence d'autres ports, dont celui de New York, pourrait, à terme, se faire cruelle. Rien n'est jamais acquis en logistique. Les rentes ne sont que provisoires, y compris les rentes géographiques. Et pour avoir une chance de les maintenir, il faut investir, encore et toujours investir.

Mais ne nous y trompons pas. Si le Saint Laurent joue un tel rôle dans le développement des territoires de son bassin, il le doit aussi à ses



*Baie James vue du ciel  
avant la débâcle*

affluents, principalement vers l'est, c'est à dire au Québec. Sur leurs cours ont été bâtis les barrages et les centrales, sous la responsabilité unique d'Hydro Québec, une société publique, le quatrième producteur d'hydro-électricité au monde, après deux sociétés chinoises et une brésilienne.

Air Inuit, vol 3H304.

Départ pour la baie James, précisément la petite ville de La Grande. Température prévue : - 14°. Température ressentie (un petit vent souffle) : - 25°. Bertrand Porquet, pourtant voyageur expérimenté et par ailleurs directeur du pilotage stratégique de la CNR, frissonne déjà. Il a raison. Il n'a consulté que les données météorologiques de Montréal où l'été a commencé.

À deux jours de route de Montréal, le territoire de la Baie James s'étend sur 350 000 km carrés, le cinquième de la superficie du Québec. Nous sommes dans le "moyen Nord", entre les 49 et 55 parallèles. À l'ouest commence la Baie James. À l'est se dressent les monts Otish. De ces hauteurs descendent une



multitude de rivières, dont celle qu'on appelle Grande (800 kilomètres de long) mais aussi l'Eastmain, la Caniapiscau, l'Opinaca ... Au total l'eau représente 15% de ce territoire immense. C'est la raison pour laquelle, en 1971, le très jeune premier ministre du Québec et néanmoins visionnaire Robert Bourassa décide de lancer un formidable programme d'aménagement. "Il ne sera pas dit que nous vivrons pauvrement sur une terre aussi riche". À la fin des années 60, deux visions s'opposent : la construction de multiples centrales nucléaires ou la vision de R. Bourassa. L'Ontario a fait le choix inverse ; aujourd'hui,

on note dans cette Province un certain regret... Tout commence par la création, à 600 mètres d'altitude, d'un immense réservoir en fermant la rivière Caniapiscau. On va ensuite descendre jusqu'à la baie c'est à dire jusqu'au niveau de la mer en créant autant de barrages qu'il est possible sur toutes les rivières du bassin versant de la Grande Rivière. La même eau pourra ainsi être turbinée jusqu'à sept fois. Neuf réservoirs seront ainsi créés, et huit centrales. La plus importante sera, légitimement, rebaptisée Bourassa. Elle a la particularité d'être souterraine et la qualité d'être la plus grande centrale souterraine du

monde : en creusant dans le granit, on a gagné 7 mètres de dénivélé. Avec son nom éloquent "l'Escalier des Géants", son évacuateur de crue est prévu pour les épisodes déca-millénaires, avec un débit maximum supérieur à 16 000 mètres cube par seconde. Le gain de puissance a justifié le surcoût. Cet exemple suffit à prouver l'ambition du projet et sa préoccupation permanente du long terme.

325 digues ont dû être construites, représentant un volume de remblai de 177 millions de mètres cube.

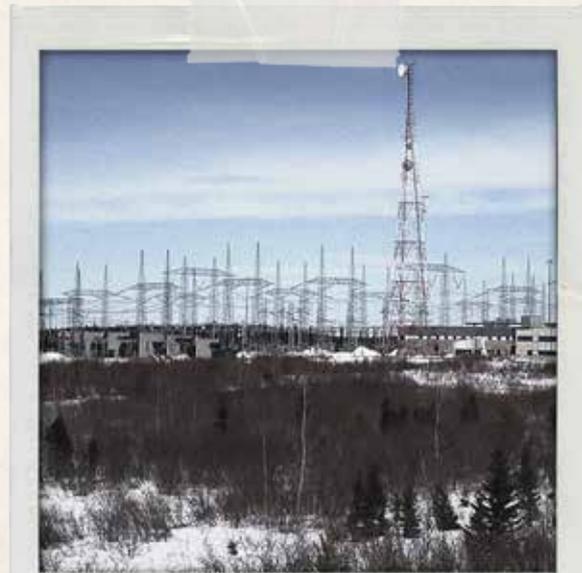
Le résultat est là : 16 500 MW de puissance installée pour l'ensemble du complexe. Qui fournit la moitié de la production d'Hydro Québec.

Les évaluations du coût global sont difficiles. La monnaie n'avait pas la même valeur il y a 40 ans. Mais on parle d'un chiffre de 18 milliards de dollars, auxquels il faut ajouter 6 autres milliards pour le transport de l'électricité : six lignes de 735 000 volts chacune pour alimenter Montréal et Québec plus une ligne de courant continu (450 000 volts) en direction des États Unis (Boston).

Ces travaux pharaoniques ont donné l'occasion

aux autorités politiques et à Hydro Québec de tisser des relations nouvelles avec les populations autochtones. Aux affrontements anciens ont succédé la négociation puis le partenariat. Il faut préciser que sur le territoire ne vivaient pratiquement que des Inuits et des Cris.

Le 11 novembre 1975, ces deux communautés ont signé avec l'ensemble des parties prenantes, gouvernements et compagnies, la Convention



Vue d'un poste de transformation de 750 000 volts

de la Baie James et du Nord Québécois. Le texte aborde toutes les questions litigieuses dont les indemnités financières, la poursuite des activités traditionnelles, la défense de la faune et de la flore, les obligations de reboisement, l'autonomie locale, le développement des services sociaux, de l'éducation et de la santé ...

Ces dispositions sont régulièrement complétées. En 2002, les Cris ont signé la Paix des Braves avec le producteur électrique.

Les barrages ouvrent parfois des ères nouvelles et personne ne semble plus contester le complexe de la Grande Rivière.

### *L'Escalier des Géants*



