



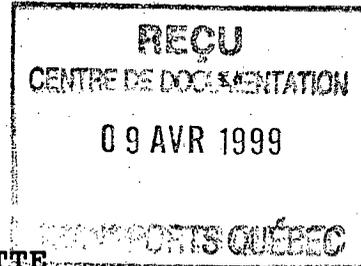
534084

*J.M. Baup*  
*en/s*

1.9.3  
Conf. gén

**LE SAINT-LAURENT, MILIEU DE VIE  
ET FACTEUR DE DEVELOPPEMENT DU COMMERCE**

par:



**HUGUES MORRISSETTE**  
Directeur général

**Secrétariat à la mise  
en valeur du Saint-Laurent  
Gouvernement du Québec**

devant

**Bordomer-89**

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

Palais des Congrès

**Bordeaux, le 17 octobre 1989**

*CANQ  
TR  
STVSL  
114*

385, Grande-Allée est  
Québec QC G1R 2H8  
Tél.: (418) 643-7788  
Télex: 0513733



Monsieur le Président,  
Chers amis des questions océaniques  
et maritimes!

Je tiens à remercier votre comité d'organisation pour son aimable invitation à participer au Bordomer-89. Comme vous le savez peut-être, le Québec possède des façades maritimes sur un sous-ensemble de l'Atlantique Nord. Au total, le territoire du Québec touche, sur plus de 5000 kms, à des eaux assimilables à celles du Golfe de Gascogne. A l'ouest du Québec, les façades de la Baie James et de la Baie d'Hudson s'étalent sur plus de 1,000 kms. Au nord, le Québec offre un territoire maritime sur le Détroit d'Hudson et la Baie d'Ungava d'environ 1,000 kms de long. Toutefois, la principale façade fluvio-maritime du Québec s'étale du sud-ouest vers le nord-est sur l'estuaire du Saint-Laurent et sur le golfe Saint-Laurent. On y retrouve des côtes fort découpées sur environ 3,000 kms. Cette dernière région qui va de Québec à l'Atlantique sur deux rives n'est pas sans rappeler à une échelle différente, l'estuaire de la Garonne de Bordeaux à Royan.

Cette dernière et principale façade maritime du Québec est la plus peuplée, la plus accessible et la plus utilisée. Près de 80% des 7,000,000 de québécois résident à moins de 100 kms de ces rives. Notre géant national, le Saint-Laurent, a été la porte d'entrée principale sur l'Amérique du Nord. Beaucoup des premiers explorateurs et colons originaient des régions

avoisinant le nord et le nord-est de Bordeaux (les Charentes, la Vendée, etc.). Après les Amérindiens, les Français et leurs descendants québécois ont ouvert tout le continent nord-américain aux expéditions, au peuplement et à l'exportation.

J'étais, il y a quelques jours, dans la région de Chicago. Je ne pouvais m'empêcher de me rappeler, par la toponymie régionale, à quel point l'influence du Saint-Laurent a marqué la région du Midwest américain. Les noms de Détroit, Chicago (Chicagou), Duluth, Sault-Ste-Marie, Des Plaines, Joliet, Des Moines, Fond du Lac, etc. imposent de toute évidence l'influence de nos ancêtres dans l'un des territoires les plus riches au monde.

En effet, il ne faut pas oublier que le Saint-Laurent est l'exutoire de cette immense région intérieure qui va de Minneapolis à Pittsburg et de Toronto à Thunder Bay. L'ensemble du système Saint-Laurent Grands Lacs s'étale sur plus de 3,500 kms soit l'équivalent de la distance de Lisbonne à Moscou ou de Bordeaux à Bagdad. Ce territoire, peuplé d'environ 70,000,000 d'habitants est l'une des zones agricoles et industrielles les plus développées au monde. De plus, cette zone de grande production et de grande consommation est caractérisée par un fait de plus en plus rare sur la planète: le paiement des achats effectués.

Le système Saint-Laurent Grands Lacs se caractérise avant tout par son gabarit maritime et fluvial unique dans le monde entier. De l'amont vers l'aval, les données sont les suivantes:

1. De Duluth (Minnesota), à Montréal (Québec), le système peut accueillir des navires d'un tirant d'eau d'environ 8 mètres;
2. De Montréal jusqu'à Québec, le tirant d'eau minimum garanti est de 11 mètres;
3. A Québec même, le fleuve permet d'accueillir, à marée basse, des navires d'un tirant d'eau de plus de 15 mètres (navires de 150,000 tonnes de port en lourd);
4. De Québec vers l'Atlantique, les tirants d'eau augmentent progressivement pour atteindre, dans la Baie de Sept-Iles, environ 200 mètres.

Il s'agit donc d'un système unique qui fonctionne, je ne le répéterai jamais suffisamment, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, douze mois par année, de Montréal à l'Atlantique. En effet, trop souvent on confond la période de fermeture de la partie du système qui est éclusée (en amont de Montréal) avec l'ensemble du Saint-Laurent. J'ai même vu un Atlas très sérieux, publié en Grande-Bretagne, faisant état de la fermeture

du Saint-Laurent de la mi-novembre à la mi-avril! En clair, ce genre de désinformation répand, à travers le monde, que les grands ports de Montréal, Contrecoeur, Sorel, Trois-Rivières, Bécancour, Québec, Gros-Cacouna, La Baie, Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles sont inopérants durant cinq mois de l'année. Ces ports dont les tonnages annuels s'élèvent à plus de 100,000,000 de tonnes fonctionnent, je le répète, douze mois sur douze. De plus, les variations saisonnières des tonnages manipulés sont insignifiantes. Non pas que l'hiver ne soit pas une difficulté sur le Saint-Laurent!

En effet, les mois de décembre, janvier, février et mars requièrent une attention particulière autant des armateurs que des responsables de la garde côtière du Canada. Si l'hiver est présent et dur, il a été domestiqué pour les fins de navigation.

Le système Saint-Laurent Grands Lacs offre un potentiel considérable surtout dans le contexte des accords courants de libre-échange entre le Canada et les Etats-Unis et de la constitution de l'Europe 1993. Ces deux nouveaux-nés constitueront des partenaires commerciaux dont les positions ne feront que se confirmer au cours des quinze ou vingt prochaines années. Le bloc nord-américain continuera de maintenir une position très forte dans les échanges commerciaux de la Nouvelle Europe.

Les portes d'entrée et de sortie de l'Amérique demeureront, pour l'Europe, le Golfe du Mexique, la Côte est des Etats-Unis et l'ensemble Saint-Laurent Grands Lacs. Si dans les deux premiers cas (Golfe et Côte est), je ne m'attends pas à des modifications substantielles de la répartition des traffics (sauf pour une redistribution intro-régionale), il peut en aller autrement du système trans-frontalier représenté par le système Saint-Laurent Grands Lacs. En effet, on peut déjà anticiper une homogénéisation nouvelle des règles régissant les conditions de transit entre les deux sous-régions du système.

Au pire, ces modifications devraient favoriser légèrement le système Saint-Laurent Grands Lacs. Si l'on ajoute à cette nouvelle donnée géopolitique, le fait que l'industrie nord-américaine du Centre du Canada et du Midwest américain s'est ressaisie des effets de la crise des années 80 à 83, un optimisme prudent est de mise. Rappelons deux faits de la géographie:

- 1) Les tirants d'eau jusqu'à Québec sont parmi les meilleurs au monde;
- 2) La distance entre un point comme Rotterdam et Montréal demeure plus courte, d'environ 400 kms que sur New York.

Quant aux réseaux ferroviaires et routiers de l'arrière-pays de ces deux grands ports, ils sont comparables en quantité et en qualité.

Le film que je vous présente maintenant a été réalisé il y a quelques années pour le compte du Forum maritime Saint-Laurent Grands Lacs. Le Forum regroupe douze gouvernements de la région: Province de Québec, Province de l'Ontario, les Etats américains du Minnesota, du Wisconsin, de l'Illinois, de l'Indiana, du Michigan, de l'Ohio, de la Pensylvanie et de New York; les gouvernements du Canada et des Etats-Unis.

Ce film a été conçu et défrayé pour l'ensemble des partenaires déjà mentionnés ainsi que par le regroupement des grandes associations d'intérêts maritimes de la région.

En quatorze minutes, il vous exposera les grandes données de base faisant du système Saint-Laurent Grands Lacs, un système bien articulé offrant des bénéfices certains à ses utilisateurs. Le film demeure vrai pour l'essentiel de son message. Il est disponible en huit langues auprès des organismes déjà mentionnés.

Après la projection, je serai heureux de compléter mon commentaire en répondant à vos questions.

Je vous remercie de votre bonne attention.