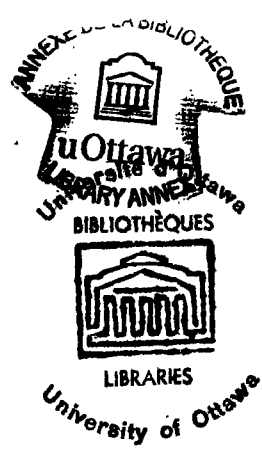


Jean-Louis Houle  
106 Daly, Ottawa

LE STATUS JURIDIQUE DU FLEUVE SAINT-LAURENT



Ecole des Sciences Politiques

1er mai, Ottawa

-1942-

M. A.

UMI Number: EC55980

### INFORMATION TO USERS

The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted. Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleed-through, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.

In the unlikely event that the author did not send a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.

**UMI<sup>®</sup>**

---

UMI Microform EC55980  
Copyright 2011 by ProQuest LLC  
All rights reserved. This microform edition is protected against  
unauthorized copying under Title 17, United States Code.

---

ProQuest LLC  
789 East Eisenhower Parkway  
P.O. Box 1346  
Ann Arbor, MI 48106-1346



## Introduction

La guerre actuelle malgré ses désastres et ses surprises tantôt agréables, tantôt mauvaises aura eu, à tout le moins ceci de bon, qu'elle aura forcé les gens à réfléchir et méditer sur les problèmes qui leur sont propres. Pour sa part, le Canada se voit en face de problèmes dont la solution, si elle ne lui échappe pas totalement, est cependant loin d'être trouvée. Parmi ceux-ci, un seul nous intéresse spécialement, celui de nos voies de navigation et en particulier le Saint-Laurent.

Un coup d'oeil sur la carte géographique nous montre clairement que la voie naturelle pour pénétrer au coeur du Continent Nord-Américain c'est le fleuve Saint-Laurent. Tout autre communication artificielle ne saurait concurrencer adéquatement pareil réseau et le canadien devra tôt ou tard se plier aux exigences de la géographie et organiser ses réseaux routiers et ferroviaires en fonction de ses voies d'eau. Il importe donc de donner une solution immédiate à pareil problème; le côté juridique, objet principal de notre étude, tiendra une part éminente dans cet ouvrage sans pour cela nous faire négliger l'aspect économique auquel nous ne saurions échapper.

En tout premier lieu nous considérerons le problème dans son ensemble, c'est-à-dire le système complet de nos voies maritimes se rattachant directement au domaine fluvial propre; puis chaque point particulier sera l'objet d'une étude attentive, le droit international nous dira quel régime est applicable au golfe

Saint-Laurent, au fleuve lui-même et aux Grands Lacs. Notre jugement sera porté en fonction de l'histoire et de la géographie, nous verrons comment s'est développé le commerce sur notre fleuve et comment son status évolua au travers des multiples traités et conventions dont il a été l'objet.

Enfin comme tout peuple jeune se doit de regarder en avant et de se façonner lui-même un avenir dont il puisse être fier, nous envisagerons les améliorations pouvant donner à nos voies navigables un rendement plus adéquat. Désigné comme l'arsenal des démocraties et le grenier des Nations-Unies, notre pays a devant lui une tâche difficile à remplir, car si nous possédons matières premières et usines appropriées, notre effort est ralenti par le manque de coordination entre nos diverses voies commerciales; il nous appartient donc de remédier à cet état de chose et de donner à notre principale artère commerciale l'aménagement nécessaire. Laissant aux experts et ingénieurs le soin d'améliorer nos forces hydrauliques nous analyserons le rendement présent et futur de ces dernières du point de vue économique surtout, puis notre attention se portera sur le creusage du chenal envisageant les perspectives d'avenir et considérant l'accroissement possible de notre commerce tant intérieur qu'extérieur.

Un bref résumé de la situation viendra clore notre étude établissant quel régime est applicable à notre fleuve et quelle attitude nous devons prendre pour en obtenir le meilleur des rendements.

CHAPITRE I  
GEOGRAPHIE .

Avant de commencer toute étude juridique sur le fleuve Saint-Laurent, il importe d'abord de déterminer les limites géographiques au dedans desquelles s'effectuera notre enquête. En effet le Droit International ne saurait se passer de la géographie pour établir le statut juridique des fleuves, car tout accident de terrain, découpures de territoire, variations de frontières sont autant de facteurs influençant le régime fluvial.

La partie du territoire canadien directement intéressée à notre enquête est communément appelée le bassin du Saint-Laurent; c'est cette longue bande de terre située de part et d'autre de notre réseau fluvial et dont la fertilité du sol et le progrès commercial dépend en grande mesure du voisinage nautique. Ce bassin s'étend sur une superficie dépassant 550,000 milles carrés; de l'Océan Atlantique, il conduit au coeur du continent et commande toutes les allées de navigation que croise son parcours. D'une largeur moyenne de 375 milles, la vallée laurentienne s'allonge du Labrador et de l'extrémité est de la Nouvelle-Ecosse pour pénétrer jusqu'à 1500 milles à l'intérieur du pays où les bassins du Mississipi et du Lac Winnipeg viennent rencontrer celui du Saint-Laurent. Le bassin est en majeure partie situé au nord du fleuve, territoire dans lequel coulent les principaux affluents: Ottawa, Saint-Maurice et Saguenay.

Afin de mieux déterminer la région où se porteront nos recherches, divisons-la en trois parties:

- A. les Grands Lacs
- B. le Fleuve
- C. le Golfe.

Les Grands Lacs.

Immense mer intérieure de plus de 90,000 milles carrés, le réseau des Grands Lacs s'allonge sur une distance de près de 1,600 milles. Le port de Duluth dans l'état du Minnesota forme l'extrême pointe du lac Supérieur tandis que Kingston, au sud de la Province d'Ontario, sert de porte d'entrée au lac du même nom. De Kingston à Duluth, le fleuve s'élargit pour former le lac Ontario qui lui-même sert de déversoir au lac Érié par la rivière Niagara. La rivière Saint-Clair, le lac Saint-Clair et la rivière Détroit sont les joints qui unissent le lac Huron au lac Érié. Arrivé à la tête du lac Huron, en un point appelé Détour on peut sur une élévation voir une énorme feuille de trèfle toute de cristal formée par les lacs Supérieur, Michigan et Huron; par la rivière Sainte-Marie, on peut indifféremment communiquer avec l'un des trois lacs. Tout ce bassin des lacs commande une région d'environ 300,000 milles carrés et dont la majeure partie, soit 60%, est située du côté américain. Voici un tableau faisant voir les distances et surfaces sur les lacs.

NOMS	LONGUEUR	LARGEUR	PROFONDEUR	ALTITUDE	SUPERFICIE
Supérieur	350 m.	160 m.	900 pds	602 pds	31,810 m.c.
Michigan	307 m.	118 m.	1020 pds	580.77 fds	22,400 m.c.
Huron	206 m.	101 m.	900 pds	580.75 fds	23,010 m.c.
Erié	241 m.	57 m.	120 pds	570 pds	9,940 m.c.
Ontario	192 m.	53 m.	500 pds	243 pds	7,540 m.c.

Tableau des rivières qui unissent les Lacs.

NOMS	LONGUEUR	LARGEUR	PROFONDEUR	ALTITUDE	SUPERFICIE
Riv. Niagara		—	—	572.40 fds.	—
Riv. Détroit		—	20 fds.	579 fds.	—
Lac St-Clair	26 m.	24 m.	23 fds.	575.30 fds.	460 m.
Riv. St-Clair		—	20 fds.	579 fds.	—
Riv. Ste-Marie		—	25 fds.	580.75 fds.	—

Disons, pour terminer ce bref aperçu géographique sur les Lacs, qu'ils contiennent plus de la moitié des eaux douces du globe et qu'ils traversent ou touchent à neuf états américains (Minnesota, Wisconsin, Illinois, Michigan, Ohio, Pensylvanie et New-York) et à deux provinces canadiennes: Ontario et Québec. Sur les rives sont sis nombre de villes industrielles et de ports intérieurs tant du côté canadien que du côté américain. Le nombre de bateaux (765) et le tonnage (2,887,427 t.) en circulation, en 1938, sur leur surface confirme bien l'importance et la commodité que cette nappe d'eau procure à ses riverains.

### Le Saint-Laurent.

Parti du coeur du continent, le fleuve après s'être abimé dans les vastes mers intérieures du Canada sort enfin du Lac Ontario et, atteignant l'Ile de Saint-Régis, parcourt toute la province de Québec; tantôt resserré, tantôt se déployant en lacs (St-François, St-Louis, St-Pierre), le fleuve ne prend son régime définitif qu'après avoir franchi l'extrême pointe de l'Ile d'Orléans; de là, il s'avance résolument vers la mer, ne cessant de s'ouvrir de plus en plus jusqu'à la Pointe des Monts où son élargissement devient tel que de fleuve il se transforme en golfe.

Dans son parcours de 625 milles de Kingston à la Pointe des Monts, le fleuve coule en pente douce vers la mer et la principale dénivellation apparaît sur les 170 milles séparant le lac Ontario et Montréal. Au sortir des lacs, les eaux s'engouffrent dans un étroit passage de quelques milles de largeur parsemé d'îles et de récifs, c'est le fleuve qui prend son élan vers les rives océanes. De Kingston à Cornwall, ses eaux ne connaissent pas de repos, c'est la région des Mille-Iles, puis les rapides des Galops, du Rapide Plat et de la Pointe Farran, enfin c'est le lac Saint-François, calme étendue d'eau où le fleuve semble chercher quelque repos; après ce calme relatif de 31 milles, il s'agit à nouveau pour former les Cascades qui viennent s'épuiser à la tête du lac Saint-Louis, déversoir de la rivière Ottawa. Les derniers rapides apparaissent en face de Lachine et c'est ensuite le calme complet. De Montréal, le fleuve descend en pente douce jusque vers la mer, la dénivellation n'étant que de vingt pieds. A Sorel, il forme par son élargissement le lac St-Pierre et reprend son cours normal aux Trois-Rivières; arrivé à Québec, il se resserre pour ensuite s'élargir engouffrer l'île d'Orléans et prendre son élan définitif vers l'Océan.

QUELQUES MESURES SUR LES LACS DU ST-LAURENT

NOMS	LONGUEUR	LARGEUR	PROFONDEUR	ELEVATION	SURFACE
St-François	31 m.	2.5 m.	25	151 pds	83 m.c.
St-Louis	16 m.	3.1 m.	28	68 pds	57 m.c.
St-Pierre	30 m.	4.4 m.	35	20 pds	130 m.c.

SECTION DES RAPIDES

	LONGUEUR	DENIVELLATION		LONGUEUR	DENIVELLATION
Des Galops	7.36 m.	15.46 pds	Cornwall	11 m.	48.00 pds
Rapide Plat	3.89	11.60	Cascades	14.67	83.50
Pointe Farran	1.28	4.21	Lachine	8.74	46.24

Le Golfe.

Arrivé à la Pointe des Monts, le fleuve s'élargissant considérablement forme à son embouchure une mer intérieure sensiblement égale à la surface des Grands Lacs, soit environ 80,000 milles carrés; il évoque vaguement un carré dont le côté supérieur serait la rive Nord du fleuve, la base, la Nouvelle-Ecosse et chacun des côtés, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve. Il communique avec l'Océan par deux passages, le détroit de Belle-Isle au nord de Terre-Neuve et le détroit de Cabot au sud-ouest de la même île. De ces deux détroits, le premier forme un étroit bras de mer long de 60 milles et large de 12 milles, c'est le passage normal pour nos cargos allant vers l'Europe; le second, celui de Cabot, n'est à vrai dire qu'une simple fenêtre du golfe sur la mer, il n'a pas de longueur à proprement parler et sa largeur atteint 75 milles; route d'hiver pour communiquer avec l'Europe, Cabot est la voie normale pour nos cargaisons destinées aux Etats-Unis et pays sud-américains.

L'ensemble du système, Lacs, Fleuve et Golfe, forme une voie de navigation directe longue de 2,400 milles; le fleuve lui-même donne l'impression d'un détroit long et mince reliant deux mers



## CHAPITRE II

### DROIT INTERNATIONAL

Possédant des données géographiques exactes, nous sommes maintenant en mesure d'établir quel régime il nous faut appliquer au bassin du Saint-Laurent. Nous procéderons par ordre, étudiant chacune des parties (Golfe, Fleuve, Lacs) indépendamment les unes des autres, nous établirons ensuite les relations de ces parties entre elles, leurs influences réciproques et enfin, considérant l'ensemble, nous donnerons, au meilleur de notre connaissance, le régime que prescrit le droit international pour semblable système de navigation. Dans l'ordre à suivre, nous procéderons à l'inverse de la géographie, c'est-à-dire que nous remonterons le fleuve de son embouchure jusque vers sa source. On comprendra facilement pourquoi nous suivons cette procédure puisqu'en définitive du régime même du Golfe Saint-Laurent dépend tout le reste, que ce dernier soit considéré comme mer nationale, c'en est fini de l'internationalisation du fleuve et des Grands Lacs.

#### Le Golfe.

Par les détroits de Cabot et de Belle-Isle, le golfe Saint-Laurent communique directement avec l'Océan Atlantique, dire qu'il en est une partie intégrale ou même une extension serait beaucoup présumer, toutefois il nous importe de savoir ce qu'on entend réellement par Haute-Mer ou mieux la Mer et par là nous pourrions mieux déterminer les relations du Golfe et de l'Océan.

A propos de la Haute-Mer, Loppenheim nous dit ceci:

" The Open Sea or the High Seas is the coherent body of Salt Water all over the greater part of the globe with the exception of the maritime belt and the territorial straits, gulfs and bays which are parts of the sea, but not part of the Open Sea. Wherever there is a salt water on the globe, it is part of the Open Sea, provided it is not isolated, but coherent with, the general body of salt water extending over the globe, and provided that the salt water approach to it, is navigable and open to vessels of all nations. The enclosure of a sea by the land of one and the same state does not matter, provided a navigable connection of salt water, open to vessels of all nations, exists between such sea and the general body of salt water, even if that navigable connection itself be part of the territory of one or more littoral states." (International Law, Peace, No. 252, page 466)

De là il ressort qu'une étendue d'eau pour faire partie de la Haute Mer doit d'abord être S A L E E, puis se rattacher directement avec l'Océan, enfin être N A V I G A B L E et O U V E R T E aux vaisseaux de toute les nations. Le Golfe Saint-Laurent remplit toutes ces conditions. Il ne saurait être question de la salinité de ses eaux puisque jusqu'à Québec le fleuve lui-même est salé. A l'Océan deux passages navigables l'y rattachent, Cabot et Belle-Isle, et la navigation sur ces deux bras de mer

ne fait pas l'ombre d'un doute. Des navires de toutes les nations y ont circulé, ce sont des navires allemands venant chercher de la pulpe et du papier journal au port de Sorel, des navires français comme le La Fayette en croisière dans le port de Québec, des navires citernes norvégiens transportant le pétrole pour la Shell Oil Company et la McCall-Frontenac, et nombre d'autres navires anglais et américains dont la présence dans nos ports nous est devenue si familière qu'on les considère comme des navires nationaux.

Cependant bien que le Golfe possède toutes les qualités requises pour faire partie de la Haute Mer, Loppenheim admet quelques exceptions et laisse entendre que quelques Golfs, Détroits et Baies intérieurs ne font pas partie de la haute mer et échappent au régime qui la régit.

Voyons ce que dit Loppenheim au sujet des mers intérieures.

" Such gulfs and bays as are enclosed by the land of one and the same littoral state and have an entrance from the sea not more than six miles wide are certainly territorial; those on the other hand that have an entrance too wide to be commanded by coast batteries erected on one or both sides of it even though enclosed by one and the same littoral state, are certainly not territorial. It is however controversial how far bays and gulfs encompassed by a single littoral state and possessing an entrance more than six miles wide to be commanded by coast batteries can be territorial."

(Loppenheim, *ibid.* no 191, p. 398).

Pour qu'une mer soit territoriale, il faut à tout le moins que le passage qui l'unit à l'Océan puisse être commandé par des batteries côtières, elle l'est certainement si la largeur du passage est de moins de 6 milles. Considérons un instant le Golfe comme mer intérieure. Il communique avec la Haute Mer par les détroits déjà mentionnés de Belle-Isle et de Cabot. Le plus étroit des deux, celui de Belle-Isle, est large de 12 milles, sa seule largeur met en doute la territorialité du passage vu qu'elle est supérieure à 6 milles; en tant qu'il s'agit des batteries côtières, il nous est permis de douter de la valeur de ce critère vu qu'il est des plus imprécis et que la portée des canons varie de jour en jour. Cependant si nous concédons que des batteries côtières peuvent facilement commander la route maritime de Belle-Isle, il reste toutefois à noter que la cas ne se présente pas pour le détroit de Cabot, large de 75 milles. D'où il est évident que le Golfe communique directement avec la Haute Mer par une voie navigable supérieure à 6 milles de large et hors de contrôle de toutes batteries côtières. Par ce seul passage, le Golfe Saint-Laurent ne peut être admis au rang de mer territoriale. D'ailleurs Loppenheim nous dit encore:

" Gulfs and Bays surrounded by the land of one and the same littoral state whose entrance is so wide that it cannot be commanded by coast batteries, and, further, as a rule all gulfs and bays enclosed by the land of more than one littoral state, however narrow their entrance may be, are non-territorial. They are parts of the Open Sea, the

marginal belt inside the gulfs and bays excepted. They can never be appropriated; they are in time of peace and war open to vessels of all nations, including men-of-war and foreign fishing vessels cannot, therefore, be compelled to comply with municipal regulations of littoral state concerning the mode of fishing." (Loppenheim, *ibid.* no 198, p. 338).

Comme on voit le fait que la surface d'eau soit située au dedans des frontières d'un seul et même pays ne change rien, il suffit que l'ouverture sur la mer soit navigable et de largeur respectable, une limite exacte ne pouvant être fixée. En conséquence, le Golfe Saint-Laurent doit être considéré théoriquement comme partie de la Haute Mer et le régime applicable à cette dernière est aussi celui du Golfe, celui de la liberté des mers. " Ce régime peut être entendu en ce sens que toutes les mers, à l'exception des mers intérieures et des mers côtières, échappent à la souveraineté d'aucun état particulier et sont ouvertes aux navires de tous les Etats du monde et de leurs ressortissants, qui peuvent en user librement, sous réserve des règles admises par le Droit international public, et des obligations qui peuvent résulter des conventions internationales." Foignet p.275 (Manuel Elementaire de Droit International Public)

### Le Fleuve.

Par fleuve Saint-Laurent, nous entendons, cette partie de notre réseau maritime s'étendant de Kingston à la Pointe des Monts. Nous n'entreprendrons pas de discuter où finit le fleuve et où commence la mer, les auteurs sont trop en désaccord sur ce point.

Si l'on admet la théorie du rivage maritime, il nous faudra reculer l'entrée du fleuve jusqu'aux Trois-Rivières, puisque la marée se fait sentir jusque là; si d'autre part on admet le critère de la salinité des eaux, il faudra admettre que le fleuve ne va pas plus loin que Québec. Nous croyons plus sage de choisir la Pointe des Monts comme limite en aval parce qu'à cet endroit, le cours d'eau s'élargit démesurément et que la marée y a encore une force respectable.

Pour appliquer un régime quelconque à notre fleuve, il importe en tout premier de statuer à quelle sorte de fleuve nous avons affaire. Le droit international reconnaît plusieurs genres de fleuves. La plupart des auteurs reconnaissent cette simple distinction entre fleuves: ceux d'intérêt national, ceux d'intérêt international. Fauchille, Foignet, Lefure et LaPradelle se contentent de cette distinction. Loppenheim pour sa part admet des fleuves nationaux, des fleuves frontières, des fleuves non-nationaux et des fleuves internationaux. Cette dernière énumération nous paraît plus plausible parce qu'elle nous présente plusieurs cas typiques et permet une meilleure étude du régime fluvial. Et voici l'énumération de Loppenheim:

A. Tout fleuve dont le cours de la source à l'embouchure est situé au dedans d'un seul et même pays, appartient à ce pays. C'est un fleuve national.

B. But many rivers do not run through the land of one and the same state only, whether they are so called Boundary rivers, that is, rivers which separate two different states from each other, or

C. whether they run through several states and therefore named "Not National Rivers.

D. International rivers are navigable from the open sea and at the same time either separate or pass through several states between their sources and their mouth. Freedom of navigation in time of peace on all such rivers is recognised by conventional International Law. (Loppenheim, ibid. no 176, p. 361)

A première vue, il saute aux yeux que le Saint-Laurent ne saurait être un fleuve national; en effet deux états souverains et indépendants sont situés sur chacune de ses rives: le Canada sur toute la rive nord et les Etats-Unis sur la rive sud, de Clayton à Massena soit 99 milles.

De ce qui précède il est certain que notre fleuve est un fleuve frontière puisqu'il sert à limiter la souveraineté de chacun des états (Canada et Etats-Unis) par le milieu de son Thalweg.

La troisième variété de fleuve présentée par Loppenheim ne s'applique pas non plus au Saint-Laurent puisqu'il ne traverse pas plusieurs états, il ne fait que longer la frontière américaine et le reste de son cours demeure à l'intérieur du Canada.

En dernier lieu, Loppenheim admet que tout fleuve, qu'il sépare ou qu'il traverse plusieurs états, peut être considéré comme fleuve international pourvu qu'il soit navigable sur toute son étendue. Le Saint-Laurent se range-t-il dans cette dernière catégorie? Nous le croyons. La première condition est déjà acquise, le Saint-Laurent sépare plusieurs états, la seconde l'est aussi; les ports de Québec, Trois-Rivières, Sorel, Montréal nous

prouvent par leur activité que la navigation existe sur le Saint-Laurent et des navires étrangers en temps de paix mouillent dans ces rades canadiennes. A notre sens et théoriquement parlant le Fleuve Saint-Laurent est un fleuve international et comme tel il a droit au régime qui convient à son rang. Quel est-il? Sur ce point Loppenheim nous dit encore:

" But the flow of not-national, boundary and international rivers is not within the arbitrary power of one of the riparian states, for it is a rule of International Law that no state is allowed to alter the natural conditions of its own territory to the disadvantage of the natural conditions of the territory of a neighbouring state. For this reason a state is not only forbidden to stop or to divert the flow of a river which runs from its own to a neighbouring state, but likewise to make such use of the water of the river as either causes danger to the neighbouring state or prevents it from making proper use of the flow of the river on its part." (Loppenheim, *ibid.* no 178 (c), p. 370)

L'état où les états riverains n'ont pas souveraineté absolue sur le cours d'eau qui les sépare. Ils sont assujettis à certaines restrictions, droits de passage et de servitude généralement déterminés par conventions et traités. C'est le cas du fleuve Saint-Laurent que nous étudierons dans la partie suivante, ici il ne s'agit que d'applications théoriques tirées du droit international. Il est plusieurs façons de régler la navigation sur les fleuves. Fauchille nous énumère les cinq systèmes suivants:

A. Système de droit de propriété et de souveraineté

quelques auteurs assimilent complètement les rivières internationales aux rivières nationales, en sorte que d'après eux, chaque état peut réglementer comme il l'entend la navigation sur la partie du cours d'eau qui traverse son territoire.

B. Système de la copropriété et de la cosouveraineté

Les riverains d'un fleuve international n'ont pas seulement un droit particulier de propriété et de souveraineté sur chacune des sections respectivement comprises dans leurs territoires, ils ont en outre un droit de copropriété et de cosouveraineté sur le fleuve tout entier: celui-ci est considéré comme constituant un domaine commun.

C. Système du droit de passage innocent

Toutes les nations ont un droit à la libre pratique des eaux d'un fleuve qui coule à travers deux ou plusieurs états, parce que la navigation sur les fleuves en constitue un usage innocent....

Les nations aussi bien que les individus ont, pour la satisfaction de leurs besoins, le droit de faire des choses qui appartiennent à autrui un usage innocent, i.e. un usage qui ne doit causer à leur possesseur ni perte, ni incommodité. Cf. Grotius et Vattel: droit parfait et imparfait.

D. Système du droit de servitude

Les riverains d'un fleuve international sont entre eux par suite de la situation des lieux dans des relations de servitude réciproque. "Le passage quand il est nécessaire peut être réclamé comme droit: une nation intérieure a une servitude le long du fleuve à travers la propriété de ses voisins afin d'atteindre l'Océan, la grande route des peuples." Woolsey

E. Système du voisinage fluvial

Le voisinage du cours, en ~~imposant~~ imposant des obligations particulières à ses riverains fait naître à leur profit des droits correspondants: tous les riverains d'un fleuve étant comme tel préposés à son entretien doivent en retour bénéficier de ses avantages; et le premier de ceux-ci est sans conteste la facilité qu'il offre pour établir des communications à l'extérieur." Carathéodary

Examinons maintenant ce que vaut chacun des systèmes énoncés plus haut.

Le système du droit de propriété et de souveraineté ne saurait être admis car il est certain que si le droit de propriété existe, il a toutefois ses restrictions et si chacun des états administre la partie du fleuve coulant dans son territoire sans tenir compte des états en aval ou en amont, sans se préoccuper des intérêts de ses voisins, un conflit inévitable se produira pouvant conduire à la mésentente politique et enfin à une guerre inévitable. Toutefois nous ne prétendons pas que les riverains n'ont aucun droit sur le fleuve mais ces droits sont relatifs et non absolus.

Le second système, celui de la copropriété a plusieurs avantages sur le précédent en ce sens qu'il élimine la principale source de conflit; en faisant du fleuve un patrimoine commun on admet en même temps le droit de négociation entre riverains et l'établissement d'un régime ayant le consentement libre des états intéressés. Cependant ce système a ceci de répréhensible qu'il fait du fleuve une artère commerciale fermée et qu'il en interdit

l'accès aux navires étrangers qui souvent ont des intérêts presque aussi primordiaux que les riverains à naviguer sur le fleuve.

Le troisième système, celui du libre passage est théoriquement l'idéal en ce qui regarde les fleuves nationaux, toutefois il est certain que les états riverains ont des obligations vis-à-vis du fleuve et qu'en conséquence ils ne peuvent ouvrir la navigation à tous sans certaines restrictions ou impositions en dédommagement des coûts et dépenses survenus pour l'entretien du réseau.

Le quatrième système, celui du droit de servitude énonce un principe que l'on ne peut réfuter, tout peuple a droit d'accès à la mer et l'état en aval ne peut interdire le passage des navires voisins sur le fleuve conduisant vers la Haute Mer.

Il en est de même pour le système du voisinage fluvial, si le fleuve par son entretien impose et occasionne des dépenses et obligations, il est certain que les états obligés ont droit à des compensations, i.e. navigation libre sur le fleuve.

De tous ces systèmes aucun n'est complet, ils n'envisagent qu'un point de vue à la fois; les uns se restreignent au droit de propriété et d'autres négligent ce droit pour donner libre accès à tous. "En définitive, c'est seulement en tenant compte tout à la fois du droit de propriété et de souveraineté, du droit au commerce mutuel et du droit de conservation des états qu'il est possible d'établir en matière de navigation fluviale un ensemble de préceptes qui constitue une théorie juste et équitable." (Fauchille p. 431) Plus loin l'auteur ajoute: "C'est

dans notre opinion, aux navires de toutes les nations que tous les fleuves doivent être ouverts : au point de vue de la navigation, une même condition juridique doit être reconnue aux différents cours d'eau, qu'ils soient nationaux ou internationaux, qu'ils coulent sur le territoire d'un seul pays où qu'ils séparent ou traversent deux ou plusieurs états." (Ibid. p. 459, no 524). Cependant nous ne partageons pas l'opinion de Monsieur Fauchille en ce qui regarde les fleuves nationaux, nous croyons réellement qu'il anticipe sur une loi encore lointaine du droit international. En définitive, liberté de navigation sur les fleuves internationaux avec compensations pour les états qui ont l'entretien du fleuve à leur charge, tel est le régime applicable et qui nous semble le plus juste. Toutefois tout ceci est sujet à changement du moment qu'interviennent conventions et traités.

#### Les Grands Lacs.

En amont du fleuve et à la tête de notre système fluvial s'étend le réseau des Grands Lacs divisé de façon inégale entre le Canada et les Etats-Unis. Le fait que cette nappe soit ainsi partagée entre deux états souverains et serve de frontière entre chacun d'eux nécessite un traitement juridique spécial et c'est encore Loppenheim qui nous dit :

" On analogy with so-called international rivers, such lakes and land locked seas as are surrounded by the territories of several states and are at the same time navigable from the open sea, are called international

lakes and land-lock seas. However, although some writers dissent, hitherto the Law of Nations has not recognised the principle of free navigation on such lakes and seas. In the case of the lakes within the Congo district free navigation is stipulated for by treaty. But there is no doubt that in the near future the principle will be recognised, and practically all so-called international lakes and land locked seas are actually open to men of all nations. Good examples of such international lakes and land-locked seas are the Lakes of Huron, Erie and Ontario." (Ibid. no 191, p. 398)

Comme le dit Loppenheim, les Grands Lacs sont certainement des lacs internationaux; faut-il répéter ici encore une fois qu'ils servent de frontières entre deux états et qu'ils sont navigables sur toute leur surface? Ce qui est moins évident c'est le régime qu'il convient de leur appliquer. En effet, on peut considérer les Grands Lacs comme simple mer intérieure et alors seuls les états riverains ont droit de navigation sur ces eaux; cependant le fait que ces lacs soient directement en communication avec la haute mer par le fleuve Saint-Laurent vient compliquer cet état de chose. On pourrait ici comparer le cas présent avec celui de la Mer Noire, mer intérieure située à l'extrémité est de la Méditerranée, elle est rattachée directement à la Haute Mer par les Dardanelles, la Mer de Marmara, le Bosphore et la Méditerranée; la navigation sur cette mer est libre et ouverte à toutes les nations bien que ses seuls riverains soient la Russie, la Turquie et la Roumanie.

Par analogie, on peut donc dire que la navigation sur les Grands Lacs doit être libre et ouverte à toutes les nations quoiqu'en pratique elle soit limitée aux navires américains et canadiens, ceci dû à la profondeur relative du réseau de canaux contournant les rapides sur le haut cours du Saint-Laurent. A tout le moins pourrons-nous, en faisant usage de l'expression de Løppenheim, considérer la navigation sur les Grands Lacs comme " NON-NATIONALE" .

Un examen géographique minutieux de notre réseau fluvial nous a permis de déterminer le régime juridique applicable au Golfe Saint-Laurent, au Fleuve lui-même et aux Grands Lacs. Il ne nous reste plus maintenant qu'à établir le régime convenant à l'ensemble. Dans notre étude, nous avons vu que le Golfe Saint-Laurent doit être considéré comme partie de la Haute Mer parce que relié à l'Océan par le détroit de Cabot, que le Fleuve Saint-Laurent est un fleuve international parce que deux nations souveraines et indépendantes habitent sur ses rives, que les Grands Lacs sont une mer intérieure qu'on considère comme ouverte à toute les nations mais qu'en pratique c'est un domaine non national, c'est-à-dire que seuls les riverains y font commerce. Comme jugement d'ensemble il nous faut dire que le réseau laurentien est une artère internationale et que chacune des parties doit être ouverte à la navigation libre; on ne peut exclure de ce système ni le Golfe, ni le fleuve, ni même les lacs car ils font tous partie d'un tout indivisible et donner l'accès à l'un d'eux, signifie qu'on accorde le même droit pour le reste du réseau. Certes le passage d'un navire océanique d'Halifax à

Port-Arthur présente plusieurs difficultés dont la principale est le contournement des rapides en tête du fleuve mais il ne s'agit ici que du côté théorique de la question, nous étudierons plus loin les améliorations possibles, nous nous contentons pour l'instant d'établir comme règle de conduite que la navigation doit être libre et ouverte à toutes les nations; l'est-elle en pratique? C'est là une toute autre question dont nous parlerons plus tard.

Au début de cette enquête deux tendances naturelles nous poussaient sur des routes complètement opposées, l'exclusivisme et le libéralisme. En effet, nous aurions pu faire du bassin laurentien un domaine fermé où les riverains seuls pourraient circuler et faire commerce; d'autre part nous aurions pu laisser libre accès à tous et ouvrir nos rades au commerce international. De ces tendances nous avons rejeté la première parce que vétuste et datant de l'époque coloniale, nous adoptons la seconde parce que le Canada devenu puissance mondiale doit se débarrasser des dernières attaches qui le lient à son passé de colonie. Cependant ce n'est pas sans restriction que nous acceptons la méthode libérale; car s'il est vrai que nous ouvrons nos ports aux vaisseaux de toutes les nations, nos droits de propriété n'en demeurent pas moins réels et nous saurons les faire valoir en temps et lieu.

L'industrie et le commerce ont permis au Canada de se ranger parmi les grandes nations, or le principal instrument du commerce est le transport qui lui-même demande dans son exercice un système routier et la route la plus naturelle est la voie d'eau,

route de mer, route de fleuve, agents principaux du commerce international. On voit dès lors la nécessité pour le Canada d'avoir une route libre et ouverte à tous par où pourront s'écouler ses trop grandes quantités de matières premières et de produits manufacturés, quitte à recevoir en retour par la même voie les matières qui lui manquent. D'ailleurs nous ne croyons pas avoir dépassé les vues du Congrès de Vienne (1814) qui dans son traité aux articles 108 et 109 soutient que tout fleuve séparant ou traversant plusieurs états est considéré comme cours d'eau international. La convention de Barcelone (1921) délibérant sur le régime fluvial va plus loin et prétend que tout fleuve doit être internationalisé même s'il coule à l'intérieur d'un même pays, seuls font exception, les fleuves dont la navigation ne présente aucun intérêt. C'est aussi l'opinion du juriste chilien Alvarez qui reconnaît deux sortes de fleuves, les nationaux et les internationaux; parmi les premiers, il classe ceux qui coulent à l'intérieur d'un seul et même pays mais laisse liberté de commerce sur ces fleuves s'ils sont navigables; quant aux fleuves internationaux, ceux qui mettent de multiples intérêts en jeu, sur ceux-là, il accorde navigation libre. La coutume veut que tous les fleuves d'Amérique du Sud soient internationaux, l'Argentine va plus loin et dans sa constitution elle a placé un article spécial déclarant que tous les fleuves coulant sur son territoire sont internationaux. L'opinion américaine (Etats-Unis) se range aussi de ce côté en établissant que la liberté des mers conduit à la liberté des fleuves.

Comme l'on voit nous sommes restés dans les limites de la



### CHAPITRE III

#### HISTOIRE DU DROIT INTERNATIONAL

Comme le dit si bien Loppenheim le droit international propre est soumis au droit international conventionnel. Le second ne peut supprimer le premier, cependant il aide souvent à le mieux comprendre et à éliminer certains points imprécis. C'est cette distinction que Lafradelle nous expose dans ses leçons de droit international en citant Vattel.

" Le droit parfait est celui qui résulte nettement de la coutume ou de l'accord conventionnel des états. Le droit imparfait est une sorte de droit virtuel, de droit en puissance, qui résulte de la nature même des choses. Dès l'instant que ce droit imparfait se trouve sanctionné par une application quelconque, immédiatement il se transforme de droit imparfait en droit parfait."

En effet la théorie sans la pratique demeure inadéquate voilà pourquoi en droit international, les conventions et les traités viennent sanctionner et même renforcer les droits acquis. C'est ce côté juridique que nous étudierons dans le chapitre à venir, nous verrons comment le fleuve et son statut ont évolué depuis la découverte du Canada jusqu'à nos jours. Nous emprunterons à l'histoire quelques dates qui nous permettront de subdiviser notre travail et de mieux orienter notre enquête. Nous traiterons donc du Saint-Laurent d'avant 1812 et d'après 1812. On comprend facilement pourquoi cette date est choisie, c'est qu'alors les Etats-Unis et le Canada forment définitivement deux états

séparés et que vers cette époque, 1814, le traité de Vienne vient établir officiellement le régime international des fleuves.

\*\*\*\*\*

## PREMIERE PARTIE

### LE SAINT-LAURENT D'AVANT 1812.

Dès l'origine de la colonie, deux puissances se disputent le territoire canadien: la France et l'Angleterre. Pendant deux cent vingt-six ans (1534-1760) la France lutte pour assurer sa souveraineté sur les territoires acquis par Jacques Cartier et Champlain et c'est après une longue suite de victoires qu'enfin elle succombe sous la pression anglaise. A partir de ce moment, 1760, le territoire canadien reste indisputé et le statut du Saint-Laurent semble déterminé pour toujours jusqu'au moment où les Etats-Unis après le traité de Ghent réclament le droit de naviguer dans ses eaux. L'histoire ici nous permet de distinguer trois périodes: (1) celle de l'origine ou des débuts, elle se situe aux alentours du début du 16e siècle, époque des grandes découvertes où chacun tente de trouver la route de l'Inde; (2) la seconde celle du régime français de 1534 à 1760; (3) enfin la dernière part de la Capitulation de Montréal 1760 et va jusqu'à la fin de la guerre de 1812.

#### Période des Origines.

Longtemps avant Cartier, des Bretons, des Danois, des Scandinaves et des Portugais venaient régulièrement sur les côtes canadiennes faire la pêche et même la chasse; jaloux de leur secret, ils se gardaient bien de le divulguer par crainte de perdre leur champ de pêche aux mains des corsaires et des exploiters qui en ces temps reculés patrouillaient les mers

en quête de butin. Le premier navigateur à venir explorer la cote canadienne et dont l'histoire fasse mention est Jean Cabot qui, en 1497, au service d'Henri VII d'Angleterre, vint contourner le Cap Breton et Terre-Neuve; de retour en 1498, on prétend qu'il toucha le continent; cependant rien d'officiel ne résulta de ce voyage et ce n'est qu'un siècle plus tard que l'Angleterre y recourra pour baser ses prétentions et droits sur le Canada.

On attribue à Gaspard Cortéreal la découverte de Terre-Neuve en 1499; le Portugais fit un autre voyage en Amérique vers 1500 mais rien de précis n'est rapporté à ce sujet. Enfin trois Français viennent successivement mouiller dans les eaux nord américaines. C'est d'abord Jean Ango, riche armateur de Dieppe qui organise un voyage au nouveau-monde vers 1504, ensuite c'est au tour de Jean Denys de Honfleur qui, en 1506, s'avance jusqu'à l'intérieur du Saint-Laurent, il serait le premier européen à être venu à l'intérieur des terres nouvelles. Enfin, en 1523, Jean de Verrazano reçoit mission officielle du roi, François Ier, de découvrir la route des Indes, lui aussi touche Terre-Neuve.

De tous ces voyages aucun résultat positif, les explorateurs touchent à des terres inconnues, mais, soit négligence ou désintéressement, aucun d'eux n'en prend possession officielle au nom de son pays et la région du Saint-Laurent demeure encore sans maître et possesseur officiel.

#### Régime français (1534-1760)

Pour faire suite aux voyages de Verrazano et faire contre-poids aux découvertes espagnoles et portugaises. François Ier, roi de France, charge Jacques Cartier, navigateur malouin,

d'aller découvrir des terres nouvelles pour le compte de son pays. En 1534, Cartier contourne Terre-Neuve, en établit l'insularité et aborde à Gaspé et là il prend officiellement possession du territoire au nom de son roi et plante une croix surmontée d'une fleur de lys emblème du pays qu'il représente. Cartier revient au pays en 1535 et 1541 où successivement il découvre Hochelaga et la division des deux cours d'eau, Saint-Laurent et Ottawa. Ceci suffit pour donner à la France un nouveau territoire et au Saint-Laurent, un maître. L'acte de Cartier permet dès lors de placer notre fleuve sous un régime juridique quelconque, le droit d'acquisition impose des devoirs, nécessite des relations que règle le droit international dont le fleuve désormais devient le sujet.

Durant les quelques cents ans qui suivront, le territoire acquis par la France lui sera disputé par l'Angleterre et ses colonies américaines. Les frères Kerth, en 1628, s'empareront de la colonie, puis Champlain reviendra en 1632 avec l'appui de Richelieu, l'Angleterre se désistant momentanément de ses prétendus droits. Cependant, Anglais et Américains ne cessent de s'infiltrer dans la territoire français et l'on se rappelle les exploits de d'Iberville à la Baie d'Hudson, à Terre-Neuve et en Acadie donnant la chasse à l'Anglais; de son côté, Frontenac ordonne des excursions à Fort Henry et Cataracui contre les colons de la Nouvelle Angleterre. En 1697, le traité de Ryswich établit la souveraineté définitive de la France sur les trois territoires tant disputés de l'Acadie, Terre-Neuve et Baie d'Hudson. La prépondérance française sera de courte durée, la guerre

recommence en Europe et en Amérique, et après une lutte de onze ans (1701-1713) parsemés de revers et de victoires, la paix est signée à Utrecht, traité annonçant le déclin de l'hégémonie française en Europe et la perte de la colonie en Amérique. C'est ainsi qu'à l'article X du traité de 1713:

"France should restore to Great Britain the bay and straits of Hudson with all lands, seas, sea coasts and rivers on the said Bay and Straits."

A l'article XII :

"France should restore to Great Britain, Nova Scotia or Acadia, with its ancient boundary and Port Royal or Annapolis so that French thereafter be excluded from all kinds of fishing."

Enfin à l'article XIII :

"The Island called New-Foundland with the adjacent islands shall from this time forward belong of right wholly to Great Britain, and to that end the town and fortress of Placentia, and what ever other places in the said island are in the possession of the French shall be yielded and given up..... to those who have a commission from the Queen of Great Britain for that purpose."

Désormais les bouches du Saint-Laurent sont aux mains des Anglais, par l'Acadie, ils peuvent contrôler et patrouiller la Golfe Saint-Laurent, avec Terre-Neuve ils barrent les routes naturelles de Belle-Isle et Cabot qui permettent de passer du Golfe à l'Atlantique. Bien qu'à cette époque le droit international n'existat

qu'à l'état latent, il convient cependant de dire ici que du fait de cette conquête le régime du Saint-Laurent devient tout autre et qu'il est à partir de ce moment fleuve international quoiqu'en pratique la France rejette ce régime ou du moins en fait abstraction et garde le silence. La situation demeurera la même jusqu'en 1763; les cargaisons françaises passeront sans encombre à Belle-Isle, Québec recevra tout ce que la mère patrie lui enverra sans que les Anglais de Terre-Neuve ou d'Acadie interviennent sauf en 1741 lors de la guerre de succession d'Autriche qui se termine en 1748 par le traité d'Aix-la-Chapelle; et en son article IX (" Isle Royal called Cape Breton shall be restored by Great Britain to France) il redonne l'île du Cap Breton à la France. Mais ce n'est pas là un changement substantiel dans la situation juridique du fleuve, l'Angleterre reste quand même établie à l'entrée du Golfe et, sans qu'il y ait entente ou pacte formulé, les deux pays observent les règles du droit international.

Enfin c'est la guerre de Sept ans où le sort du Canada va se décider définitivement, après quelques victoires, les Français abandonnent Québec et bientôt Montréal capitule (1760). Après trois ans de régime militaire, le traité de Paris règle le sort définitif de la colonie par son article IV :

"His Most Christian Majesty cedes and guarantees to His Britannic Majesty in full right Canada with all its dependencies as well as the Island of Cape Breton and all the other islands and coasts in the Gulf and Rivers St-Lawrence, and in general everything that depends on the said countries..." Par le fait même le Saint-Laurent

change de maître et son statut juridique prend une orientation nouvelle, ou mieux il retourne à ce qu'il était auparavant, fleuve national; il est vrai que les pêcheurs français demeurent établis à Saint-Pierre et Miquelon au beau milieu du golfe, mais c'est là quantité négligeable, et les événements se déroulent sans tenir compte du dernier îlot français au Canada.

### Régime anglais(1760-1812)

Sous le régime anglais le fleuve deviendra réellement une artère commerciale; on sait qu'avec l'arrivée de Murray à Québec, un groupe de commerçants de Grande Bretagne et de Nouvelle Angleterre talonnait le conquérant avec le vif espoir d'ouvrir de nouveaux marchés et de remplir leurs goussets. Ils organisèrent la traite des fourrures avec le concours des coureurs de bois et des indiens; ils explorèrent jusqu'au fond du lac Supérieur et s'assurèrent le contrôle du bassin du Haut Mississipi et de l'Ohio. Ils envisageaient le fleuve comme la base d'un vaste système de communications permettant aux produits anglais de pénétrer au pays et aux ressources naturelles du Canada d'alimenter la Métropole. Plusieurs générations crurent fermement à l'avenir du fleuve et le rêve d'un empire commercial sur les rives du Saint-Laurent devient une obsession constante dans l'histoire du pays.

Cependant le rêve des marchands, entrés à Québec en 1759, fut de courte durée puisque le traité de Paris (1763) réduisit la province de Québec à son minimum. Dans le but d'unifier ses colonies d'Amérique, d'en former un bloc, l'Angleterre li-

mita sa nouvelle province aux rives du Saint-Laurent et de l'Outaouais, en excluant les Grands Lacs et les sources du Mississippi. Les marchands se remirent vite de ce choc et le commerce reprit de plus bel. Enfin l'unité de ce prétendu empire colonial fut rétabli en 1774 par l'acte de Québec qui englobait dans le territoire canadien le région des Grands Lacs et le voisinage du Mississippi. Tandis que la traite des fourrures va bon train dans l'Ouest du pays, l'Est est soumis à l'invasion américaine qui vient se briser sur les rocs de Québec par la défaite de Montgomery.

La paix se rétablit en 1783 par le traité de Paris; les Etats-Unis sont déclarés indépendants et obtiennent en plus la région des Alléghanys. A partir de ce moment la question des Grands Lacs se pose en toute acuité. Bien que les frontières entre les deux pays ne soient pas déterminées avec exactitude, il est certain que la grande partie des réserves à fourrures des Grands Lacs passent aux mains des américains; Détroit, Niagara, Michilimakinac et Grand Portage, postes créés, développés et exploités par les Canadiens passent nominalement à leur rivaux; cependant il y a toujours une lueur d'espoir, les Canadiens, grands amis des indiens, contrôlent encore le commerce des pelleteries dans cette vaste contrée qui ne connaît pas de loi et de traité, ce n'est qu'en 1791 que l'armée américaine prendra place dans ses acquisitions de 1783. A leur tour, les Américains s'intéressent au commerce de la fourrure; l'Américan Fur Company exploite les mêmes champs que les marchands canadiens et la rivalité devient de plus en plus vive. Les Canadiens,

obligés de se replier au Nord et à l'Ouest après la cession définitive des forts et postes de traites, organisent le commerce du blé et de la farine sur les lacs et s'emploient à ravitailler les garnisons américaines. La proximité de ces deux voisins, Etats-Unis et Canada, force l'Angleterre à signer le traité de 1794 où il est stipulé à l'article III :

"It is agreed, that it shall at all times, be free to His Majesty's subjects and to the citizens of the United States.....freely to pass and repass, by land and inland navigation, into the respective territories and countries of the two parties on the continent of America.....and to navigate all the lakes, rivers and waters thereof, and freely to carry on trade and commerce with each other..."

Cet article du traité d'Amitié, de Commerce et de Navigation consacre un état de vivre existant depuis déjà plusieurs années. En effet, le Vermont peuplé de 12,000 habitants environ en 1785 n'avait aucun débouché pour ses produits, seuls le lac Champlain et la rivière Richelieu le rattachaient à l'Océan par le fleuve Saint-Laurent, c'était sa voie naturelle de commerce, l'Angleterre s'opposa d'abord à laisser passer les produits américains au port de Saint-Jean; en 1786, le gouvernement fit mine de tolérance, enfin le traité de Jay accorde pleine liberté. Il ne faudrait cependant pas se méprendre sur la libéralité anglaise; cette concession accordée sur les Grands Lacs et le lac Champlain voilait deux motifs intéressés, d'abord celui de ne pas déplaire aux marchands de Montréal et l'autre, l'espoir de ramener les

états américains dans le giron impérial; l'exemple du Vermont est typique en ce sens.

Avec ce nouveau traité le commerce du Saint-Laurent semble prendre une orientation nouvelle, le trafic des fourrures diminue sur les Saint-Laurent, et à partir de 1800 les transports de blé et de grains augmentent graduellement. C'est ainsi qu'en 1807 à Québec on appareilla 259 bateaux d'une cargaison totale de 42,293 tonnes; en 1810, le nombre des navires atteint 661 et leur cargaison 143,893 tonnes. Le commerce du bois rivalise avec celui du blé et de la farine: en 1807, nous exportons 11,195 tonnes de bois dur (chêne), 3,300 tonnes de pin, 107,642 planches et 1,783,890 découpures de bois; l'accroissement atteint son point culminant en 1810 quand 33,798 tonnes de bois dur (chêne), 69,271 tonnes de pin, 312,423 planches et 3,887,306 découpures de bois sont exportés en Angleterre. Après 1810, le commerce décline jusqu'à la guerre de 1812. Et voilà la première partie de l'histoire du droit international du Saint-Laurent terminée.

Au cours de cette période, le Saint-Laurent a changé de maîtres par deux fois, c'est d'abord la France en 1534 qui devient le nouveau maître de la Rivière du Canada, souveraineté finalement reconnue par le traité de Ryswick en 1697; ensuite c'est l'Angleterre qui en prend possession à la suite du traité de Paris en 1763. Cependant cette souveraineté successive de la France et de l'Angleterre ne fut pas sans conteste puisqu'à chacune des extrémités du fleuve surgissent des difficultés. C'est d'abord l'Angleterre qui en 1713, à la paix d'Utrecht, contrôle le Golfe et plus tard les Etats-Unis, en 1783, acquiè-

rent des droits sur les Grands Lacs. Il y a là comme une règle mathématique qui revient constamment et semble vouloir établir dès le début le régime international du fleuve. Pendant la souveraineté française (1534-1760), l'entrée du réseau fluvial est contestée et finalement concédée; au cours de la souveraineté anglaise ce sont les sources mêmes du fleuve qui font objet de discussion et que le traité de Jay partage également entre le nouveau maître et ses anciennes colonies.

On nous croira peu-être naïf de parler de droit international et de règles établis à cette époque; cependant nous croyons que les droits existent en dépit des manuels et en dehors des conférences, le droit de propriété est éternel et existait même avant que l'homme l'eut classé dans ses codes. Toutefois, nous n'avons ici qu'un seul objet, montrer que le fleuve Saint-Laurent, dès l'origine de sa découverte, devenait sujet du droit international à cause des multiples intérêts qu'entraînait sa possession.

\*\*\*\*\*

SECONDE PARTIE

LE SAINT-LAURENT D'APRES 1812

Nous entreprenons d'étudier ce qu'il conviendrait d'appeler l'histoire du Saint-Laurent contemporain. En effet, après 1812 les Etats-Unis et le Canada forment deux pays réellement distincts. L'Angleterre avait toujours espérer pouvoir ramener ses anciennes colonies sous son influence, le traité de 1783 n'était pour elle qu'une passade, son espoir affermi par le cas du Vermont que l'économie et la géographie rattachait au Québec, demeurera ancré dans son esprit jusqu'au jour de la déclaration de guerre. Le traité de 1791, celui de Grenville en 1795, laissaient à la métropole de bonnes raisons de croire à un rapprochement mais les guerres napoléoniennes vinrent tout gâter. Le blocus anglais mécontenta les américains qui, de leur côté, refusaient de respecter les traités de 1791 et 1795, tout cela amena la guerre à brève échéance et de nouveau Canadiens et Américains se firent la lutte. Nous passons sous silence les exploits des uns et des autres pour en arriver au traité de Ghent en 1814 qui ne change en rien la situation, ce n'est que la confirmation de 1783, chacun retourne les territoires conquis et les frontières des deux pays demeurent les mêmes qu'auparavant. La période qui suit 1814, bien que relativement plus courte que la première, demande d'être partagée à cause des événements qui dès lors s'accroissent rapidement. Nous choisirons l'année de la Confédération (1867) pour diviser notre étude. Le choix de cette année n'est pas arbitraire puisqu'à ce moment le Canada se donne une constitution

nouvelle et qu'alors la guerre de Sécession chez nos voisins brise nos relations avec eux. On voit clairement que par la suite notre pays prendra une orientation nouvelle dans sa politique et le statut du Saint-Laurent ne sera pas sans se ressentir de ce courant nouveau.

(1814-1867)

Le traité de Ghent, comme on l'a vu, n'ajoutait rien de nouveau à celui de Paris (1783). Un état d'esprit cependant s'en suivit, une froideur extrême entre Américains et Anglais. D'une part, les Américains battus sur toute la ligne demeuraient piteux et ne réclamèrent rien de ce qu'ils se proposaient, les Anglais eux, heureux de se débarrasser d'une guerre, signèrent un traité en hâte pour être libre ensuite et donner le coup de grâce à Napoléon. On peut donc dire que nos voisins étaient servis par les circonstances et qu'en toute autre occasion, le traitement eût été différent. Les relations entre les deux pays furent lentes à reprendre, en 1815 une convention commerciale entre l'Angleterre et les Etats-Unis, bien que signée, ne fut pas ratifiée. Cependant le ministre américain à Londres, Albert Gallatin, signataire du traité de Ghent, tentait d'obtenir pour son pays la liberté de navigation sur le Saint-Laurent, et dès 1818 il passait régulièrement au ministère des affaires étrangères pour renouveler ses réclamations. Ces dernières sont contenues dans le American Paper on the Navigation of the Saint-Lawrence (18th Protocol). Tandis que la réponse anglaise est comprise dans le "British Paper on the Navigation of the Saint-Lawrence (24th Protocol).

Ces deux publications, sorties en 1823, donnent l'opinion de chacun des pays en ce qui regarde la navigation libre sur le Saint-Laurent. Les arguments cités alors de part et d'autre sont ceux qui reviendront continuellement par la suite, aussi jugeons-<sup>NOUS</sup> de les présenter dès le début. Nous donnerons donc les arguments mis de l'avant par les Etats-Unis et la réponse de l'Angleterre à ces prétentions.

Chez les Américains, les arguments apportés en leur faveur peuvent se diviser comme suit:

- A) argument géographique
- B) argument économique
- C) argument historique
- D) argument de droit.

A. Argument Géographique: le traité de 1783 avait fait des Grands Lacs la limite du territoire américain, celui de Ghent était venu consolidé cet état de chose. aussi nos voisins voyaient-ils dans le Saint-Laurent une issue naturelle vers la mer.

"The river is the only outlet provided by nature for the inhabitants of several among the largest and most populous states of the american union.

Their right to use it, as a medium of communication, rest upon the same ground of natural right and obvious necessity heretofore asserted by the Government in behalf of the people of other portions of the United States, in relation with the river Mississippi".

(p. 34 doc. no 43) (20e cong. 1ere session)

En plus d'insister sur la question de géographie, on compare la

la situation du Mississippi à celle du Saint-Laurent. Les deux traités de Paris, 1763 et 1783, en leur article 7 et 8 respectivement accordaient libre navigation sur le Mississippi, il devrait en être ainsi du Saint-Laurent déclarent les Américains.

B. Argument Economique: Si la terre est une source de production, l'eau permet de faire la distribution de ces ressources naturelles. Toute production qui ne serait pas distribuée deviendrait une perte et dès lors la possession du sol une charge inutile.

"The relations between the soil and the water, and those of man to both, form the eternal basis of this right. These relations are too intimate and powerful to be separated. A nation deprived of the use of the water flowing through its soil, would see itself stripped of many of the most beneficial uses of the soil itself; so that its right to use the water, and freely to pass over it, becomes an indispensable adjunct to its territorial rights.... Why should the water impart its fertility to the earth, if the products of the latter are to be left to perish upon the shores".

(ibid. p.37)

C. Argument Historique: La conquête du Canada permit à l'Angleterre de prendre possession du Saint-Laurent et de l'incorporer à son empire. A ce moment, les Etats-Unis, alors colonies britanniques prirent part à cette conquête et ce droit de naviguer sur le Saint-Laurent leur revient en stricte justice.

"If Great Britain possessed the navigation of this river prior to 1763, so did the people of United States, as part, at that time, of her own empire.

"If she did not, but only first acquired it when the Canadas were acquired, the people of the United States, acting in common with her, acquired it in common and at as early a date". (Ibid. p. 40)

D. Argument de droit: le droit de naviguer librement sur le fleuve est un droit naturel.

"The common right to navigate it, is on the other hand, a right of nature.... as a general principle it stands unshaken". (Ibid. p. 35)

D'ailleurs ce droit est reconnu par le droit international et le traité de Vienne que l'Angleterre elle-même a signé.

"There is no principle of international law and universal justice, upon which the provisions of the Vienna treaties are founded, that does not apply to sustain the right of the people of the United States to navigate the Saint-Lawrence". (Ibid. p. 37)

Enfin, c'est Grotius lui-même qui vient à l'appui des arguments américains.

"Property, he says, was originally introduced with a reservation of that use which might be of general benefit and not prejudicial to the interest of the owner."

"A free passage ought to be allowed not only to persons, but to merchandise: for no power has a right to prevent one nation trading with another at a remote distance; a permission which, for the interest of the society,

should be maintained; nor can it be said that any one is injure by it, for, though he may thereby be deprived of an exclusive gain, yet the loss of what is not his due as a matter of right, can never be considered as a damage, or the violation of a claim."

(Ibid. p. 41)

C'est l'argument du droit de passage; celui qui n'a aucune sortie directe sur la mer a droit de faire du fleuve en aval un usage innocent, c'est-à-dire qui ne cause aucun dommage et n'occasionne aucune perte aux riverains du fleuve.

L'Angleterre, de son côté, répondait aux arguments américains par un argument de droit tiré de Grotius, Vattel et Bynkershoek. Il fallait distinguer entre droit parfait et imparfait.

"The first question, therefore, to be resolved, is, whether a perfect right to the free navigation of the Saint-Lawrence can be maintained according to the principles and practice of the law of the nations." Referring to the most eminent writers on that subject we find that any liberty of passage to be enjoyed by one nation through the dominions of another, is treated by them as a qualified occasional exception to the paramount rights of property: "The right of passage, says Vattel, is also a remainder of the primitive communion in which the entire earth was common to men and the passage was every where free according to their necessities."

Parmi ces droits naturels qui ont survécu au nouvel ordre des choses, on compte le droit de nécessité et le droit d'usage inno-

cent sous lequel nous plaçons le droit de passage.

"Rivers, says Grotius, are subject to property though, neither where they rise, nor where they discharge themselves, be within our territory."

"Property, says Bynkershoek, cannot deprive nations of the general right of travelling over the earth in order to have communication with each other, for carrying on trade, and other just reasons."

Et nous continuons l'argument anglais prétendant que seul le droit de faire commerce permet la navigation libre. Tout autre intérêt ou intention en temps de paix comme en temps de guerre ne saurait restreindre le droit de propriété sur un fleuve; les relations du sol et du fleuve avancées par le plénipotentiaire américain de même que toute distinction entre rivières ne valent pas ici. L'inquiétude anglaise est d'ailleurs ~~expr~~ exprimée dans cet extrait du 24e protocole; "The exercise of a right, which thus goes the length of opening a way for foreigners into the bosom of every country must necessarily be attended with inconvenience, and sometimes with alarm and peril to the state whose territories are to be traversed." Et enfin, insistant sur l'imperfection du droit de passage, l'écrit anglais signale cet opinion de Vattel:

"The right of Innocent Use, says Vattel, is not a perfect right like that of necessity; for it belongs to the master to judge if the use we would make of a thing that belongs to him, will be attended with no damage or inconvenience."

Comme on le voit l'Angleterre s'attache surtout à la question de droit, elle sait fort bien que c'est là le point tournant de la question sans cela, les arguments économiques, géographiques et historiques apportés par M. Gallatin au nom des Etats-Unis, ne valent rien. Cependant l'Angleterre s'étonne que les Etats-Unis n'aient soulevé cette question avant 1818, les traités de 1783 et 1812 n'en parlent pas et il n'est fait aucune mention de ces réclamations avant ce jour.

Nous avons mis en présence la thèse américaine et la thèse anglaise, toutes deux apportent des arguments solides. On remarquera cependant que l'Angleterre ne contrecarre pas directement le projet américain, elle admet même un droit mais imparfait en lui-même, il ne dépend que de son contentement de le rendre parfait par une convention où un traité, en plaidant ainsi l'Angleterre sauve son prestige et ne mécontente pas les vues américaines. Si bien que le secrétaire d'état américain John Quincy-Adams, en réponse à une lettre de M. Albert Gallatin, lui écrivant de Londres, lui recommande d'en venir à une entente écrite (traité ou convention) avec l'Angleterre s'il lui fallait en dernier lieu passer par cette formalité. Il n'en reste pas moins vrai que les droits américains étaient justes et existaient réellement; peut-être alors la nécessité n'étant pas aussi pressante qu'aujourd'hui ne plaçait-elle pas ce droit au rang de parfait.

En ce qui regarde l'histoire, la conquête du Canada donnait aux Etats-Unis le droit de navigation sur le Saint-Laurent; les guerres de 1774 et 1812 leur enlevaient-elles pareil droit?

Nous ne le croyons pas, parce que dans ces guerres la question du Saint-Laurent était hors de cause, on se battait tout simplement pour l'indépendance des colonies de la Nouvelle Angleterre. Si l'on compare le cas au domaine privé, on doit dire que le père ne peut enlever à ses fils lorsqu'ils viennent à maturité (21 ans) les droits acquis durant leur jeunesse et adolescence. Enfin l'argument économique dans le temps n'avait pas de réelle valeur mais aujourd'hui le négliger serait faire un faux pas.

Au Canada, les résultats du traité de Ghent furent moins heureux, les marchands de Montréal auraient voulu profiter des victoires canadiennes pour assurer leur prédominance sur les Grands Lacs, ou du moins établir un état indigène entre les rives de l'Ohio et du Mississipi. De cette façon, on conserverait indirectement la traite des fourrures et dès lors le rêve de l'empire commercial du Saint-Laurent se trouvait réalisé. Mais il n'en fut pas ainsi, les prétentions indiennes avancées par les marchands n'eurent pas même le bénéfice d'une discussion. On pensa donc de faire du Saint-Laurent une artère de commerce impérial mais pour réaliser ce programme il fallait l'union des deux Canadas. C'est à quoi s'emploieront les trafiquants de Montréal désormais. Economiquement parlant, le projet avait du bon, il nous permettrait de régulariser notre commerce avec les Etats-Unis et de régler définitivement la question des tarifs imposés dans le port de Québec; c'est probablement l'unique côté favorable de l'affaire. Tandis qu'à Londres on discutait de droit international pur, de droit parfait et imparfait, l'Etat de New-York entreprenait le creusement du canal Erié dans le but évident

de détourner le commerce des lacs au profit de son port naturel, New-York. Canadiens et Américains avaient abandonné l'idée du libre échange sur les lacs et les produits canadiens profitant d'une préférence impériale se dirigeaient vers la Métropole. Le haut Saint-Laurent lui-même perdait de sa valeur depuis le creusement du canal Rideau permettant d'éviter tous les rapides du fleuve sauf ceux de Lachine où un canal était aménagé de longue date. En 1829, le canal Welland est ouvert avec une profondeur de 8 pieds. Les Américains en profitent à nos dépens; ainsi, en 1834, 40,634 boisseaux de blé sont dirigés sur Montréal par le canal Welland tandis qu'Oswégo détourne 224,285 boisseaux; pour la même année le canal Lachine laisse passer 91,862 barils de farine et 295,968 boisseaux de blé; de son côté, le canal Erié compte 977,027 barils de farine et 748,433 boisseaux de blé. Ajoutons à cela la réduction des tarifs anglais due à l'influence de la ligue de Cobden et au nouvel ère de libre échange, l'on verra bientôt que le Saint-Laurent se trouve en piètre position. Aussi les marchands poussent-ils de l'avant le projet d'Union des provinces; ils envoient à Londres de longues listes de signatures et de pétitions. ils réussissent même à intéresser Lord Durham qui dans son fameux rapport ne fera que réaliser le programme des marchands. Ces derniers encourageaient du même coup le creusage des canaux sur le Saint-Laurent créant une voie navigable continue d'une profondeur de 9 pieds. La politique cependant tient le haut du pavé, la chambre des députés veut obtenir le droit de contrôler les subsides, le gouverneur refuse, la rébellion éclate en 1837. Les projets de canalisation sont oubliés au milieu des troubles, si bien qu'en 1838 le gou-

vernement déclare qu'on n'a plus d'argent pour continuer les travaux; le rapport Durham, en 1839, recommande le Saint-Laurent comme joint commercial et politique avec la Métropole. Désormais avec l'Union des Législatures (1841), on n'aura plus qu'une idée chez les Marchands: finir les canaux tandis que le protectionisme existait encore en Angleterre et établir alors la supériorité du Saint-Laurent comme route commerciale. Avec la consolidation du Canada en un seul bloc, il importait de déterminer nos frontières avec nos voisins du Sud. La première en liste est celle du Maine que le traité d'Ashberton-Webster(1842) régla définitivement. On réglementa aussi la question de l'esclavage en Afrique et le sort des réfugiés de justice. Pour nous, ce qui nous intéresse davantage, c'est l'article VII où il est dit:

It is further agreed, that the Channels in the river Saint-Lawrence on both sides of the Long Sault Islands and of Barnhart Island, the channels in the River Détroit, on both sides of the Island Bois Blanc, and between that island and both the Canadian and American shores, and all the several channels and passages between the various islands laying near the junction of the River Saint-Clair with the lake of that name, shall be equally free and open to the ships, vessels, and boats of both parties."

C'est la première fois depuis les hostilités de 1812 où il est question officiellement de la navigation sur le fleuve on remarquera qu'on s'accorde navigation que jusqu'à Cornwall, c'est-à-dire dans les limites du fleuve où les deux pays ont une

commune frontière, le bas du fleuve et le droit à la mer sont passés sous silence.

Quelques années plus tard, l'Angleterre et les Etats-Unis entrent en pourparler et règlent la frontière de l'Oregon (1846). L'Angleterre alors reconnaît avec les Etats-Unis la navigation libre sur la rivière Columbia. C'est ce que nous dit l'article II:

"From the point at which the 49th parallel of north latitude shall be found to intersect the great northern branch of the Columbia river, the navigation of the said branch shall be free and open to the Hudson's Bay Company, and to all British subjects trading with the same, to the point when the said branch meets the main stream of the Columbia, and thence down the same main stream to the Ocean, with free access into and through the said river or rivers; it is being understood, that all the usual portages along the line thus described, shall in like manner be free and open."

On se demandera que vient faire ici la rivière Columbia; on se rappellera le rapprochement fait par les Etats-Unis entre le Mississipi et le Saint-Laurent, et la réponse de l'Angleterre prétendant qu'elle ne s'était jamais servie du haut Mississipi. Ici, l'argument anglais ne vaudra plus puisque par traité elle réclame pour elle la navigation libre sur un fleuve dont la majeure partie coule en territoire américain. Cette idée de navigation libre devenait populaire au Canada. Les marchands voyaient le protectionisme anglais s'effondrer, et avec lui la préfé-

rence impériale; les concessions de tarifs faites au Canada sur le blé et le bois disparaissant, nous serons obligés de nous trouver de nouveaux marchés. Naturellement, c'est vers les Etats-Unis qu'on regarda, en 1846: James Buchanan, ancien ministre canadien à New-York, suggérait, dans une lettre ouverte, au parlement canadien, d'ouvrir la navigation libre sur le fleuve; ce n'était pas sa première lettre du genre, lorsqu'il était à New-York il avait fait la même suggestion à Lord Durham, vers 1838.

Tandis qu'on hâte le creusage des canaux sur le St-Laurent, le commerce ne cesse de diminuer; les importations, ainsi que les exportations, s'en ressentent; ainsi, en 1844, il est entré dans le port de Montréal 1,610,659 livres de sucre et 937,105 livres de thé, si l'on compare ces chiffres avec ceux de 1846, soit 895,046 livres de sucre et 603,038 livres de thé, on constatera une diminution sensible. Nos envois vers le Royaume-Uni sont en regard de nos importations; voici une comparaison entre l'année 1847 et 1848:

1847 -	628,001	boisseaux de blé	651,035	barils de farine
1848 -	238,051	" " "	383,595	barils " "

Cette diminution du commerce nous orientait de plus en plus vers un rapprochement avec les Etats-Unis. Le rêve de faire du St-Laurent la base d'un empire commercial venait de s'effondrer. Malgré le parachèvement tardif du réseau maritime continua de 9 pieds sur le fleuve (1848), il était évident que tout espoir était perdu. On vit s'élever au Canada une campagne d'annexion aux Etats-Unis qui, bien que de courte durée, eut cependant ceci de bon; amener le traité de Réciprocité de 1854 entre les Etats-Unis et le Canada.

On y établit des droits de pêches sur nos côtes pour les américains qui eux nous font la même concession chez-eux. (art. I et II). Plus loin (art. III), on admet en franchise aux Etats-Unis notre bois, blé, farine, beurre, poissons etc. C'est l'article IV cependant qu'il importe de citer:

"It is agreed that the citizens and inhabitants of the United States shall have the right to navigate the river Saint-Lawrence used as the means of communication between the Great Lakes and the Atlantic Ocean with their vessels, boats and crafts, as fully and as freely as the subjects of her Britannic Majesty, subject only to the same tolls and other assessments as now are or may hereafter be exacted of Her Majesty's subjects, it is being understood, however, that the British Government retains the right of suspending this privilege on giving due notice thereof to the government of the United States."

Pour la première fois, le Canada accorde aux Etats-Unis le droit de passage sur tout le fleuve Saint-Laurent; le traité de 1794 avait accordé le droit de navigation intérieure sur les Grands Lacs et la partie internationale du fleuve; le traité d'Ashberton, en 1842, avait réaffirmé ces droits; l'ajustement des frontières de l'Orégon avait pose un précédent en établissant la navigation libre sur la rivière Columbia. Le traité d'Elgin (1854) venait couronner sa marche vers la liberté en établissant nettement le droit pour les Américains d'atteindre la haute mer via le fleuve. Les vues du plénipotentiaire américain, M. Albert Galatin (1818-1823) triomphaient enfin. Cette

concession, quoique tardive, place désormais notre fleuve au rang des fleuves internationaux et c'est ce régime qu'on devra lui appliquer. Cependant, l'Angleterre a le privilège de révoquer cet article IV du traité, elle ne le fera pas mais on voit qu'il existe encore une hésitation dans l'attitude anglaise: on concède d'un côté mais on se ménage une porte de sortie d'autre part.

Le Canada tire de ce traité de nombreux avantages d'autant plus qu'à la liste de produits manufacturés inscrits dans notre tarif, le pays peut ajouter constamment. Par ce manège, nos produits naturels passent aux Etats-Unis en franchise, tandis que les fabricants américains sont grevés de taxes. On voit d'ici quel profit en retire le Dominion et l'on se demande pourquoi les Etats-Unis n'ont pas dénoncé ce traité avant 1866. On peut croire que voulant conserver la liberté de passage sur le Saint-Laurent, liberté conditionnelle que l'Angleterre pouvait révoquer sur avis, nos voisins hésitèrent longtemps avant de rejeter le pacte en entier; car s'il comportait pour eux des désavantages économiques, il ne leur apportait pas moins cette concession si longtemps recherchée, libre passage des Grands Lacs à l'Océan.

La guerre de Sécession amena la fin du traité; l'Angleterre en ravitaillant les Etats du Sud s'était attiré le mécontentement des Etats du Nord, aussi dès 1866 Washington signifia-t-il son désir de voir le pacte de 1854 prendre fin.

Avec la révocation du traité, le privilège de la liberté de navigation sur le fleuve est suspendu et durant cinq ans, période relativement courte, le fleuve redevint fleuve fermé pour nos voisins du Sud.

Durant ce temps le Canada se donnait une constitution; aspirant à plus de liberté, les Canadiens, après la conquête du gouvernement responsable, se devaient de détruire le triste Acte d'Union de 1841 ne répondant plus aux aspirations de tous, et d'ailleurs presque inopérant. Avec la Confédération, le Canada prend réellement son dernier essor vers la liberté complète, se sentant grandir par l'espérance d'étendre son domaine d'un océan à l'autre. Ce pas dans le domaine constitutionnel aura aussi son influence sur le domaine commercial et, partant, sur le régime fluvial.

(1867-1932)

Par l'union des Provinces Maritimes avec Québec et Ontario, et la perspective de grandir davantage son domaine, le Canada devient un pays d'envergure et, dès lors, ses relations avec ses voisins deviennent plus sérieuses. Il importait d'abord à notre pays de rétablir le traité d'Elgin que la guerre de Sécession avait effacé. Des négociations, entreprises à Washington avec Sir John MacDonal d comme représentant de la Grande Bretagne, aboutissent au traité de 1871.

Nous n'entreprendrons pas de discuter la valeur de ce traité, seuls nous intéressent les articles s'adressant à la navigation sur le Saint-Laurent; c'est d'abord l'article XXVI :

"The navigation of the River Saint-Lawrence, ascending and descending from the 45 th parallel of north latitude where it ceases to form the boundary between the two countries, from, to and into the sea, shall for ever remain free and open for the purposes of commerce to the

"citizens of the United States, subject to any laws and regulations of Great Britain or of the Dominion of Canada, not inconsistent with such privilege of free navigation."

Voilà le dernier pas vers la libre navigation sur le fleuve. Le traité d'Elgin l'avait déjà accordée mais non sans restrictions, l'Angleterre se réservant le droit de révocation. En 1871, on stipule que l'artère commerciale doit rester ouverte pour toujours, dès lors il n'y a plus l'ombre d'un doute sur la question.

Plus loin, à l'article XXVII, chacun des pays concède à l'autre le droit de naviguer sur leurs canaux respectifs, mention particulière étant faite pour le canal de Welland et celui de la rivière Saint-Clair. En dernier lieu, les Etats-Unis accordent au Canada des privilèges sur le lac Michigan; ceux-ci sont spécifiés à l'article XXVIII.

"The navigation of Lake Michigan shall also, for the term of years mentioned in article XXXIII of this treaty, be free and open for the purposes of commerce to the subjects of Her Britannic Majesty, subject to any laws, and regulations of the United States, or the States bordering thereon, non inconsistent with such privilege of free navigation."

Dans la période qui suit 1871, le Canada brûle les étapes et prend rapidement place parmi les grandes nations. C'est d'abord une expansion territoriale, successivement le Manitoba (1870), la Colombie Britannique (1871), l'Île du Prince Edouard (1873) et enfin la Saskatchewan et l'Alberta (1905) sont annexés aux quatre provinces confédérées en 1867. Puis, pour faire de ce

domaine géographique une unité économique, il fallait des voies de communications capables de lier entre elles les contrées nouvelles. Dès 1885, le Canadien Pacifique exploite un chemin de fer intercolonial, tandis qu'en 1905, la voie navigable continue de Port-Arthur à l'Océan est portée de 9 à 14 pieds de profondeur. Cependant nos voisins du Sud ne sont pas sans influencer la politique du pays, nos gouvernants veulent se protéger contre eux et installent un protectionisme rigoureux sur notre commerce, permettant ainsi à nos industries naissantes de se développer. Peu à peu, cette crainte s'évanouit et avec l'avènement de Sir Wilfrid Laurier, le gouvernement adopte une politique de protection libérale, les tarifs sont abaissés de 20 et 35%; l'immigration, d'autre part, amène le développement de l'Ouest et, de 1903 à 1913, 2,500,000 nouveaux venus s'installent au pays. Dans cette course vers le progrès, tandis que le commerce, l'industrie et l'agriculture se développent, il importait que notre pays déterminât une fois pour toute le territoire fluvial et maritime sur lequel s'exerçait sa juridiction, et c'est en 1909 que la Grande Bretagne signe à Washington le traité des Eaux Frontières. C'est surtout sur les Grands Lacs que se porte l'attention des négociateurs du traité, on établit aussi la frontière internationale sur le fleuve et enfin on réaffirme la liberté de navigation sur le réseau laurentien.

"The high Contracting Parties agree that the navigation of all navigable boundary waters shall for ever continue free and open for the purposes of commerce to the inhabitants and to the ships, vessels and boats of both countries equally.....

"It is further agreed that so long as this treaty shall remain in force, this same right of navigation shall extend to the waters of Lake Michigan and to all canals connecting with boundary waters, and now existing or which may hereafter be constructed on either side of the line."

Bien qu'il ne s'agisse ici que des eaux limitrophes, plusieurs s'accordent à reconnaître qu'alors la Grande Bretagne accorde définitivement le libre accès aux Etats-Unis sur tout le réseau du Saint-Laurent. En effet, seuls les Grands Lacs ne possédaient pas un statut juridique défini par un traité quelconque. Par le traité de 1909, il ne fait plus l'ombre d'un doute que la voie maritime de Duluth à l'Océan est devenue internationale puisque les Grands Lacs sont assimilés aux eaux frontières et que, sur ces dernières, les navires peuvent faire commerce en toute liberté.

Ici se termine notre enquête sur l'histoire du droit international fluvial. Après 1909, plusieurs conventions et traités seront signés, mais ne viendront rien ajouter, ni retrancher aux privilèges accordés et acquis par les deux pays. Qu'il nous suffise de parler ici de la Commission Conjointe Internationale créée en 1909 et ayant charge de toutes les questions relatives aux eaux limitrophes qui gisent entre le Canada et les Etats-Unis. C'est cette Commission qui, en 1920, 1924, 1932, 1939 et 1941, entreprit les négociations pour le creusement du Saint-Laurent et l'utilisation de l'énergie électrique sur le fleuve; ces discussions, faites dans l'esprit le plus pacifique,

donnent au monde un exemple de concorde et de sincérité.

Enfin, citons quelques traités réglementant la pêche sur nos rives; celui de 1923, interdisant la pêche du flétan durant une période déterminée de l'année et celui de 1937, réglementant la pêche du saumon en Colombie Canadienne. Ces traités ne changent en rien l'esprit de 1909, pas plus, d'ailleurs, la convention de commerce passée en 1935 avec les Etats-Unis.

Comme nous le voyons, le Canada et les Etats-Unis, en 1939, sont dans des relations les plus enviables et notre pays, entré en guerre cette même année, n'a pas à se soucier de sa frontière du Sud et peut donner le meilleur de ses forces pour aider l'Empire britannique dans sa lutte contre le continent européen. La guerre présente changera-t-elle le statut du Saint-Laurent? Il est trop tôt pour présumer quoi que ce soit, contentons-nous des positions acquises au cours de notre histoire et surtout depuis 1812.

Pour mettre fin à cette période 1812-1939, rappelons rapidement la marche de notre fleuve vers son statut international.

La guerre de 1812 avait remis toutes les questions en jeu et même supprimé, d'après certains, tous les droits acquis par les Etats-Unis sur notre fleuve. L'Angleterre n'ayant plus accès aux sources du Mississippi, les Etats-Unis étaient exclus du Saint-Laurent. Des discussions s'élèvent à Londres, entre plénipotentiaires américains et ministres anglais; aucun résultat positif n'est obtenu, tout au plus établit-on la position de chacune des parties.



## CHAPITRE IV

### La question économique

On se demandera peut-être que vient faire ici la question économique alors qu'il s'agit d'une question de droit? Qu'il nous suffise de rappeler ici qu'au régime fluvial se rattache le problème de la navigation et que tout fleuve, fut-il morcelé entre divers pays, ne peut être international, s'il n'est navigable. Déjà l'idée de navigabilité évoque en nous la question du transport entraînant à sa suite le problème des communications.

C'est donc ici, dans la question économique que l'on retrouve les arguments apportés par Albert Galatin, en 1818, en faveur de l'internationalisation du fleuve: d'abord les relations du sol et de l'eau, l'un producteur, l'autre distributeur; ensuite l'argument du droit de passage pour les habitants riverains des Lacs et qui n'ont pas d'autre accès à la mer. Ce sont ces deux arguments que nous reprendrons pour les élaborer avec toute la force que leur prêtent les circonstances présentes.

Nous nous intéresserons surtout à l'économie des Grands Lacs vu que ce sont eux qui conditionnent la valeur des arguments cités plus haut. D'abord la démographie sur le côté américain. Huit états américains sont directement intéressés au commerce sur les Grands Lacs; nous les citerons en donnant leur population et les principaux ports qui s'y

rattachent.

Minnesota	2,564,000h.	Duluth
Wisconsin	2,900,000,h.	Milwaukee
Michigan	4,763,000 h.	Détroit
Ohio	6,713,000 h.	Toléro, Cleveland
Indiana	3,450,000 h.	Gary, Michigan
Pensylvanie	10,136,000 h.	Erié
New-York	12,935,000 h.	Buffalo. Rochester, Oswégo
Illinois	7,845,000 h.	Chicago

Ainsi plus de 50,000,000 d'habitants du centre des Etats-Unis n'ont que le réseau du Saint-Laurent pour communiquer avec la Haute Mer. Il conviendrait d'ajouter ici neuf autres états que la nécessité des moyens de communication rattache à l'économie des Grands Lacs. Ainsi, des Etats d'Iowas, du Mississouri, des deux Dakotas, du Nébraska, du Kansas, du Montana, du Wyoming, du Colorado et de l'Idaho, les frais de transports ferroviaires sont plus bas pour aller vers Chicago que pour aller vers l'Atlantique ou le Golfe du Mexique. En effet, de Sand Point (Montana) et de Lewiston (Idaho), il en coûte le même prix pour transporter 100 lbs. de marchandise vers Chicago ou Galveston, soit \$2.21. De Cheyenne (Wyoming), Denver et Pueblo (Colorado), les prix pour la même quantité de marchandise sont de \$1.02 et \$1.20 en direction de Chicago et Galveston respectivement. On voit par l'immensité du

territoire intéressé et par l'énorme population qui s'y trouve que la question des Grands Lacs devient sérieuse et que l'accès à la mer devient <sup>une</sup> nécessité. L'Angleterre de 1820 ne voyait pas alors la nécessité d'accorder pareil passage, aujourd'hui on ne saurait contester ce droit.

Si maintenant l'on considère la production des Etats en cause, l'on verra que cette relation entre le sol et l'eau devient évidente, que le plénipotentiaire américain au temps de 1820 avait raison de citer cet argument économique. Pour la production des grains, voici quelle est la part apportée par les états du centre américain n'ayant que les Grands Lacs comme débouché.

(en boisseaux)

	Etats-Unis	Etats Centre	%
Blé	834,677,000	598,954,000	71.8
Orge	66,563,000	55,359,000	83.2
Barley	196,849,000	143,854,000	73.1
Maïs	2,889,850,000	1,930,966,000	66.8
Avoine	1,334,707,000	1,071,938,000	78.7

N.B. Ces chiffres sont pris sur une moyenne de 10 ans.

On voit donc que plus de 75% de la production des grains américains doivent s'écouler sur les Lacs et que conséquemment la distribution de ces produits nécessite une artère commerciale donnant accès à la grande route des peuples: l'Océan.

Les chiffres apportés précédemment prouvent d'emblée la nécessité d'ouvrir notre fleuve à la navigation américaine; cependant, si nous avons accordé ce privilège dans le passé, pouvons-nous dire, qu'en pratique, c'est là une concession valable. Nous ne le croyons pas, puisque la quantité du commerce américain passant par nos canaux est négligeable. Voilà pourquoi, on a songé à agrandir et développer nos canaux sur le Saint-Laurent, de sorte que la production du centre du continent puisse atteindre la haute mer sans difficulté. C'est la question de la canalisation du Saint-Laurent discutée et en marche depuis 1910 et dont nous allons faire l'histoire et la critique dans les pages à venir.

Nous parlerons d'abord du projet lui-même, suivront l'histoire de nos canaux et un bref résumé des négociations, enfin, pour insister sur la nécessité du projet, quelques arguments économiques soutenus à l'aide de statistiques viendront clore la question.

### La Canalisation

L'expression "Canalisation du Saint-Laurent" s'applique à un projet dont le but serait d'établir une voie navigable ininterrompue sur le Saint-Laurent, entre Montréal et les eaux libres du lac Supérieur, en aménageant un chenal de 27 pieds de profondeur, des barrages, des écluses et autres ouvrages qui permettraient aussi aux transatlantiques de 25½ pieds de tirant d'eau de doubler Montréal pour se

rendre aux ports occidentaux des Grands Lacs, Port-Arthur, Fort-William, Duluth et Chicago. Le projet, tel qu'on l'envisage, comporterait de plus l'aménagement d'une source d'énergie de 2,200,000 chevaux dans la section internationale du Saint-Laurent.

Il est à remarquer que Montréal ne se trouve qu'à 163 milles du lac Ontario et que, sur ce parcours, seulement 70 milles ne sont navigables et qu'on doit contourner les rapides par une série de canaux dont la longueur globale est de 75.92 milles. C'est là une distance minime quand on sait que le fleuve et ses canaux offrent une voie navigable de 2,218 milles (distance du Détroit de Belle-Isle à Port-Arthur).

Les travaux à exécuter sur le parcours peuvent se résumer ainsi:

- (1) Construire, entre le havre de Montréal et le lac Saint-Louis, des barrages de régularisation et y aménager un canal doté de 3 écluses.
- (2) Construire, sur le canal d'énergie de Beauharnois, des écluses et autres aménagements de navigation.
- (3) Draguer des battures dans le lac Saint-François.
- (4) Construire des barrages, des canaux latéraux et trois écluses, creuser un chenal dans la section des Rapides Internationaux, et ériger deux usines génératrices pouvant produire en tout 2,200,000 chevaux.

(5) Approfondir certains biefs du canal Welland.

(6) Exécuter du dragage supplémentaire entre le lac Supérieur et le lac Erié et construire une écluse au Sault Sainte-Marie.

Il ne nous appartient pas de discuter des points techniques du projet, disons seulement que le coût des travaux dans la section internationale s'élèvera, selon le rapport du Comité International des Ingénieurs, à \$266,170,000. Le Canada paierait 50% de ce montant et recevrait une compensation de \$100,000,000. pour les travaux effectués au canal Welland.

### Histoire

Le problème fondamental du transport au Canada peut se ramener à deux facteurs principaux et connexes: la population, relativement peu nombreuse, est disséminée sur une vaste étendue de territoire; et pour relier les vastes régions colonisées, il faut surmonter de grands obstacles naturels. Ce sont là des nécessités imposées par la géographie et qu'il nous faut maîtriser. Dès le début de la colonie, nos ancêtres l'ont compris et les quelques obstacles s'offrant sur leur chemin, en voyageant sur la grande route fluviale du Canada, ils ont tenté à maintes reprises de les contourner. Le canal Lachine remonte jusqu'en 1700; cependant ce n'est que sous le régime anglais que le commerce devient important sur le fleuve et nécessite une artère continue du lac Ontario

Montréal. Répétons brièvement ici que, dès 1848, la voie navigable atteint 9 pieds de profondeur mais en cela elle avait été devancée par le canal Erié ouvert dès 1817; la révocation de la loi sur les céréales en 1846 réduisit à néant l'espoir de nos exportateurs de grains et l'effort de 1843-48 fut vainement tenté. C'est en 1905 que l'ensemble de nos canaux sur le Saint-Laurent atteint une profondeur de 14 pieds mais, encore là, nous sommes devancés par nos voisins de l'Etat de New-York; en même temps, les progrès dans l'art nautique permettent aux navires de déplacer un volume supérieur et bientôt notre réseau devient vieux jeu. Malgré cela, la situation demeure la même, nos canaux sont restés exigus, on n'a rien accompli qui vaille. On a bien amélioré le canal de Welland et porté sa profondeur à 25 pieds en 1932, de même que le nouveau canal de Beauharnois servant exclusivement à la production d'énergie électrique, mais à tout prendre cela n'avantage guère si le reste du réseau garde sa profondeur de 14 pieds. Une brève comparaison avec nos chemins de fer nous fera voir que nos canaux tirent de l'arrière. L'ensemble des canaux du pays avait coûté, au 31 mars 1931, 8314,404,229. alors que la même année les capitaux absorbés par les chemins de fer s'élevaient à \$4,232,022,088. Il est évident que nos voies ferrées dépassent nos voies maritimes d'emblée alors que le contraire devrait se produire vu que les dernières sont les plus anciennes et les plus exploitées. Ici le Canada va à rebours de l'économie et fait agir ses

navires comme vassaux de ses voies ferrées.

Le problème des communications a été compris de bonne heure aux Etats-Unis et dès 1905 on tentait de nous approcher pour améliorer le système de nos canaux. En 1910, la Commission Internationale des eaux limitrophes prend l'affaire en main. Tour à tour, on crée commission d'ingénieurs et on assemble des experts. C'est en 1920 une enquête poussée sur la question par la même commission suggérant une autre enquête plus approfondie. On se promène dans 16 états et 5 provinces et, en 1924, on crée une Commission mixte d'ingénieurs qui fait rapport en 1926. On est divisé sur la méthode à suivre, les Américains favorisent un plan de concentration unique, les Canadiens sont en faveur de la concentration en deux points. Peu à peu, on en vient à partager les vues des ingénieurs américains après des conférences et négociations en 1932 et 1939. Enfin, le 19 mars 1941, les Etats-Unis et le Canada signèrent une entente sur l'exécution des travaux de canalisation, entente qui à l'heure actuelle attend l'approbation du sénat américain et du parlement canadien. Nous ne saurions trop insister sur l'adoption de pareil projet, le temps de guerre paraît des plus favorables pour entreprendre les travaux proposés; nombre de facteurs concourent présentement à la réussite de l'entreprise.

C'est d'abord la nécessité d'énergie électrique dans la province d'Ontario et les Etats du Centre-Américain.

Le projet permettra d'harnacher 2,200,000 chevaux dans la section internationale et l'amélioration du canal de Beauharnois augmenterait nos ressources hydrauliques de 2,000,000 C.W., sans compter que l'aménagement du canal Lachine ajouterait de son côté 700,000 C.W. Au total plus de 5,000,000 de chevaux-vapeur permettraient aux industries canadiennes et américaines de donner un meilleur rendement et, par l'exportation de notre énergie électrique outre frontière, nous aurions une source de revenus remarquable.

Ensuite l'affluence des capitaux étrangers tant anglais qu'européens favoriserait le développement de nos canaux; on peut facilement trouver des billions de dollars pour la guerre, l'addition de quelques cent millions n'y paraîtrait pas, d'ailleurs nous avons assez d'argent pour faire des cadeaux à l'étranger pourquoi ne pas utiliser ces montants pour notre propre bien-être. Enfin et surtout, il nous faut penser à la situation qui suivra le conflit actuel, si alors nous ne sommes pas prêts pour aller à la conquête des marchés mondiaux, la crise économique qui s'en suivra ne nous épargnera pas et le seul moyen d'y échapper et de ne pas mourir économiquement avec nos quais couverts de blé, de bois, de pulpe et de minéraux, c'est à améliorer nos voies de communications et surtout celle qui concourt le plus au commerce mondial, notre voie d'eau naturelle, celle du Saint-Laurent.

Quelques chiffres nous feront comprendre la situation ridicule dans laquelle se trouvent nos canaux.

CARGAISONS PASSEES SUR NOS CANAUX

Année	Origine canadienne et %		Origine américaine et %	
1937	11,911,241 tonnes	51	11,439,759 tonnes	49
1938	12,988,349 tonnes	52.7	11,648,113 tonnes	47.3
1939	14,150,305 tonnes	60.5	9,240,772 tonnes	39.5

Comme l'ont voit les Etats-Unis font de nos canaux un usage important, mais en comparant les cargaisons passées sur le canal de Welland et les canaux du Saint-Laurent, nous verrons que la grandeur restreinte de ces derniers force la navigation américaine à s'orienter vers New-York.

CARGAISONS SUR LES CANAUX DE WELLAND ET DU ST-LAURENT

Année	Canaux	Cargaison totale	Origine américaine	%
1938	Welland	12,629,054	7,700,987	61.
	du St-Laurent	9,236,318	3,358,512	35.
1939	Welland	11,727,553	6,307,728	54.
	du St-Laurent	8,340,165	2,531,232	30.

Ainsi les navires américains font un plus grand usage du canal de Welland que des canaux du Saint-Laurent; il y a, à cela,

plusieurs raisons, mais la principale c'est que ces cargaisons passant par le canal de Welland ne peuvent aller plus loin car les vaisseaux qui en font le transport sont pour 70% trop grands pour circuler sur nos canaux du Saint-Laurent.

Un dernier tableau nous fera voir plus clairement comment plus l'on s'approche du lac Ontario, plus la circulation sur nos canaux diminue.

CARGAISONS EN TONNES CIRCULANT SUR LES CANAUX

(1959)

sur le saint-Laurent seulement	3,992,959
Sur le Saint-Laurent et Welland	5,300,010
Sur le Saint-Laurent, Welland et Ste-Marie	949,176
Sur le Canal de Welland seulement	4,949,176
Sur les Canaux Welland et Ste-Marie	2,431,171
Sur le Canal du Sault Sainte-Marie	1,628,758

Ainsi moins d'un million de tonnes de marchandise passent directement sur tout le réseau de nos canaux. Où va l'excédent passant par le canal Sainte-Marie, le surplus d'un million de tonnes du canal de Welland? Vers les canaux américains certainement. Encore une fois, notre système de transport par eau n'est pas adéquat et ne peut attirer à lui les cargaisons canadiennes.

Une dernière comparaison nous fera voir comment une différence de quelques pieds de profondeur peut détourner



meurât en arrière et se laissât pousser de l'avant par ses voisins du Sud, trop longtemps leur influence sur nous a été plus que prépondérante, il n'appartient qu'à nous de les devancer, de faire de la canalisation du Saint-Laurent, notre affaire et bientôt les Etats-Unis verront vite que c'est aussi la leur. Alors toute collaboration sérieuse sera possible et rien ne retardera plus un projet qui devrait être déjà en voie d'exécution. Par là, nous atteindrons à l'internationalisation complète de notre fleuve et les navires étrangers pourront avantageusement mouiller dans nos ports d'Halifax à Fort-William, ce sera là une conquête économique qui viendra s'ajouter à notre récente liberté politique conquise en 1931 au Statut de Westminster.

\*\*\*\*\*

APPENDICE I

Etude comparée du prix du transports dans les principales villes industrielles américaines.

<u>Villes</u>	<u>Taux de transports pour 100 lbs. de marchandises</u>		
	Vers les lacs	Vers le Golfe du Mexique	Vers l'Atlantique
Seattle	\$2.63	2.63	--
Portland	2.63	2.63	--
Yakima	2.43	2.43	--
Spokane	2.21	2.21	--
Lewiston	2.21	2.21	--
Sand Point	2.21	2.21	--
Pendleton	2.21	2.21	--
Salt Lake City	1.82	1.89	--
Cheyenne	1.02	1.20	--
Denver	1.02	1.20	--
Enid	1.035	1.035	--
Hutchison	.415	1.145	--
Superior	.60	1.20	--
Kansas City	.415	1.20	--
Omaha	.325	1.20	--
Des Moines	.325	1.20	--
Little Rock	.875	.875	--
Cairo	.28	.565	--
Nashville	.72	.745	--
Louisville	.30	.565	.535
Indianapolis	.26	.495	.275

Columbus	.215	--	.405
Wheeling	.215	--	.31
Pittsburgh	.215	--	.31
Youngstown	.17	--	.345
Charleston	.285	--	.435
Williamport	.27	--	.285
Utica	.195	--	.27

\*\*\*\*\*

APPENDICE II

Route directe entre Montréal et Port-Arthur ou Fort-William sur la rive ouest du lac Supérieur (profondeur normale de 14 pieds).

	<u>Milles légaux</u>
1. Canal Lachine	8.74
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16.00
2. Canal Soulanges	14.67
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	31.00
3. Canal Cornwall	11.00
Fleuve Saint-Laurent	4.70
4. Canal de la pointe Farran	1.28
Fleuve Saint-Laurent	9.50
5. Canal du Rapide-Plat	3.89
Fleuve Saint-Laurent	4.00
6. Canal des Galops	7.36
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	229.00
7. Canal maritime Welland	27.60
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair rivière Saint-Clair, lac Huron, etc.	575.00
8. Canal du Sault-Ste-Marie	1.38
Lac Supérieur à Port-Arthur ou Fort-William	270.00
Total.....	<u>1,215.12</u>

Relativement à ce qui précède, notons les distances suivantes:

Montréal à Duluth	1,337 milles légaux
Montréal à Chicago	1,244 milles légaux

Montréal à Liverpool par le Détroit de	
Belle-Isle	2,760 milles nautiques
Montréal à Liverpool, sud de Terre-Neuve	2,966 milles nautiques
Cité de New-York à Liverpool	3,074 milles nautiques

\*\*\*\*\*

APPENDICE III

CANALISATION DU SAINT-LAURENT

SECTION INTERNATIONALE DES RAPIDES

PROJET DE CONCENTRATION UNIQUE AVEC BARRAGE DE REGULARISATION  
"238-242"

SOMMAIRE DES ESTIMATIONS

"A" Travaux pour la navigation seulement.

(i) Bassin supérieur-à la Pointe Rockway	\$ 7,497,000	
(ii) Bassin inférieur-vis-à-vis l'île Barnhart	<u>31,081,000</u>	\$ 38,578,000

"B" Travaux pour forces Hydrauliques seulement.

(i) Structures, excavation canaux d'amenée et de fuite	46,476,000	
(ii) Machines et outillage	<u>50,328,000</u>	96,804,000

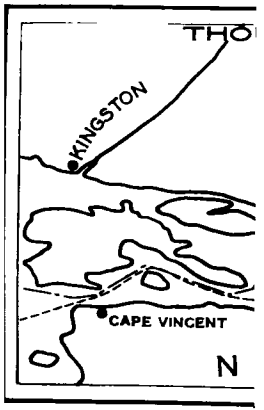
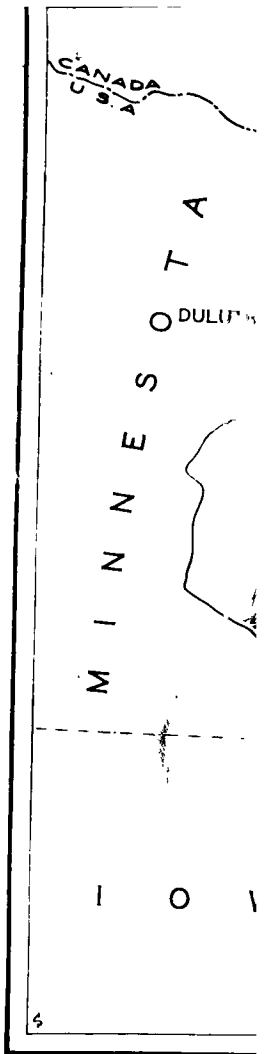
"C" Travaux communs à la navigation et à la  
force hydraulique.

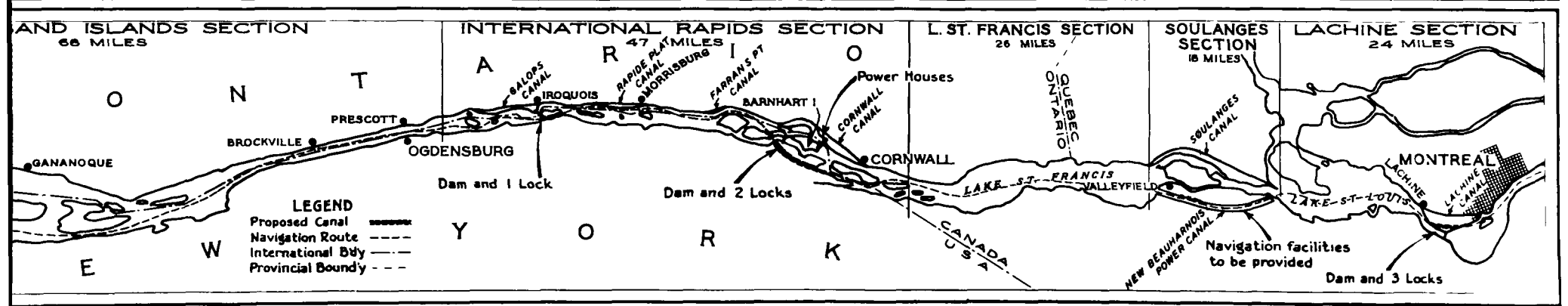
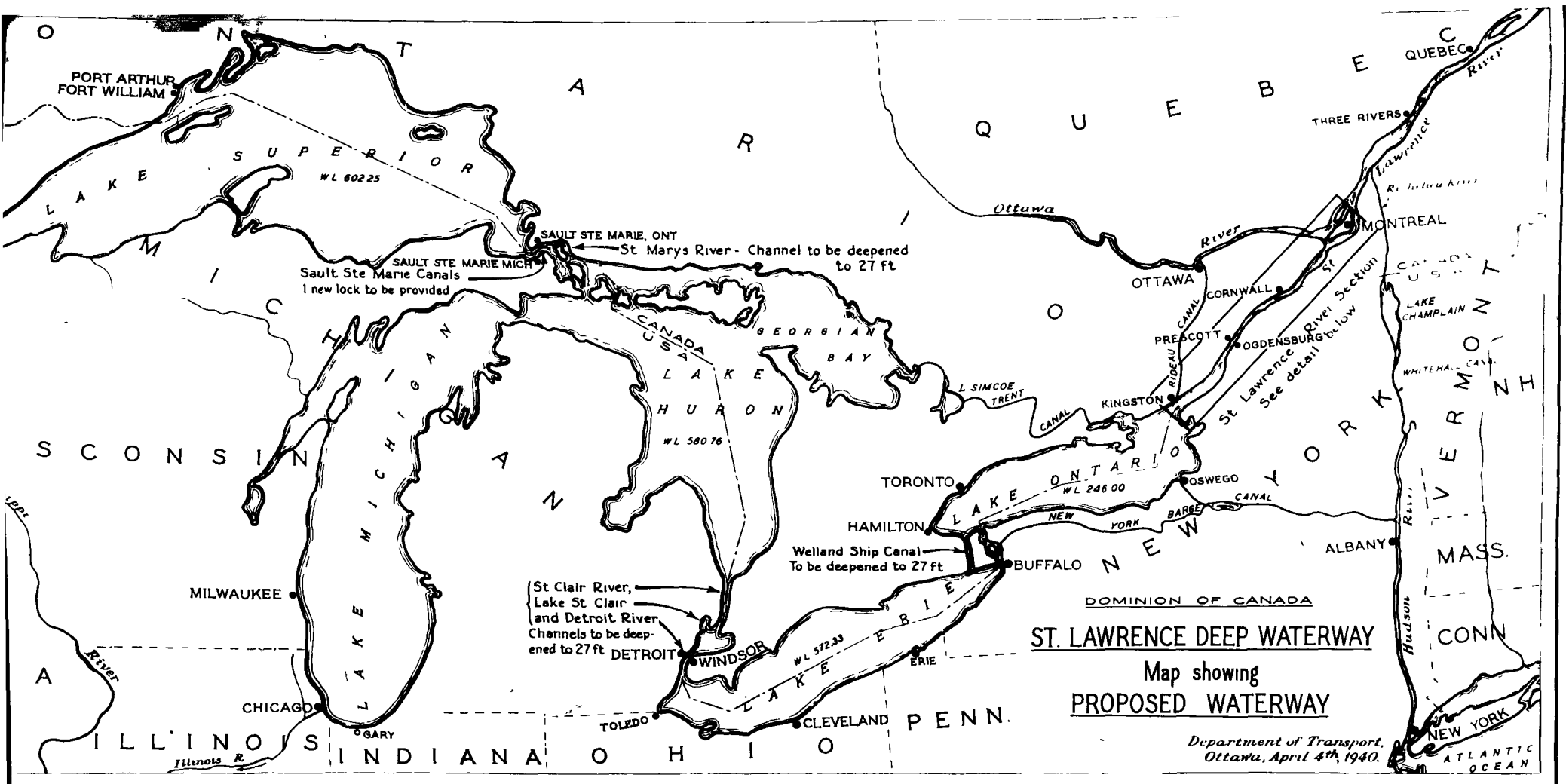
1. Agrandissement de la rivière	48,136,000	
2. Brise-glace en amont de Prescott et de l'île Galop	656,000	
3. Barrage de la Pointe Iroquois	7,310,000	
4. Dignes	12,374,000	
5. Canal d'amenée et déversoir à Massena	2,363,000	
6. Canal de dérivation à travers l'île Long-Sault	2,569,000	
7. Barrage principal au Long-Sault	20,055,000	
8. Porte de protection, écluse de 14 pieds et déversoir à Maple Grove	2,624,000	
9. Ecluse de 14 pieds et digues à Iroquois	604,000	
10. Déplacement de chemins de fer	3,696,000	
11. Déblaiement du bassin	518,000	
12. Réhabilitation à Morrisburg	5,024,000	
13. Réhabilitation à Iroquois	3,379,000	
14. Acquisition de terrains, etc., côté des Etats-Unis	4,657,000	
15. Acquisition de terrains, etc., côté du Canada	14,011,000	
16. Déplacement de routes	<u>2,812,000</u>	130,788,000

Grand Total

\$ 266,170,000

\*\*\*\*\*





## C O N C L U S I O N

Nous voilà maintenant rendus au terme de notre ouvrage. Après une course au travers des manuels et une recherche parmi nos principaux traités, nous en sommes venus à mettre d'accord le droit international théorique et le droit international conventionnel. Déjà, dès 1812, la théorie devançait les faits, elle les devance encore aujourd'hui puisque, malgré tout, l'internationalisation du fleuve n'a pas atteint son développement normal. On voit bien des navires étrangers remonter le fleuve jusqu'à Montréal, mais c'est là le terminus de leur trajet; sur le reste du réseau de Montréal à Port-Arthur seuls les riverains font navigation et utilisent nos canaux; ces derniers cependant ne sont pas l'unique cause de cet état de chose. Notre politique commerciale surtout restreint l'usage qu'on pourrait faire du fleuve.

L'Angleterre et les Etats-Unis contrôlant plus de 80% de notre commerce, il n'y a pas à se surprendre de voir les navires étrangers fuir nos côtes et désertter nos ports. Il y a donc deux raisons principales restreignant la navigation internationale sur le réseau laurentien: une raison technique, l'exiguité de nos canaux; une raison économique, notre politique commerciale.

Nous avons exposé comment nous pourrions remédier au premier obstacle: par le creusement d'une voie navigable continue de l'océan au lac Supérieur et d'une profondeur de 27 pieds.

Au second obstacle, celui d'ordre économique, nous opposons un mot de l'économiste bien connu, André Siegfried.

"Cependant la structure économique du pays(Canada) commande une vision internationale; obligé d'exporter une large proportion de ses ressources naturelles et ceci partiellement hors des marchés américains et anglais, il ne peut se désintéresser des marchés mondiaux. L'avenir canadien,... dépend de la renaissance dans le monde d'un régime international d'échange libre ou au moins libéral, permettant au Dominion d'exporter ses produits ailleurs qu'en Angleterre et aux Etats-Unis. L'indépendance canadienne est à ce prix."

Rien n'est plus évident, surtout quand on considère que la géographie et l'économie du pays varient avec chaque parallèle de latitude. L'Est, l'Ouest et le bouclier laurentien, autant de régions à intérêts économiques différents nécessitant trois politiques distinctes: politique agricole, manufacturière et minière. Seule, une ouverture libre, dégagée de tout exclusivisme, donnant accès sur les marchés mondiaux à nos ressources naturelles, pourra maintenant garder l'harmonie dans notre pays, vaste contrée que la géographie divise constamment. Et come le dit John Daffoe:

"Faute de pouvoir commercer avec le monde extérieur, notre condition ne peut être que la stagnation."

L'Après-guerre viendra confirmer avec plus d'évidence que jamais cette triste vérité. Libre politiquement, nous sommes encore des coloniaux de l'économique, et les chocs ressentis en Angleterre et aux Etats-Unis nous frappent également. C'est ainsi qu'au début de la présente guerre, il nous eut été impossible de demeurer neutres tant nous étions liés à l'économie anglaise et cette situation s'est aggravée avec l'entrée des Etats-Unis dans le conflit. L'Ouverture de la voie maritime en direction du Lac Supérieur permettant aux navires océaniques de 25 pieds de tirant d'eau d'entrer dans le port du centre américain résoudra notre problème économique, et tel navire norvégien, venant chercher son huile à New-York, pourra le faire à meilleur compte et en un délai plus court en passant par voie directe à Chicago, Cleveland ou Toledo. Il en sera de même pour les navires du continent européen venant chercher nos métaux, notre pulpe et nos grains à la porte et au coeur de nos entreprises. Ajoutons à cela les avantages que nous apporteront les cargaisons de ces navires qui font le commerce mondial, faisant la navette de presque tous les ports sur leur passage et transportant mille produits utiles qu'autrement nous ne saurions nous procurer. Il ne faut pas oublier cet axiome que

"Le commerce appelle le commerce". Le pays ayant les meilleurs moyens de communications, les plus grandes ressources naturelles, sera celui qui triomphera dans la course pour les débouchés, course que nécessitera l'après-guerre à cause de la surindustrialisation de presque tous les pays. Il ne faudrait pas qu'alors notre pays, avec les atouts qu'il a présentement en main, aille se lancer dans la lutte économique avec son impréparation traditionnelle car alors nous aurons à lutter avec ces pays-là même dont nous dépendons économiquement aujourd'hui.

La nature nous a doté d'une artère commerciale telle qu'il n'en existe pas de semblable; la garder pour nous, en faire une voie privée serait par le fait même la diminuer en importance et toute politique exclusive serait fatale. Nous en venons ici à un autre mot d'André Siegfried.

" Le dessein des voies économiques n'est pas un effet du hasard; certains trajets comportent, dans l'histoire, une telle permanence qu'ils semblent inscrits dans la structure même du Globe. Toutefois, à mesure que la vie économique se différencie, les facteurs qui déterminent le succès ou le déclin d'une route mondiale deviennent de plus en plus complexes: indépendamment de la géographie qui demeure souveraine, il faut considérer l'aménagement du parcours, les condi-



## B I B L I O G R A P H I E

- |   |  |                      |
|---|--|----------------------|
| Strupp  | Elements du droit International Public   |                      |
| Lefure  | Traité élémentaire de droit International  |                      |
| Foignet   | Le Droit International Public  |                      |
| Fauchille   | Le Droit International Public  |                      |
| Loppenheim  | International Law  |                      |
| Lapradelle  | Cours de Droit International   |                      |
| <br>  |  |                      |
| Chalmers  | Treaties Between Great Britain and Other Powers<br>(1697-1790)                           |                      |
| Molloy  | Treaties & Conventions between U.S. and other<br>Powers (1776-1909)                      |                      |
| Atcheson  | American Encroachments to British Rights<br>Treaties between U.S. and Canada (1812-1925) |                      |
| <br>  |  |                      |
| Encyclopoedia Britannica  |  |                      |
| Canada: An Encyclopoedia of the Country                                 |  | John Castell Hopkins |
| The Americana   |  |                      |
| L'Est du Canada   |  | E. Blanchard         |
| Le St-Laurent géographique et historique                                |  | E. Leclair ptre      |
| The St-Lawrence Basin   |  | Dawson               |
| Atlas of Canada (1915) Department of Interior                           |  |                      |
| St-Lawrence Waterway Projects   |  | Stephens             |
| The Commercial Empire of the St-Lawrence                                |  | MacKenzie            |
| Le Canada, puissance internationale                                     |  | A. Siegfried         |
| Suez et Panama  |  | " "                  |
| Canada, an American Nation  |  | John Dafee           |
| Freighters of Fortune   |  | Norman Beasley       |
| Transportation Economics of the Great Lakes<br>St-Lawrence ship Channel |  | A.H. Ritter          |

Canada and The Law of the Nations Mackenzie Laing  
Navigation of the River St-Lawrence (1829)  
Committee on the Improvement of St-Lawrence (1831)  
A letter to Earl Durham (1838)  
Letter to Earl Grey by a Canadian (1846)  
Letter on free trade and navigation of the St-Lawrence by James Buchan  
Views on the free navigation of the St-Lawrence (suel) 1850  
Canada state of Political Parties 1851  
Report for the Improvement of St-Lawrence Navigation (1840)  
Report by Harbour Commissioners Montreal (1857)  
Diversion of water at Chicago (1912)  
International Joint Commission report (1921)  
Joint Board Engineers report (1926)  
Canada-Ontario St-Lawrence Agreement (1932)  
Documents relatifs à la canalisation du St-Laurent (traité de 1932)  
Documents and Correspondence relating to the Great Lakes-St-Lawrence  
Basin Development  
Le développement du Transport au Canada (1931-32) Ministère du  
Transport  
Canalisation du St-Laurent (section internationale des rapides)  
Rapport des ingénieurs  
Les Canaux du Canada (1937) Ministère du Transport  
La Canalisation du St-Laurent " " "  
Canadian Geographical Magazine (p. 631) (1932)  
Action Nationale (juin 1941)  
The New Republic (August 1941)  
Annuaire du Canada (1938 et 1940)

## TABLES DES MATIERES

Avant-propos

Introduction

### I Géographie

La bassin du Saint-Laurent

Les Grands Lacs

Le Fleuve

Le Golfe

Vue D'ensemble

### II Droit International

A. Définition de la Haute Mer

• Les Mers territoriales

Les Golfes et Baies intérieures

Application au Golfe

B. Les Fleuves (variété)

Les Fleuves internationaux

Application au St-Laurent

Régime des Fleuves (énumération)

Critique des systèmes

Application au St-Laurent

C. Baies et Golfes enclavés

Régime de ces derniers

Application aux Grands Lacs.

### III Histoire du Droit International

A. Avant 1812

1. période des débuts

(Traité de Ryswick (1697)

2. régime français (Traité d'Aix-la-Chapelle (1748)

(Traité de Paris (1763)

3. Régime anglais (Politique des Marchands  
(Acte de Québec  
(Guerre avec les Etats-Unis  
(Traité de Paris 1783  
(Traité d'Amitié-Jay  
(Reguerre avec les Etats-Unis

B. Après 1812

1. Avant la Confédération (Traité de Ghent(1814)  
(Négociations à Londres (1818-1823)  
(Arguments américains et anglais  
(Acte d'Union 1841  
(Traité d'Ashberton 1842  
(Traité de l'Orégon 1846  
(Traité d'Elgin 1854  
(Guerre de Sécession 1860  
(Révocation du traité d'Elgin 1866

2. Après la Confédération (Traité de Washington 1871  
(Traité des eaux limitrophes 1909

Conclusion du chapitre

IV La question économique

Reprises de deux arguments

- a) droit de passage
- b) relation eau et sol

Canalisation

Histoire

- a) des canaux
- b) des négociations

Arguments économiques

Comparaison statistique

Appendices I , II et III

Conclusion

Bibliographie

\*\*\*\*\*