



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

Le canal Erié. New York devient le premier port des Etats-Unis

Le 26 octobre 1825, une étrange cérémonie a lieu dans la ville de New-York. Ce jour-là, DeWitt Clinton, ancien maire de la ville et ancien gouverneur de l'Etat, verse symboliquement dans l'Océan Atlantique deux tonneaux d'eau puisée dans le lac Erié, distant de plus de 600 kilomètres. Célébré en grandes pompes, le « mariage des eaux » marque l'inauguration officielle du canal Erié, première connexion par eau entre l'est et l'ouest des Etats-Unis. Huit années ont été nécessaires pour réaliser cet ouvrage exceptionnel reliant l'Hudson - et de là New-York - au lac Erié. Long de 584 kilomètres, large de 12 mètres et profond de 1,20 mètre, comportant 83 écluses permettant de compenser la différence d'altitude entre l'Hudson et le Lac Erié, le canal a mobilisé des moyens considérables : plus de

10 000 hommes - payés 12 dollars par mois - ont ainsi été embauchés, dont un grand nombre d'Irlandais arrivés récemment aux Etats-Unis. Le chantier s'est heurté à de multiples difficultés. Le creusement du canal s'est notamment effectué en grande partie au moyen de pioches ou d'engins de labours attelés. Pour défricher rapidement les parties les plus densément boisées, il a fallu inventer des procédés nouveaux, comme ces gigantesques roues attelées à des chevaux et permettant, par effet de levier, d'arracher facilement les souches. Quant au bilan humain, il s'est révélé très coûteux. Près d'un millier d'ouvriers ont ainsi été emportés par la malaria lors de la traversée du marais de Montezuma, en bordure du lac Cayuga. Réalisé avec des explosifs à base de poudre noire, le percement de la tranchée dans l'escarpement du Niagara



a, de son côté, provoqué de très nombreux accidents mortels.

En ce jour d'octobre 1825, DeWitt Clinton, infatigable défenseur du projet, peut cependant se dire que le jeu en valait la chandelle. Le canal Erié marque en effet un tournant dans la jeune histoire des Etats-Unis, l'un de ces tournants méconnus mais aux conséquences incalculables. En ouvrant, à travers la formidable barrière naturelle des Appalaches, réputée infranchissable, une liaison directe entre l'Atlantique et la région des grands lacs, il entraîne la création d'une voie commerciale de première importance reliant l'est et l'ouest des Etats-Unis. Une voie commerciale qui permet de diviser par trois les coûts de transport par rapport aux anciennes routes terrestres. Résultat : à partir de 1825, un flux continu de produits agricoles afflue vers New-York pour y être transformés ou réexpédiés, soit vers l'intérieur du pays soit, de plus en plus, vers l'Europe. En retour, des cargaisons entières de produits manufacturés sont expédiés vers l'est, favorisant l'émergence d'un grand marché intérieur. C'est alors, véritablement, que New York s'impose comme l'une des toutes premières places commerciales des Etats-Unis et, bientôt, du monde

entier, et comme le plus important de la côte est, aux dépens de Philadelphie, de Boston ou de Baltimore. Les chiffres sont éloquentes : entre 1825 et 1850, la population de la ville est multipliée par quatre, son activité commerciale par cinq, ses exportations par trois et la valeur des biens possédés par ses habitants par trois également. Stimulée par l'arrivée massive de denrées agricoles et par l'existence de nouveaux marchés, la ville s'industrialise rapidement. Dans la foulée, des bourses spécialisées sont créées tandis que de nouveaux métiers font leur apparition, notamment dans la banque et la finance, annonçant la vocation future de la « grosse pomme ». New York n'est d'ailleurs pas la seule à en profiter. Toutes les villes situées le long du canal, qu'il s'agisse d'Albany, de Syracuse, de Rome, de Rochester ou de Buffalo, connaissent un développement rapide à partir de 1825. Industrie de transformation des céréales et du bois, textile, métallurgie, mécanique, imprimerie...l'industrialisation suit méthodiquement le tracé du canal. Tout comme l'innovation. Au milieu du XIXème siècle, les villes qui bordent le canal fournissent ainsi la majorité des brevets déposés aux Etats-Unis. Et ce n'est pas tout ! En faisant tomber la



barrière des Appalaches, le canal ouvre grand aux pionniers les territoires de l'Ouest, accélérant la colonisation des Etats-Unis et l'émergence d'une identité américaine. Plus qu'une simple voie commerciale, « l'artère prodigieuse » consacre en fait la naissance d'une nouvelle puissance à l'échelle d'un continent...

Mais que de temps et d'efforts pour en arriver là, que de batailles à mener et de pièges à déjouer ! Car l'idée d'une liaison directe est-ouest est loin d'être nouvelle. Avant même son élection à la présidence des Etats-Unis (1789), Georges Washington avait perçu la nécessité d'arrimer solidement les régions de l'intérieur aux Etats plus peuplés de la côte dans le but d'unifier la jeune nation américaine. Une idée qui l'avait amené à créer, en 1785, avec des intérêts privés, la Compagnie du Potomac afin d'améliorer la navigabilité de la rivière entre Washington et la Virginie. Après avoir construit quelques sections de canaux, la compagnie avait cependant fini par faire faillite. L'idée d'une liaison est-ouest par canal est cependant loin d'être enterrée. Dans les années qui suivent, plusieurs projets sont en effet évoqués, dont celui d'un canal entre l'Hudson et le lac Erié.

Deux hommes jouent, en l'espace, un rôle clé. Le premier est Elkanah Watson. Ancien homme à tout faire d'une riche famille aristocratique devenu envoyé personnel de Benjamin Franklin en France pendant la Guerre d'Indépendance, ce franc-maçon reconverti dans l'élevage en grand de moutons mérinos est l'un des premiers à comprendre l'intérêt économique d'un tel canal, notamment pour ses propres affaires... Enthousiaste, il parvient à intéresser au projet Gouverneur Morris, alors sénateur de New York qui, de son côté, ambitionne de faire de la ville une place économique et financière de première importance. « Le plus fier des empires d'Europe est une bulle comparé à ce que pourrait devenir les Etats-Unis dans les deux siècles à venir », répète sans cesse le sénateur. A ses yeux, le canal est-ouest constituerait une étape décisive dans l'émergence des Etats-Unis comme grande puissance. Propos visionnaires... Grâce à son appui, Watson obtient en tout cas l'autorisation de la ville de New York de constituer une compagnie pour aménager des canaux sur la rivière Mohawk, à hauteur de Rome et d'Utica. Constituée avec l'appui financier de financiers et de marchands de New-York, la Western Inland Lock Navigation Company entreprend quelques travaux avant,



elle aussi, de mettre ses activités en sommeil au début du XIXème siècle faute de moyens financiers. Relier l'Atlantique aux régions de l'intérieur se révèle, décidément, très difficile...

La fin d'une ambition ? Loin s'en faut ! Dans les premières années du XIXème siècle, le projet de canal séduit un nombre croissant de personnes parmi l'élite new-yorkaise. Il n'est pas jusqu'à Jesse Hawley, un très influent marchand de grains, qui, du fond de sa prison où il a été jeté pour dettes en 1807, ne se démène pour faire avancer le dossier. Lui aussi a compris combien le commerce des denrées agricoles profiterait d'un tel ouvrage. De plus en plus nombreux, les partisans du canal trouvent au même moment un puissant appui dans le discours inaugural prononcé en mars 1805 par le président Thomas Jefferson et appelant à la construction de routes et de canaux dans l'ensemble des Etats-Unis. C'est le moment que choisit Thomas Eddy, le directeur de la moribonde Western Inland Lock Navigation Company pour repartir à la charge. Son idée ? Poursuivre jusqu'au lac Erié les travaux commencés sur la rivière Mohawk. Un projet ambitieux et qui suppose des appuis politiques. Eddy les obtient grâce à l'entre-

mise de son ami Jonas Platt, sénateur de l'Etat de New-York. Séduit, Platt pose cependant une condition : que l'ouvrage soit financé majoritairement sur fonds publics et ce, afin d'éviter de nouveaux échecs. Fort de son influence, Platt parvient également à mettre sur pied, en 1810, une commission officielle chargée d'étudier le projet. Elle comprend quatre membres du parti fédéraliste, dont Gouverneur Morris, ancien gouverneur de l'Etat, et quatre membres du parti démocrate-républicain, dont DeWitt Clinton. Un équilibre très politique mais qui ne peut masquer l'opposition entre les fédéralistes, partisans d'un Etat fédéral fort et d'une économie mercantile, et leurs adversaires démocrates-républicains, qui exaltent les petits fermiers et militent pour un Etat fédéral faible. La lutte entre ces deux tendances allait empoisonner à intervalles réguliers la mise en œuvre du projet...

Dès le départ, DeWitt Clinton s'impose comme le plus chaud partisan du canal. Il est vrai que l'inamovible maire de New York - il occupe le siège sans discontinuer de 1803 à 1815 - devenu ensuite gouverneur de l'Etat a des ambitions pour sa ville dont il veut faire la grande cité de la côte est. Au



sein de la commission, de multiples conflits - sur le tracé, les méthodes de construction, la pente du canal, le nombre d'écluses... - contribuent à compliquer davantage le dossier. Critiqué pour ses vues « romantiques » - elle seront finalement adoptées -, DeWitt doit faire face à de nombreuses oppositions : celle d'abord de ses adversaires politiques, à commencer par Daniel Tompkins, gouverneur de l'Etat de 1804 à 1807, qui milite pour un autre tracé, et Martin Van Buren, Sénateur de l'Etat, qui ne cache pas ses ambitions présidentielles; celle, aussi, des Etats voisins qui craignent de ne pas profiter des retombées de l'ouvrage; celle, enfin, des fermiers de l'Etat de New-York, sa base électorale, dont beaucoup craignent la concurrence des produits agricoles de l'intérieur. En 1812, la coalition de ces opposants empêcheront cet homme aux vastes ambitions politiques de se faire élire à la présidence des Etats-Unis, les électeurs lui préférant James Madison. DeWitt doit également batailler avec l'administration Madison qui, après avoir promis une aide financière, finit par se rétracter. Pour financer les travaux - près de 8 millions de dollars -, DeWitt met alors en place un système sans équivalent encore aux Etats-Unis. Le cœur du dispositif est constitué d'un fonds spécial

créé par la ville et l'Etat et habilité à émettre des obligations et d'une banque de dépôts nouvellement créée destinée pour sa part à collecter l'épargne des new-yorkais. Relayés par les banques de la place, les emprunts lancés par le fonds sont placés avec succès, non seulement auprès des habitants de la ville - y compris les plus modestes - mais aussi auprès d'investisseurs européens, notamment anglais. Les sommes levées à cette occasion couvriront l'intégralité des travaux. De 1825 à 1882, date de l'abolition des taxes intérieures sur la circulation des marchandises, le canal rapportera à la ville et à l'Etat plus de 2 millions de dollars par an, permettant un remboursement très rapide des emprunts.

Le 4 juillet 1817, sept années après la création de la commission d'études du canal, le premier coup de pioche est enfin donné. Les travaux sont confiés à des entrepreneurs locaux avec lesquels sont passés des contrats et qui sont tenus de mettre à disposition hommes et matériels. L'inégale qualité des hommes sera source de multiples problèmes. Les Etats-Unis ne disposant pas alors de formation spécialisée dans le domaine du génie civil, il faut en revanche, pour la conduite du



chantier, faire appel à des autodidactes et à des amateurs éclairés. Ancien maître d'école, membre du congrès des Etats-Unis et ancien industriel du sel, James Geddes, l'ingénieur des travaux, a ainsi tout appris sur le tas. Tout comme Benjamin Wright, l'ingénieur en chef, qui s'est formé très jeune auprès de William Weston, un ingénieur anglais spécialiste des canaux. Parmi leurs adjoints, on trouve un mathématicien et un ingénieur amateur de 27 ans. Peu ou pas expérimentés mais méthodiques et animés d'un enthousiasme à toute épreuve, ces hommes allaient mener à bien, malgré parfois une certaine improvisation, ce projet exceptionnel, premier du genre outre Atlantique.



Tristan GASTON-BRETON,

Historien d'entreprises

tgastonbreton@elzear.com