

Lasserre, Jean-Claude (1989) *Le Québec et le Saint-Laurent. Pour une analyse des problèmes de compétitivité de la voie d'eau*. Lyon, Université Lumière-Lyon 2, Département de géographie et Laboratoire d'économie des transports, 133 p.

Benoît Massicotte

Volume 34, numéro 93, 1990

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022154ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022154ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

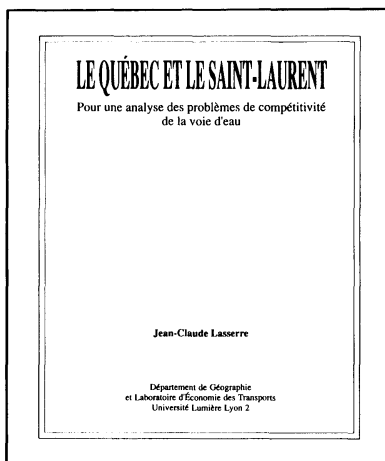
Citer ce compte rendu

Massicotte, B. (1990). Compte rendu de [Lasserre, Jean-Claude (1989) *Le Québec et le Saint-Laurent. Pour une analyse des problèmes de compétitivité de la voie d'eau*. Lyon, Université Lumière-Lyon 2, Département de géographie et Laboratoire d'économie des transports, 133 p.] *Cahiers de géographie du Québec*, 34(93), 409–410. <https://doi.org/10.7202/022154ar>

Serge Laurin a eu le souci de prolonger l'étude jusqu'à nos jours: ce ne sont pas les meilleures pages. L'abondance de l'information n'est pas toujours un avantage et bien des analyses (la localisation et l'impact de la compagnie *General Motors* à Sainte-Thérèse par exemple) sont fatalement cavalières. Mais c'est surtout la périodisation qui fait problème. La dernière partie traite des Laurentides depuis 1920: c'est rassembler sous un même chapeau des phénomènes d'essences si différentes que l'ouvrage y perd en clarté et en mouvement.

Le livre de Serge Laurin n'a pas l'ambition d'être une synthèse définitive: des registres paroissiaux aux archives industrielles, tant de sources restent inexplorées. On peut souhaiter, pour une édition ultérieure, une décantation plus poussée: une discussion du «mythe du Nord» ne serait pas superflue, l'absence de papeterie dans Labelle pourrait être mieux éclairée à la lumière du «modèle» québécois de localisation, etc. Tel quel, l'ouvrage, fruit d'un labeur bénédictin, est une mine de renseignements et une somme régionale *incontournable*.

Claude MANZAGOL
Département de géographie
Université de Montréal



LASSERRE, Jean-Claude (1989) *Le Québec et le Saint-Laurent. Pour une analyse des problèmes de compétitivité de la voie d'eau*. Lyon, Université Lumière-Lyon 2, Département de géographie et Laboratoire d'économie des transports, 133 p.

De tous les universitaires francophones, monsieur Lasserre demeure certainement un des plus prolifiques lorsque vient le temps de traiter du fleuve Saint-Laurent comme voie de commerce internationale. Après un monumental ouvrage publié en 1980 (*Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*) et quelques articles de moindre envergure, l'auteur récidive cette fois-ci avec une publication à faible diffusion mais d'un intérêt certain pour quiconque s'intéresse à notre voie d'eau.

Un des grands débats de l'heure parmi les utilisateurs de cette artère commerciale concerne son aptitude à demeurer compétitive au plan international. Les territoires desservis par ses eaux, le Québec, l'Ontario, la Nouvelle-Angleterre, les provinces des Prairies et le Midwest américain peuvent en effet, à des degrés divers, utiliser d'autres voies commerciales. Les compétiteurs du Saint-Laurent se nomment Halifax, New York, Vancouver, la Nouvelle-Orléans, le réseau ferroviaire américain et celui du Mississippi...

Le premier chapitre de l'essai de ce géographe français traite ainsi du potentiel du Saint-Laurent en regard de certaines autres grandes voies de navigation dans le monde. Ses fonctions de porte

continentale et de facteur de localisation industrielle y sont rapidement analysées. Certains problèmes communs à toutes les voies d'eau dans le monde sont passés en revue.

L'analyse statistique présentée au second chapitre nous conduit au coeur du débat. Les flux en amont de Montréal, point de rupture de charge forcé pour une certaine partie de la batellerie utilisant le Saint-Laurent, sont en déclin presque continu depuis 1977, alors qu'on assiste plutôt à une stabilisation des trafics pour les ports laurentiens. C'est donc en premier lieu la vocation de transit de notre fleuve qui est menacée... au profit de certains concurrents.

Le chapitre trois porte judicieusement sur les facteurs géographiques et techniques limitant la croissance des tonnages manutentionnés dans la «région laurentienne». Le gigantisme dans le transport des vracs et des conteneurs ainsi que l'évolution de la capacité concurrentielle du Mississippi et du réseau ferroviaire américain sont particulièrement bien présentés.

La publication se termine par une analyse plus approfondie des trois principaux marchés des ports de la région: les céréales, le fer et les conteneurs. Cette synthèse de la géographie économique canadienne, car c'est bien de cela dont il s'agit, nous montre un auteur capable de s'élever au-dessus des faits divers pour analyser les raisons profondes des malaises affectant notre voie d'eau. La baisse relative du marché européen au profit de celui des pays du Pacifique, certaines lois fédérales, la crise de la sidérurgie nord-américaine, la politique fiscale américaine d'incitation à la construction de barges, la réfection du système ferroviaire de l'Ouest du pays, les nouvelles sources d'approvisionnement en fer et nombre d'autres facteurs sont clairement présentés... avec leurs conséquences souvent malheureuses pour le Saint-Laurent.

Bref, cette lecture est des plus instructives, autant pour le profane intéressé à la connaissance d'un des grands atouts économiques du Québec que pour le spécialiste en transport maritime qui saura certainement apprécier la pertinence des propos de monsieur Lasserre. Voici en effet un très bel exemple de géographie économique appliquée à l'étude d'un thème majeur des relations internationales du Québec et du Canada. Les qualités d'homme de terrain de l'auteur transparaissent tout au long de ce traité, fort actuel par ailleurs. Une telle étude de cas ne pouvait en effet se passer de rencontres avec les représentants des principaux intervenants touchés par les changements structurels en cours. En annexe, l'auteur fait d'ailleurs état de certains des organismes consultés: Transports Canada, la Société canadienne des ports, la Voie maritime du Saint-Laurent, le Canadien National et le Canadien Pacifique, les transporteurs maritimes Cast, Canada Maritime, Canada Steamship Lines et Fednav, le gouvernement du Québec...

Cette «géographie par les pieds» apparaît d'autant plus utile qu'un nombre très limité d'études de fond ont porté sur le rôle économique du Saint-Laurent. Le Québec à lui seul n'exporte-t-il pas pour plus de 4,5 milliards de marchandises par voie d'eau? Comment alors expliquer ce phénomène, sinon par l'absence d'une tradition maritime au Québec? Dans cette perspective, la nouvelle publication de monsieur Lasserre prend encore plus d'importance. Ne l'oublions pas, les décisions des hommes politiques se prennent souvent suite à des pressions de la population. Comment de telles pressions peuvent-elles surgir d'un peuple n'ayant qu'une information très parcellaire des enjeux liés au fleuve?

On ne peut donc que regretter la faible diffusion (quelques centaines de copies seulement) de cette analyse, rédigée en fonction d'un public déjà sensibilisé à ces questions. Néanmoins, grâce aux accords Québec-France et à la sagacité du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent du gouvernement du Québec, elle reste disponible.

Benoît MASSICOTTE
Québec

CARTOGRAPHIE

Photomécanique: Serge DUCHESNEAU et Chantal GAUMOND