

L'avenir des ports d'hiver sur le Saint-Laurent

Pierre Camu

Volume 2, numéro 2, 1957

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020037ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020037ar>

[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 cette note

Camu, P. (1957). L'avenir des ports d'hiver sur le Saint-Laurent. *Cahiers de géographie du Québec*, 2(2), 215–217. <https://doi.org/10.7202/020037ar>

Grâce au rapport publié à la fin de 1956, nous avons donc appris que la centrale d'énergie hydro-électrique de l'île Barnhart située près de Cornwall (Ontario) sera prête à l'été de 1958 et qu'elle fournira alors 2,200,000 chevaux-vapeur d'électricité. Cette force sera partagée également entre les Commissions d'électricité de la province d'Ontario et de l'État de New-York, qui assument la construction de la centrale.

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, responsable des travaux de canalisation seulement, au Canada, publiait pour sa part en décembre 1956, un fascicule qui résumait l'état des travaux accomplis jusqu'en fin d'année.

Ainsi, 51% des travaux d'excavation du canal, 37% des travaux de dragage du chenal et 20% des travaux de béton nécessaires à la construction des écluses étaient terminés. On nous assure que les premiers navires utiliseront la voie navigable au printemps de 1959.

Peu de Canadiens réalisent l'ampleur d'un tel projet ; une visite dans la région de Montréal et dans la section internationale du fleuve suffit à nous révéler jusqu'à quel point l'homme peut changer la géographie en conquérant un fleuve.

Pierre CAMU

L'avenir des ports d'hiver sur le Saint-Laurent *

On a créé à Québec l'automne dernier un Bureau de l'industrie et du commerce du Québec métropolitain, sorte de Chambre de commerce régionale dont l'une des tâches est de promouvoir l'établissement de nouvelles industries. L'un des facteurs qui favoriserait la localisation de ces industries dans Québec et ses environs immédiats est, semble-t-il, l'ouverture du port de Québec en toute saison. Faire de Québec un port d'hiver, répète-t-on souvent, voilà l'objectif.

On s'accorde de plus en plus pour dire qu'il est relativement facile de maintenir le chenal ouvert pendant les mois d'hiver, de la fin de décembre au début d'avril, entre Québec et Montréal. Quelques brise-glace suffisent à la tâche et l'ont prouvé au cours des derniers hivers. À l'Est de Québec, dans l'estuaire, on croit que quelques brise-glace, là aussi, opérant des ports de Pointe-au-Pic, Rimouski, Matane, Mont-Louis, Forestville, Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et même Port-Alfred dans le Saguenay, pourraient maintenir un chenal ou une route libre de glaces pendant la même période. Monsieur Yvon-R. Tassé l'a signalé dans une conférence intéressante qu'il prononçait en mars dernier.¹

Nous désirons signaler ici quelques publications qui se rapportent directement au sujet. Elles sont de valeur inégale, mais c'est de l'ensemble de toutes ces idées qu'on réussira peut-être à résoudre le problème.

La première de ces études, et la plus récente, date de l'automne de 1956 et elle est consacrée à la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent.² L'auteur con-

* *Note de la Rédaction.* — Nous signalons à nos lecteurs que cette question a déjà été traitée dans le *Bulletin de la Société de géographie de Québec* dès 1888. (Voir l'article de N. LE VASSEUR, *La Navigation d'hiver du Saint-Laurent*, in *Bull. Soc. géog. Québec*, Années 1886-1889, pp. 173-229.) L'auteur croyait que la navigation d'hiver était possible sur le Saint-Laurent. Il réclamait des brise-glace du ministère fédéral des Transports et signalait l'urgence d'études approfondies sur les conditions de la glace dans le fleuve.

¹ YVON-R. TASSÉ, *Le développement industriel de la province de Québec*. Conférence prononcée à la Faculté de commerce, université Laval, 29 mars 1957; 9 pp. mimeographiées.

² BROCHU, Michel, *Problèmes et possibilités de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent*, in *Revue canadienne de géographie*, vol. X, n° 4, 1956, pp. 191-200.

clut que la navigation est réalisable (il s'agit ici de l'estuaire) : 1° en maintenant les signaux de terre allumés toute l'année, en aval de Pointe-au-Pic, y compris le Saguenay ; 2° en maintenant des brise-glace en patrouille.³ Car l'estuaire est large et le problème consiste la plupart du temps en champs de glace à contourner et à éviter plutôt qu'à casser ou traverser.

Un ingénieur a étudié le problème de la navigation d'hiver il y a quelques années ; laissant de côté certaines idées originales, voire audacieuses, nous devons quand même retenir ceci.⁴

L'un des principaux problèmes est la formation de la glace dans le golfe Saint-Laurent et sa présence pendant tout l'hiver dans le voisinage des îles de la Madeleine, de l'île du Prince-Édouard, de l'île du Cap-Breton et de Terre-Neuve. C'est là que la route du Saint-Laurent est bloquée par un *pack* qui se déplace, tourne en rond et finit par disparaître soit en fondant sur place, soit en glissant hors du golfe dans l'Atlantique. Il n'est pas question de la route par le détroit de Belle-Isle ; elle est définitivement fermée pendant l'hiver.

Si l'on s'intéresse seulement à la navigation active pendant l'hiver entre le port de Québec et les ports de l'estuaire, la présence annuelle du *pack* dans le golfe est secondaire. On ferme les ports à la navigation océanique proprement dite, on se contente alors d'assurer des liaisons régulières régionales. Mais si l'on désire ouvrir le port de Québec à tous les types de navires à l'année, alors le problème de la glace dans le golfe devient le problème primordial. L'ouverture du port de Sept-Îles en dépend directement.

On a commencé d'étudier le mouvement des glaces dans le golfe d'une manière systématique. L'étude la plus au point est celle de Forward parue en 1954 et dont les résultats sont basés sur les reconnaissances aériennes effectuées chaque année depuis 1940.⁵ M. Forward a étudié la débâcle durant treize saisons consécutives, soit la période 1940-1952, pendant les mois d'avril et mai. Il en conclut : 1° que le golfe n'est jamais complètement couvert de glaces ; 2° qu'on y trouve presque toujours des chenaux d'eau libre entre des champs de glace en mouvement ; 3° que la glace s'accumule dans la partie sud du golfe, qui commence à s'en libérer lentement en janvier et en février et plus rapidement en mars et en avril ; 4° que la masse de glace en mouvement se déplace de l'Ouest à l'Est vers le détroit de Cabot pour se retirer dans l'Atlantique ; 5° que, vers le 1^{er} mai, le golfe est libre et la navigation reprend son cours normal.

Une carte pour chaque saison illustre le mouvement des glaces dans le golfe. L'auteur traite aussi des conditions de la formation des glaces à la fin de l'automne et au début de l'hiver. On constate : 1° que des morceaux de glace commencent à pénétrer dans le golfe par le détroit de Belle-Isle dès décembre ; 2° que les bancs de glace ne se forment pas encore au début de janvier ; 3° mais qu'à la fin de janvier, le *pack* se forme et atteint une épaisseur de 2 à 4 pieds ; la navigation atteint son point mort ; 4° qu'en février, et voilà qui peut surprendre, l'exode de la glace du golfe commence.

³ *Ibid.*, p. 199.

⁴ KERRY, J. G., *Winter navigation on the St. Lawrence. A suggested method of overcoming the limitations over the Ice in The Dock and Harbour Authority*, n° 361, première partie, novembre 1950, pp. 219-225, et n° 362, décembre 1950, pp. 249-252.

La méthode que l'auteur suggère est l'utilisation de plusieurs barrages en travers depuis le lac Ontario jusqu'au Saguenay avec un barrage au détroit de Belle-Isle en plus. D'une part on relèverait le niveau de l'eau et empêcherait la formation de la glace épaisse, on contrôlerait le mouvement de la glace existante assez facilement dans chacune des sections. Les brise-glace n'auraient ensuite qu'à ouvrir le chenal et l'entretenir. D'autre part, en bloquant Belle-Isle, on empêcherait le courant froid du Labrador d'entrer dans le golfe et on contrôlerait plus facilement le mouvement des glaces dans le golfe.

⁵ FORWARD, C. N., *Ice distribution in the Gulf of St. Lawrence during the break-up season*, in *Geographical Bulletin*, n° 6, 1954, pp. 45-84.

Concluons que, de l'Atlantique à Québec, la navigation d'hiver est possible, mais à certaines conditions. La première condition est l'étude encore plus approfondie de la glace dans le golfe et dans l'estuaire.⁶ Il faudrait que les reconnaissances aériennes régulières organisées pour le compte du ministère fédéral des Transports dans le golfe soit étendues à tout l'estuaire, qu'on augmente le nombre d'observateurs terrestres comme les gardiens de phares et toutes personnes ou centres qui opèrent déjà une petite station météorologique. La deuxième condition dépend d'un service de signalisation amélioré et en opération toute l'année ; il faudrait aussi entraîner des pilotes à la navigation d'hiver en les initiant à l'étude et à l'observation des types de glaces. La troisième condition, vitale celle-là, consiste à utiliser un nombre accru de brise-glace modernes, équipés d'hélicoptères capables de diriger la circulation à travers les chenaux ouverts du *pack*. Une quatrième condition s'impose, si nécessaire, surtout lors de saisons plus froides et plus difficiles, celle d'organiser des convois entre Québec, les ports de l'estuaire et du golfe et l'Atlantique.

Pierre CAMU

L'urbanisme dans la province de Québec¹

L'Association canadienne d'urbanisme vient de consacrer le dernier numéro de sa revue (mars 1957) aux problèmes posés par le développement urbain dans la province de Québec. Le numéro a été très soigneusement préparé et il est luxueusement édité : excellentes photos, mise en page souvent heureuse, croquis suggestifs, etc. En somme, rien que d'excellent dans la préparation. Les articles, rédigés par une douzaine d'auteurs, forment un ensemble suffisamment cohérent. Nous nous proposons d'analyser brièvement le contenu de ce numéro spécial.

Les deux premiers articles sont consacrés à des problèmes d'ensemble de l'urbanisation du Québec. Monsieur Jean-Marie Martin, doyen de la Faculté des sciences sociales de l'université Laval, étudie d'abord « la croissance urbaine dans le Québec ». Cette croissance s'est effectuée rapidement au cours des quinze dernières années au profit surtout de deux régions métropolitaines, celle de Montréal et celle de Québec. Les villes moyennes se développent moins rapidement en règle générale. L'auteur signale cependant deux exemples de villes moyennes où le progrès économique récent a permis un accroissement rapide : Trois-Rivières et Chicoutimi. À propos de ces deux villes il signale des phénomènes de conurbation qu'il eût été intéressant d'étudier plus en détail. L'auteur signale enfin la croissance d'un grand nombre de petits organismes urbains à la périphérie des plus grands centres ; cette dernière forme de concentration pose des problèmes ardues en particulier sur le plan de l'administration municipale. En contrepartie, enfin, Monsieur Martin signale que la plupart des régions rurales, à cause de l'absence d'un programme général d'aménagement du territoire, n'ont pas réussi à s'adapter à cette évolution : elles se vident et s'appau-

⁶ L'article de C. N. Forward mentionné plus haut et un deuxième, plus récent, dans le même genre, sur la glace dans le détroit et la baie d'Hudson (*Geographical Bulletin*, n° 8, 1956, pp. 22-50), ainsi que le rapport de W. A. Black — A report on sea ice conditions in the Eastern Arctic, Summer 1956 (*Geographical Paper* n° 9, Ottawa 1957, 21 pp., cartes et photographies) sont basés sur des sources compilées par un service qui, depuis sept ans, rassemble ainsi toutes les données nécessaires à l'étude des conditions de la glace de mer et d'eau douce au Canada et qui s'appelle le *Canadian Ice Distribution Survey*, une section de la Division de la géographie, du Ministère des mines et relevés techniques.

¹ À propos d'un numéro récent de la *Revue canadienne d'urbanisme* (*Community Planning Review*), vol. VII, n° 1, Ottawa, 1957, 76 pp., cartes, illustrations, graphiques.