

CAMU, Pierre (2005) *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur 1850-1950*. Montréal, Hurtubise HMH, 616 p. (ISBN 2-89428-679-1)

Fernand Grenier

Volume 50, numéro 140, septembre 2006

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/014097ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/014097ar>

[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

Grenier, F. (2006). Compte rendu de [CAMU, Pierre (2005) *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur 1850-1950*. Montréal, Hurtubise HMH, 616 p. (ISBN 2-89428-679-1)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 50(140), 255–256. <https://doi.org/10.7202/014097ar>



CAMU, Pierre (2005) *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur 1850-1950*. Montréal, Hurtubise HMH, 616 p. (ISBN 2-89428-679-1)

Dès les débuts de sa carrière, Pierre Camu a perçu l'importance géographique, économique et politique de l'axe du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Il en a fait l'objet principal de ses recherches en œuvrant à la Direction de la géographie du ministère fédéral des Mines et des Relevés techniques d'abord, à l'Institut de géographie et à la Faculté de commerce de l'Université Laval ensuite et, enfin, dans les hautes sphères administratives de la Voie maritime du Saint-Laurent et au sein d'autres organismes s'occupant de navigation et de transport par voie d'eau.

Rien de ce qui concerne le Saint-Laurent et les Grands Lacs ne lui est inconnu, pourrait-on dire de l'auteur qui, dans la même collection, publiait en 1996 une première étude très remarquée sur le sujet, mais portant sur le « temps de la voile », c'est-à-dire la période 1608-1850. Propriété du brasseur John Molson, l'*Accommodation* fut, dès 1809, le premier navire à vapeur à circuler sur le fleuve entre Montréal et Québec. En 1850, pourtant, les voiliers'emportaient encore sur les navires à vapeur à la fois par leur nombre et par le tonnage des marchandises transitant par les

ports fluviaux et lacustres. Le choix de 1950 comme date de clôture de cet ouvrage ne présente aucun caractère de nécessité. Comme l'explique l'auteur dans un style bien à lui, il n'y a rien de « tranché au couteau [...] tout se transforme avec le temps, sans brisures majeures, avec une certaine continuité ».

La véritable révolution, fort bien analysée à travers l'ouvrage, s'étale tout au long de la période de 1850 à 1950. Elle résulte de la combinaison de trois inventions complémentaires. D'abord, et bien entendu, la vapeur qui remplace graduellement la voile. Puis, l'hélice qui, pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, supplante la roue à aube. La coque en fer et en acier, enfin, qui finit par détrôner le bois. Ces changements technologiques ne sont évidemment pas propres à l'Amérique du Nord. C'est pourquoi il fallait la compétence du géographe, s'appuyant sur une documentation considérable et sur des séries statistiques élaborées, pour suivre et décrire cette évolution de même que ses conséquences dans le contexte du golfe, de l'estuaire et du fleuve Saint-Laurent, aussi bien que dans celui des lacs reliés entre eux et au fleuve par un système d'écluses et de canaux, dont la configuration fut plusieurs fois modifiée.

Bien charpenté et rédigé dans une langue précise, l'ouvrage s'ouvre sur les transformations de la voie navigable entre 1850 et 1950, tant du côté du Canada que de celui des États-Unis. Il se termine, comme il se doit, sur le vaste chantier qui, au cours des années 1950, allait conduire à la voie maritime actuelle. La construction des divers types de navires, la circulation maritime, fluviale et lacustre, les cargaisons, les installations portuaires, les arrière-pays, les liaisons avec le rail et la route, l'évolution des professions des gens de mer au sens le plus large du terme (capitaines, marins, pilotes, armateurs, etc.), tels sont les principaux thèmes approfondis dans cette vaste étude.

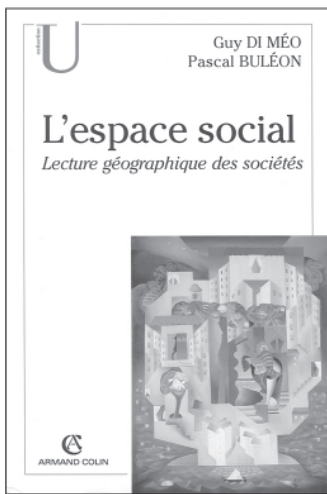
Nombreuses cartes, profusion de tableaux, une soixantaine de photos de navires d'époque, une très utile liste des mesures utilisées



dans le domaine de la navigation et, notamment, dans les statistiques, s'ajoutent à une table des matières très détaillée et à un index à la fois thématique et géographique. Voilà tout ce qu'il fallait pour donner à l'ouvrage une présentation impeccable. S'il y manque un détail ou s'il s'y est glissé le moindre lapsus, personne, sauf l'auteur, ne le saura jamais !

Un troisième ouvrage est prévu pour couvrir la période plus récente au cours de laquelle Pierre Camu a été l'un des acteurs principaux de l'administration de la Voie maritime. C'est le géographe Jean-Claude Lasserre qui sera alors à la barre afin de compléter la trilogie.

Fernand Grenier
Sainte-Croix-de-Lotbinière



DI MÉO, Guy et BULÉON, Pascal (dir.) (2005) *L'espace social. Lecture géographique des sociétés*. Paris, Armand Colin, 304 p. (ISBN 2-200-26892-0)

La géographie sociale propose une lecture particulière de l'espace. Souvent confondue avec la géographie tout court, vue comme ne pouvant être *que* sociale, et de moins en moins différenciée de la géographie culturelle, elle

constitue pourtant un domaine particulier de la géographie, avec ses interrogations spécifiques, ses propres cadres d'analyse, ses méthodes et ses conclusions. C'est le point de vue qu'expriment Guy Di Méo et Pascal Buléon dans leur récent ouvrage de géographie sociale, destiné à en exposer les principes, la démarche et les entrées de recherche les plus porteuses.

Ce livre est divisé en deux parties. La première dessine les contours d'une méthode d'appréhension du rapport entre les individus, les groupes, les sociétés et l'espace. Elle ramène de ce fait le lecteur aux notions d'espace, de lieu, de territoire, de réseau, qu'elle s'efforce de définir dans une perspective qui place le champ des interactions dialectiques qui se développent entre les espaces et les acteurs sociaux au centre du propos. Elle présente aussi divers modèles d'investigation auxquels l'analyse de ces interactions se prête plus particulièrement. La seconde montre leurs possibilités en exposant divers exemples régionaux, présentés par autant d'auteurs.

L'ouvrage s'ouvre sur une introduction à notre avis plutôt malhabile. En définissant leur programme de géographie sociale par ce qu'il n'est pas, les auteurs illustrent certes l'ambition originale de ce dernier, mais ils omettent ainsi de faire référence aux multiples recoupements entre *les* géographies, par ailleurs fort utiles dans une discipline qui lutte fortement contre l'éclatement. Heureusement, la suite est beaucoup plus réussie. Les cinq premiers chapitres proposent une approche riche du social, qui tient compte des multiples ressorts par lesquels les sociétés humaines, historiquement structurées, créent leur propre espace, matériellement au gré de leurs actions quotidiennes et symboliquement par le jeu des représentations, de l'idéologie, de la culture et des identités collectives. Les auteurs y ont fait d'importants investissements dans la réflexion théorique, incorporant par exemple les notions de domination, d'exploitation et d'hégémonie à celle de la distinction, ou encore empruntant à la pensée de la complexité