Document generated on 06/26/2025 3:01 a.m.

L'Actualité économique

La circulation maritime, par ANDRÉ VIGARIÉ. Un vol., 6½ po. x 10, broché, 402 pages, 25 graphiques et cartes, 29 photographies. Tome III, 2e partie. Collection « Géographie économique et sociale ». — ÉDITIONS M.-TH. GÉNIN, Paris, 1968. (44 F.)

Benoît Brouillette

Volume 44, Number 2, July–September 1968

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1002929ar
DOI: https://doi.org/10.7202/1002929ar

See table of contents

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)
1710-3991 (digital)

Explore this journal

Cite this review

Brouillette, B. (1968). Review of [*La circulation maritime*, par ANDRÉ VIGARIÉ. Un vol., 6½ po. x 10, broché, 402 pages, 25 graphiques et cartes, 29 photographies. Tome III, 2e partie. Collection « Géographie économique et sociale ». — ÉDITIONS M.-TH. GÉNIN, Paris, 1968. (44 F.)]. *L'Actualité économique*, *44*(2), 342–343. https://doi.org/10.7202/1002929ar

Tous droits réservés © HEC Montréal, 1968

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

La circulation maritime, par ANDRÉ VIGARIÉ. Un vol., 6½ po. x 10, broché, 402 pages, 25 graphiques et cartes, 29 photographies. Tome III, 2e partie. Collection « Géographie économique et sociale ». — ÉDITIONS M.-TH. GÉNIN, Paris, 1968. (44 F.).

Après le volume de M. René Clozier sur les transports terrestres (1963), en voici un d'allure fort savante sur la navigation maritime, avant le dernier de la même collection qui traitera de la navigation aérienne. De la sorte, nous disposerons d'une géographie complète de la circulation dans le monde, publiée en français. L'auteur définit d'abord son sujet. La navigation maritime, c'est « l'ensemble des phénomènes résultant de la mise en mouvement des hommes et des choses à la surface des océans » ; son étude géographique en « est la description raisonnée et l'explication ». Mais il ne saurait limiter son propos au domaine marin, car les ports et arrière-pays servent de transition entre la mer et le continent. Ayant évoqué les caractères généraux de la circulation maritime, il en esquisse à grands traits l'histoire, analysant « les étapes et facteurs qui ont abouti à la constitution et à l'organisation d'une étendue océanique universellement exploitée ». Il évoque d'abord la Méditerranée, « premier espace historique de navigation homogène », puis les pourtours asiatiques, enfin, le versant atlantique de l'Europe où s'ouvriront, plus tard, les larges horizons du monde actuel. M. Vigarié aborde, ensuite, le sujet principal de son livre : l'organisation de la navigation moderne et la manière dont l'espace marin est utilisé. Il fera, plus loin, la géographie régionale des transports maritimes en étudiant les routes et les flottes sur l'Atlantique, sur l'Océan Indien et les marges du Pacifique, puis en décrivant les façades portuaires, celle de l'Europe du Nord-Ouest (le Northern Range), celle des États-Unis, notamment la façade mégapolitaine, concurrencée par la voie du Saint-Laurent et par les ports du golfe du Mexique. Afin d'illustrer la circulation maritime et la vie insulaire des peuples techniquement évolués, il analyse deux cas, ceux de la Grande-Bretagne et du Japon. Sa conclusion s'élève au-dessus des contingences commerciales pour viser à une « écologie des transports océaniques », à scruter le comportement de l'homme face aux problèmes de la navigation.

Voici donc un ouvrage de haute portée et rédigé avec un souci particulier du mot juste et du terme technique approprié. Or, le langage se rapportant à ce domaine est singulièrement riche et varié. Le lecteur aura beaucoup à apprendre s'il veut perfectionner son vocabulaire.

Pourtant, certains points d'interrogation se posent. Un praticien du commerce maritime, surtout s'il est Canadien, s'étonnera des abréviations que l'auteur utilise comme étant « généralement acceptées » (p. 9). Parmi six sigles indiqués, deux au moins sont incorrects : « B.R.T. » et « Tdw ». Le premier désignerait, selon M. Vigarié, le tonneau de jauge brute, la « *brut registered ton* ». Le *Traffic Dictionnary* de George T. Stufflebeans, qui fait autorité en la matière, ne mentionne pas ce sigle. S'agirait-il de la « *Gross register ton* » qui s'oppose à la « *Net register ton* » ? En tout cas, il est évident

que le mot « brut » n'est pas anglais. Quant au « Tdw » qui est sensé exprimer la capacité de charge du navire, l'usage au Canada, aux États-Unis et en Grande-Bretagne est d'utiliser le sigle « Dwt » ou « d.w.t. », c'est-à-dire « *dead weight tonnage* ». Le manuel de MM. Mérigot, Lerat et Froment se sert du sigle « T P L » (tonnes de port en lourd), et le géographe Pierre George écrit simplement « tonneaux » ou « tx » de port en lourd. Une autre preuve que l'auteur est peu familier avec les sources d'information en Amérique est le fait qu'il mentionne maintes fois l'expression « *Interstate Transport Commission* » pour dire, de toute évidence, « *Interstate Commerce Commission* » (I.C.C.), qu'il laisse passer des fautes grossières en écrivant « Longeshoremen », « Sea-Way », « Artic », « Minesota » et d'autres, enfin qu'il ignore la publication à Ottawa des *Shipping Reports* annuels dans lesquels il eût puisé les renseignements sur tous les ports canadiens dont il déplore l'absence.

Comment peut-il, en outre, opposer chez nous les ports *nationaux* aux ports *privés*, et prétendre que les premiers relèvent de l'État, les seconds d'une administration locale ? Juridiquement, tous appartiennent au pouvoir fédéral ; quelques-uns, 9 exactement, forment le Conseil des Ports nationaux et sont administrés par une société de la Couronne établie en 1936, les autres le sont par le ministère des Transports qui désigne ses agents. L'entreprise privée peut exister dans les uns comme dans les autres, mais elle limite ses activités à certaines fonctions. Par exemple, *Cargill* à Baie-Comeau et *Dreyfus* à Port-Cartier ont bâti et exploitent des élévateurs à céréales, mais lorsqu'ils y transitent du blé canadien destiné à l'exportation, ils ne peuvent le faire qu'en qualité d'agents de la Commission canadienne du blé qui exerce un monopole strict sur le commerce interprovincial et international de cette céréale. Autres peccadilles : Portland, dans l'État du Maine, fut le port d'hiver de Montréal après 1860 (et non 1850) mais pas pour longtemps ; en 1877, Montréal fut relié à Halifax et, en 1890, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, qui sont au XXe siècle les vrais exutoires orientaux du Canada, lorsque le gel interrompt la navigation sur le fleuve. Quant à Boston, il avait perdu son transit de céréales canadiennes un bon quart de siècle avant l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, et les complexes sidérurgiques sur les rives de la baie de Chesapeake reçoivent désormais plus de minerai de fer en provenance du Labrador et du Nouveau-Québec que de l'Amérique latine.

Nous aurions tort de chicaner l'auteur sur ces détails, faciles à corriger et d'importance secondaire, en comparaison du travail qu'il s'est imposé en réalisant la synthèse d'un aussi vaste sujet. Comme il le dit lui-même, tout ce qui touche à la mer est une réalité mouvante et ne forme qu'une image transitoire. Par la puissance évocatrice et un peu la magie de son style, M. Vigarié sait captiver le lecteur et l'instruire en même temps. Nous avons hâte de voir publier le dernier tome, sur la géographie de la circulation aérienne, que prépare le géographe Jean Gottmann.

Benoît Brouillette