

Jean-Claude LASSERRE : Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique. Montréal, Hurtubise HMH, 1980, 753 p.

Claude Bariteau

Vieillir et mourir : repères et repaires

Volume 6, Number 3, 1982

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/006105ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/006105ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département d'anthropologie de l'Université Laval

ISSN

0702-8997 (print)

1703-7921 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Bariteau, C. (1982). Review of [Jean-Claude LASSERRE : Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique. Montréal, Hurtubise HMH, 1980, 753 p.] *Anthropologie et Sociétés*, 6 (3), 175–181. <https://doi.org/10.7202/006105ar>

The dominated Inuit woman : an foreign mythical creation ?

Drawing upon a few Inuit mythos and customs known and practised in areas stretching from Siberia through Greenland to Alaska, the author shows that one must be prudent in concluding that women have been dominated by men in Inuit society. In fact, the dual potential – both masculine and feminine – of each individual means that the idea of systematic domination of one sex over the other is far from obvious.

Raymond Lemieux

Pratiques de la mort et production sociale

À partir d'une enquête sur les pratiques contemporaines de la mort dans la région de Québec, l'auteur tente de dessiner la logique d'une production sociale spécifique, celle par laquelle un *groupe* (les survivants, les proches) gère l'évènement (rupture / structure) que représente pour lui la mort d'un autre. Ces pratiques révèlent le développement d'une *orthopraxie* technico-médicale, contrastant avec l'éclatement (*hétérodoxie*) des discours concernant l'au-delà. Entre les deux, lieu condensé d'appropriation et de production de sens, se donnent à lire les pratiques de disposition du cadavre où le groupe, éphémère, apparaît comme la production d'une histoire qui lui est propre.

Death customs and social production

Inquiring into contemporary dealings with death and dying in the urban area of Quebec, the author points out the logical frame of a specific social production. In this case, a *group* tries to manage an *event* (rupture / structure : a complex of bursting and weaving the social texture) which death puts in light for the survivors (the intimates, the family). One can then recognize the merging of a technico-medical control of the art of dying, which *orthopraxy* contrasts with the *heterodoxy* found in the conceptualization of after-death, this one presenting a merging plurality of discourses. Between these two fields, the disposal of the dead body appears to be the locus where a group, ephemeral as it is, makes sense inasmuch as it is the very result of its own history.

COMPTES RENDUS

Jean-Claude LASSERRE : *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*. Montréal, Hurtubise HMH, 1980, 753 p.

En 1959, au moment de l'inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent, je n'avais que seize ans. Avec mon père, un ouvrier de métier, j'ai assisté à cet événement important près de l'écluse de Saint-Lambert. En curieux, nous avons franchi à pied la distance entre la maison et ce point de chute. Cette journée-là, les invités, juchés sur l'estrade d'honneur, s'étaient félicités mutuellement de leur collaboration et avaient tenté de faire comprendre aux Québécois présents que cette réalisation canado-américaine allait avoir des retombées positives dans leur milieu. Ironiquement sans doute, mon père me glissa à l'oreille que l'on verrait surtout passer des gros bateaux étrangers, qui éviteraient de plus en plus

d'arrêter au port de Montréal, et que l'on ne pourrait quasiment plus pêcher ou se baigner dans le fleuve. Il avait raison. Après une douzaine d'heures passées en compagnie du livre de Jean-Claude Lasserre intitulé *Le Saint-Laurent, grande porte d'Amérique*, les prévisions de mon père se confirmaient.

À l'époque, étudiant dans un collège classique, je n'ai pas saisi la portée de ces propos. J'étais plus sensible à l'idée de voir des bateaux d'Europe ou d'ailleurs qu'à réfléchir sur l'avenir économique de Montréal ou sur l'environnement dans lequel je baignais, même si ces sujets étaient fréquemment abordés à la maison. Pour moi, l'ouverture au monde, le progrès, le développement nord-américain étaient devenus plus importants que tout ce qui concernait mon entourage immédiat. Je ne comprenais d'ailleurs pas très bien pourquoi le gouvernement du Québec n'était pas représenté par son Premier ministre. Aujourd'hui, avec le recul du temps, j'ai appris à lire les faits et gestes qui se déroulent au Québec, au Canada ou en Amérique du Nord avec des yeux différents, conscient des effets du développement et de la dépendance qu'il engendre sur les populations qui n'en contrôlent pas les leviers et ne peuvent en juguler le déploiement même sur le territoire qu'elles habitent.

En lisant l'Épilogue du livre de Lasserre, j'ai compris plus clairement ce qui m'avait fondamentalement agacé tout le long de ces douze heures en sa compagnie. Lasserre a passé à côté de l'essentiel en écrivant cette somme gigantesque sur le Saint-Laurent. Certes, il replace ce grand fleuve au cœur de l'histoire qui en a façonné l'usage et, avec beaucoup de témoignages et des illustrations convaincantes, il analyse son aménagement contemporain et en discute les avenir possibles. Cependant, à cause, peut-être, de sa formation de géographe ou de son penchant pour des comparaisons avec le Rhin, il demeure constamment en marge des réalités qu'il tente de cerner. Son témoignage, en dépit de la documentation riche et abondante qu'il a consultée, m'est apparu gommé d'une vision développementaliste et pro-capitaliste qui s'infiltrait dans tout ce qu'il écrit. Non révélée, cette vision l'amène, probablement sans qu'il s'en rende compte, à véhiculer des âneries sur les Québécois et à construire des raisonnements d'une simplicité parfois aberrante concernant les populations directement touchées par ce fleuve.

Évidemment, en ce qui a trait à la géographie de la circulation et celle des grands espaces régionaux, l'auteur ne peut recevoir que des louanges de notre part. Son volume, à ce titre, est bien campé et les chapitres qui s'y consacrent (chapitres I, V, XI, XII, XIII, XIV), malgré certains écarts mineurs, demeurent convaincants. Il en est de même de la reconstitution du rêve inaccessible devenu réalité, celui de la construction d'une Voie maritime internationale, abondamment commenté dans les chapitres IX et X. Ces pages révèlent la maîtrise technique de l'auteur, ses soucis de précision, l'à-propos des thèmes abordés pour illustrer sa pensée. Il y a des raffinements peut-être excessifs pour un non-initié — je pense en particulier au chapitre XI sur les conditions de la navigation — mais, dans l'ensemble, la lecture de ces chapitres m'a permis d'avoir un exposé de ce qui a entouré et entoure encore la mise en opération de la Voie maritime.

Au sortir de ces pages, on est quasiment convaincu du caractère dominant des activités de transit que l'auteur a mis en relief. Le fleuve a servi, en effet, de couloir de pénétration des surplus de populations européennes tout en étant, jusqu'à tout récemment, une route d'évacuation de matières premières vers l'Europe. Difficile à naviguer, cette voie d'eau est entrée rapidement en concurrence avec la rivière Hudson pour établir des contacts avec les Grands Lacs. Ce n'est cependant qu'à la suite des découvertes de gisement de fer au Québec et au Labrador qu'elle est apparue à certains capitalistes, américains mais surtout canadiens, un facteur de production intéressant que le gouvernement canadien s'efforça de mettre à leur service, espérant en tirer des royautés et consolider l'expansion de l'industrie lourde ontarienne. Dès lors, cette voie d'accès à la cueillette de biens de base pour l'Europe, a vu ses activités de transit se multiplier à la faveur, cette fois, d'un foyer industriel localisé dans les Grands Lacs qui cherchait une porte

sur le monde capitaliste. L'entente canado-américaine a donc permis une inversion importante des rapports. Toutefois, comme tout pays dépendant, le Canada a dû en assumer la note en laissant grossir, d'année en année, un déficit d'administration qui est devenu une subvention directe aux firmes des Grands Lacs comme à celles spécialisées dans la production de blé. Quant à Montréal, bien que ville-seuil, elle a vu les activités de son port s'étioler dans les ports de l'Est et ses administrateurs chercher des palliatifs routiers et aériens pour combler les pertes consécutives à cette canalisation au profit du capital ontarien et neutraliser les stratégies canadiennes pour répartir le transport canadien selon un projet qui n'enrichit surtout pas le Québec.

Ces éléments fondamentaux ressortent tout au long des pages que nous livre l'auteur. Certes, il ne souligne pas que cette œuvre gigantesque est devenue quasi un cauchemar pour le Québec comme l'a fait ressortir clairement une brochure publiée en 1979 par l'Office de planification et de développement du Québec sur la *Rentabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le Québec*. Par contre, il laisse abondamment entendre que les récents aménagements ont bouleversé les activités qui s'y déroulaient au Québec et suscité des ajustements qui ne sont pas toujours faciles à cerner. S'inspirant, cette fois, d'une vision supposément géographique, il suggère même que le Québec pousse davantage le déploiement d'une stratégie adaptative en tentant de tirer profit des avantages de Montréal comme ville-seuil par le biais d'une promotion internationale de son port, du développement d'une industrie lourde et de la mise en œuvre d'une marine québécoise à rayonnement international.

Venant d'un chercheur français d'origine, de tels propos n'étonnent guère. Le fleuve est une porte sur l'Amérique et doit être aménagé dans cette perspective. Aussi, importe-t-il que celle-ci constitue l'axe principal d'un réaménagement du port de Montréal. Comme, par ailleurs, un tel réaménagement n'aurait de sens que si les berges du fleuve étaient fortement industrialisées, un peu à la manière des modèles divers que l'on retrouve à l'échelle mondiale, l'auteur s'empresse de suggérer une approche visant à garnir le chapelet des villes et des bourgades qui existent, grâce à une réorganisation de la structure industrielle québécoise à la lumière du concept industriel américain. Enfin, comme la batellerie québécoise n'a pas d'envergure, ne serait-il pas convenable que le gouvernement de la province de Québec en crée une de toute pièce, dépassant ce faisant les velléités du gouvernement canadien en la matière.

Si l'on regarde un fleuve, le Saint-Laurent, au travers d'une lentille européenne et si l'on tente d'en saisir les caractéristiques par images comparées, on peut facilement fixer sur papier de tels projets. N'oublie-t-on pas, en agissant de la sorte, le contexte réel de l'aménagement même de ce fleuve, les forces en présence et les contraintes à l'intérieur desquelles s'est concrétisée cette canalisation ? N'oublie-t-on pas, à vrai dire, de bien soupeser tous les éléments qui entrent en ligne de compte ? Personnellement, je demeure surpris de cette faiblesse analytique chez Lasserre car, dans son livre, tous ces éléments contraignants figurent, ce qui laisse penser que, tout en étant conscient de leur importance, il aurait dû en jauger mieux les effets combinatoires.

À mon avis, dans la conjoncture économique et politique actuelle, les propos futuristes de Lasserre frisent l'utopie. S'ils peuvent encourager les firmes commerçantes et industrielles de Montréal ou d'ailleurs qui rêvent d'avoir entre leurs mains de nouveaux atouts, fussent-ils d'ordre analytique, pour ancrer leurs capitaux dans une ville de transit, ils laissent songeur quant à leur prégnance sur la réalité, surtout quant aux efforts financiers qu'ils nécessitent de la part de ceux qui, depuis l'avènement de cette voie maritime, ont vu leurs revenus s'amenuiser et les coûts sociaux ou autres s'élever à un rythme effarant soit pour colmater les brèches créées par cet aménagement, soit pour tenter de permettre à Montréal de surnager. L'on peut, évidemment, toujours penser à la venue de capitaux canadiens ou étrangers. Mais, dans un tel contexte, ce ne seront plus les mêmes propriétaires à moins que, déjà, dans le plan proposé, ce soient *Les vrais propriétaires*

de Montréal présentés par Henry Aubin que l'on invite à s'organiser en vue de refaire de Montréal une plaque tournante internationale un peu comme ils en ont fait un lieu d'investissements fonciers. Si tel est le cas, l'on ne saurait être surpris que ce livre ait reçu le prix de la ville de Montréal puisqu'il rencontre probablement les aspirations internationales que le maire actuel a su mettre de l'avant avec l'Expo '67 et les Jeux Olympiques de 1976.

Ces commentaires sur les visions futuristes de l'auteur quant à cette porte de l'Amérique qu'est le fleuve Saint-Laurent dépassent, en proportion, l'importance qu'il leur accorde lui-même. Si je m'y suis arrêté toutefois, c'est surtout pour relever leur caractère disproportionné par rapport à la réalité québécoise. Avec de telles visions, l'on est, à mon avis, dans la même ligne de pensée que celle des économistes bourgeois qui, pour contrer le sous-développement de certaines régions du globe, n'ont comme solution qu'une plus grande intégration au système mondial, une accentuation de la dépendance et le maintien, par la force ou autrement, des populations comme des travailleurs, à des niveaux de rémunération peu élevés. Lasserre ne va pas jusqu'à faire de telles propositions. Son plan d'ensemble l'y conduirait cependant très rapidement s'il devait l'élaborer plus en détail. N'a-t-il pas vu, dans les facteurs défavorables au développement du port de Montréal, l'organisation même des travailleurs qui cherchaient, tout autant que les capitalistes de passage, à tirer profit des activités portuaires générées.

Il y a, en effet, dans les pages de ces chapitres, des allusions constantes, quasi en filigrane, à saveur négative lorsque l'auteur s'intéresse à la population québécoise. Ainsi, à la page 382, le Québec devient-il la seule ombre au tableau dans ce concert des nations américaines et canadiennes, des conflits de personnalité en étant à la source tout autant que la défense de droits constitutionnels. Quant à la protection des entreprises du terroir, il n'en est aucunement fait allusion sauf pour constater que celles-ci relèvent presque du folklore. En contraste, les développements du capital sur la Côte Nord sont présentés comme un espoir. Ces allusions mineures atteignent un certain paroxysme choquant dans les chapitres historiques (chapitres II, III, IV, VI, VII, VIII) et ceux consacrés aux rivières québécoises (chapitres XV, XVI). Ça frise quasi l'indécence. Nous nous y arrêterons car ils font nettement ressortir l'erreur de tir du géographe Lasserre.

Ainsi, au chapitre XV, l'auteur, après avoir nettement montré que la population québécoise a été tenue en marge de la canalisation du fleuve Saint-Laurent, insinue que celle-ci est devenue maître d'œuvre de la destruction de l'environnement par des aménagements qui brisent des équilibres naturels et, surtout, par la pollution des eaux de ce fleuve géant. Qui plus est, par rapport à l'Ontario et les états américains limitrophes qui sont à l'avant-garde dans le traitement des eaux usées, le Québec paraît très en retard. Tout se passe comme si les Québécois se polluaient entre eux, comme si le fleuve ne descendait plus, comme si ce territoire, contrôlé par le gouvernement canadien pour les fins que l'on connaît, devenait, par la magie des choses, un objet dont l'entretien leur revenait de droit. De telles affirmations témoignent du peu de compréhension de l'auteur des phénomènes de dépendance et de désappropriation. Brisé et transformé par le capital, le fleuve Saint-Laurent, jadis une voie d'eau importante chez les Québécois pour leur transport et leur alimentation, est devenu un objet étranger. Si ces derniers sont maintenant dans l'obligation de l'entretenir, ne serait-ce que pour mieux en jouir, il faudrait qu'ils aient le contrôle sur tout ce qui s'y fait. Sans cela, ça relèverait des gestes gratuits faits à perte. L'auteur aurait dû en être plus conscient.

Tous pollueurs qu'ils sont, ces Québécois, en plus, n'ont pas de génie. Ils n'ont pas été capables de tirer profit de la porte continentale qu'est ce fleuve. L'armature urbaine qu'ils ont construite est mal foutue et s'illustre par des insuffisances notoires. Il n'y a que sept villes d'une densité intéressante mais elles sont éparpillées et peu reliées entre elles. En réalité, la population québécoise est trop étalée dans des petites bourgades, ce qui l'empêche d'être à la hauteur de cette ouverture au monde, d'en canaliser les

retombées ou même de capter pour elle une partie du flux des activités qu'elle génère. Évidemment, tout autre peuple aurait agi de la sorte. Il aurait fait du fleuve sa base d'activité et aurait aménagé son territoire en conséquence. Il aurait explosé d'initiatives locales. L'exemple du Rhin en est la preuve convaincante. Comme les Québécois sont des exceptions bizarres, ils ont laissé passer l'opportunité qui s'offrait à eux. C'est d'ailleurs ce que soulignent les citations du géographe Camu, l'un des guides de Lasserre dans sa découverte du fleuve Saint-Laurent et, probablement aussi, du Canada.

Ce guide a certainement eu beaucoup d'impacts sur l'auteur de ce livre. Ses thèses sont abondamment reprises, notamment celles concernant le net penchant des Québécois à s'identifier au territoire de la province de Québec. Cette introversion serait même à la source de tous les blocages notés. Au surplus, elle serait l'intériorisation d'un comportement désiré et souhaité par le colonisateur. À cet égard, ce dernier aurait réussi, grâce à son habileté, à geler l'espace québécois à un terroir ratatiné sur lequel, désespérément, s'ébattent des Québécois sans horizon en regardant, un peu béat, le grouillement des véritables Nord-Américains, ceux qui ont su conserver l'esprit aventureux des coureurs de bois, ces nobles descendants des Français à la recherche des fourrures pour la bourgeoisie métropolitaine. Enfin, triste épave de l'histoire, cette population aurait même tendance à faire revivre une vision agriculturiste plutôt qu'à miser sur le recyclage de « son » principal atout, Montréal, situé en bordure du centre actif de l'Amérique du Nord. Fort heureusement, le gouvernement fédéral et ses dirigeants francophones l'y incitent avec beaucoup de sollicitude. Sans eux, sans ces fédéralistes coureurs de bois, les chaînes coloniales viendraient projeter hors de l'histoire ce peuple riverain.

Cette image d'un Québécois provincialiste, emprunté pour le présent à un auteur qui trouvait plus valable d'investir sur Montréal plutôt que de chercher à recycler l'arrière-pays au développement capitaliste — ce qui n'a rien à voir avec une opération de décentralisation —, si elle s'affine démesurément dans les dernières pages du livre, s'élabore lentement mais sûrement tout au long des chapitres traitant de l'histoire. Nous en ressortons avec la conviction que le géographe Lasserre, lorsqu'il déborde les balises de sa discipline, est enclin à abandonner certaines rigueurs analytiques et à interpréter le passé plus à lumière du présent observé que du fil historique qui en a tracé la trame.

Ainsi, dès les pages 135 à 139, commence à prendre forme l'idée du piège du colonisateur à l'égard des Canadiens français, piège dans lequel ceux-ci ont donné tête première en s'identifiant au Québec plutôt qu'en développant une vision continentaliste. Dès lors, ils sont devenus des migrants de seconde qualité, tout juste capables de reprendre les terres abandonnées à l'Est, surtout pas assez habiles pour défoncer les barrières entretenues par le gouvernement canadien, encore moins pour faire autre chose que de l'agriculture sur les rives d'un fleuve qui est pourtant une grande porte continentale. Cette vision se confirme par la suite lorsque l'auteur y va d'une présentation des empires qui se sont succédés en ayant le fleuve Saint-Laurent comme appui stratégique et le commerce de produits de base (fourrures, bois, blé et minerai) comme source de revenu. Ainsi, la présentation du premier empire jumelle l'Empire français à l'Empire britannique. C'est curieux. Peut-être est-ce la magie de l'alliance entre les marchands français et anglais de 1767 qui a changé le cours de l'histoire, de telle sorte que la Conquête de 1760 devient un fait secondaire par rapport à des mariages d'affaires. Plus loin, le mouvement des Patriotes est présenté comme allant à l'encontre du progrès, comme un repli visant à rétrécir l'espace recherché par les marchands de Québec et de Montréal qui « perçoivent la voie d'eau et son prolongement des Grands Lacs comme la charpente fluviale d'un seul et même ensemble territorial à mettre en valeur (p. 208) ». Enfin, la lutte contre les Américains devient quasi le cœur de la vitalité canadienne que ces marchands réussiront à faire battre à l'encontre même de la logique géographique, les Québécois ne parvenant qu'à surnager en marge d'une telle aventure grandiose !

En plus de ces écarts agaçants et inutiles, l'auteur, bien qu'il appuie ses propos sur des historiens réputés dont il cite curieusement les textes, présente les choses de façon parfois surprenante. L'Acte de Québec, par exemple, devient la cause de l'insurrection américaine, beaucoup plus que le prix des produits vendus à Boston. Quant à la disparition des Amérindiens, ce n'est qu'*indirectement* que les Européens y ont contribué. D'ailleurs, ces populations ne présentent guère d'intérêt sur le plan géographique car « elles ne permettent pas de comprendre la situation actuelle » (p. 83). Aussi, faut-il les oublier, y compris les réserves dans lesquelles elles ont été invitées à se mouvoir tout le long de ce fleuve, pour ne s'arrêter qu'aux populations blanches. Ce dernier raccourci est un peu gênant. Il en est de même de la discussion concernant le rôle central du fleuve dans l'aménagement de l'habitation. Du coup, le modèle français seigneurial et le modèle anglais des « townships » perdent toute valeur analytique au profit de la géographie. Pourtant, dans l'un et l'autre cas, les pratiques d'accumulation ont différé. Enfin, dans l'analyse de la constitution des liaisons navigables avec les Grands Lacs, l'auteur passe sous silence le rôle joué par les immigrants irlandais. Il est vrai qu'ils sont les auteurs des premières grèves !

Exception faite de la propension de l'auteur à lire le passé à l'écoute du présent ou de la géographie, ces chapitres sur l'histoire demeurent bien garnis. Le peuplement français est bien campé et l'on voit que les thèses d'Innis ont été assimilées. La mise en place des positions américaines et canadiennes à l'égard des Grands Lacs est bien orchestrée. Il en est de même du déploiement de la stratégie canadienne des transports et des descriptions synthétiques des changements historiques de l'activité sur le fleuve Saint-Laurent entre 1900 et 1954. À cet égard, le résumé des pages 304 et 305 est des plus convaincants. Le tableau 9 qui schématise ces changements est d'ailleurs fort approprié.

En somme, voilà un livre qui, techniquement, demeure exempt de lacunes majeures mais sujet à controverses lorsque l'auteur déborde les sentiers de la géographie de l'espace ou de la circulation. Tout se passe alors comme si ceux qui ont domestiqué ce fleuve étaient nantis d'un pouvoir magique qui leur donne accès à l'admiration. Comme l'auteur ne semble pas conscient des forces capitalistes qu'ils représentent, il lui arrive souvent de pêcher en sens contraire lorsqu'il s'agit des populations qui, au cours des ans, ont subi de façon constante et renouvelée les contre-coups d'un développement qui s'est fait sans elles ou à travers elles.

Venant d'un Français d'origine peut-être imbu de l'âme des coureurs de bois qu'il admire, de tels propos choquent. À tout le moins, ils apparaissent déplacés non pas à cause de la thèse fédéraliste qu'ils supportent malgré tout mais, principalement, pour le mépris et l'incompréhension qu'ils véhiculent. L'auteur, à certains moments, en est conscient. Aussi tente-t-il d'opposer ses sources pour s'en tirer allégrement. Un tel recours n'est pas toujours possible et, malgré des présentations nuancées à certains moments, les lignes maîtresses finissent par ressortir à des endroits parfois inattendus. L'on sent dès lors encore plus les failles du livre et l'on comprend mieux la gêne qui a amené l'auteur à brouiller certaines pistes.

En effet, tenir de tels propos, n'est pas le meilleur moyen de percer chez les Québécois. Il faut plus de doigté et beaucoup plus de prudence. L'auteur s'y astreint un peu mais n'arrive pas à convaincre. Ses fréquentations canadiennes ressortent trop et, quand il se place en prophète de l'avenir des Québécois sur ce fleuve, ses propos apparaissent déconnectés des réalités historiques tellement ils sont téméraires. Je dirais même, sans vouloir être blessant, qu'ils ne réactivent que le rêve des coureurs de bois, celui des marchands anglais et français alliés en 1767, celui des marchands de 1822 et celui des capitalistes qui ont des investissements ancrés à Montréal. Pour les Québécois « provinciaux », ce rêve ne peut être que l'activation du mythe de Sisyphe si bien illustré par Camus.

En somme, si Lasserre a su mettre en relief les assises de l'activité de ce fleuve et montré que le Canada, comme tous les pays dépendants de l'empire américain, n'a cherché qu'à assurer sa survie en alimentant une bourgeoisie de petite envergure, il a totalement bifurqué sur les enracinés que sont les Québécois. Il n'a pas compris les échos de résistance qui se laissent entendre dans la population, les comportements de dépossédés qui s'affirment de plus en plus et les rejets de la résignation qui prennent forme au Québec.

Aussi, faut-il espérer que les projets d'empoigne de ce fleuve par le gouvernement provincial actuel ne s'inspirent pas de l'approche comme des visées de Lasserre mais trouvent leur cohérence dans une réappropriation autre que symbolique, dans un réaménagement de son potentiel qui permette d'assumer les coûts exorbitants des frais d'entretien et, surtout, dans une planification de ce « bras de mer » pour en faire d'abord un milieu de vie économique et social pour les Québécois quitte, s'il le faut, à fermer la porte lorsque c'est nécessaire.

RÉFÉRENCES

AUBIN H.

1977 *Les vrais propriétaires de Montréal*. Montréal: Édition l'Étincelle.

OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE QUÉBEC

1979 *Rentabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le Québec*. Québec: Ministère d'État au Développement économique.

Claude Bariteau
Département d'anthropologie
Université Laval

Louis ASSIER-ANDRIEU : *Coutume et rapports sociaux. Étude anthropologique des communautés paysannes du Capcir*. Éditions du C.N.R.S., circonscription Midi-Pyrénées, Paris, 1981, 215 p.

De l'anthropologie juridique, oui, mais pas n'importe laquelle ! Cette analyse de communautés villageoises françaises (Cerdagne, Capcir, Haut Conflent) dans le département des Pyrénées orientales démontre méthodiquement comment l'appropriation privée et collective du territoire et l'accès à ses ressources reposent, pour les individus, sur leur appartenance à une « casa », ou plus explicitement à une maison. Divisée en deux parties remarquablement bien équilibrées, l'une fouillant l'histoire à la recherche d'indices pour comprendre la triple répartition juridique du milieu : propriété privée des terres agricoles, propriété commune des bois, propriété domaniale des sommets herbagers, et l'autre décrivant certaines formes sociales de production et de reproduction de la vie matérielle qui précisent les bases des inégalités sociales entre les Grandes Maisons et les autres, l'étude de Louis Assier-Andrieu renouvelle la théorie des rapports sociaux. Elle peut fournir à des anthropologues, juristes ou historiens l'occasion de débattre du domaine économique en milieu rural grâce à une bibliographie très récente et à des notes explicatives particulièrement bien intégrées à la fin de chaque chapitre.

La première partie de l'ouvrage, *Communautés et territoire*, puise à même les documents datant du IXe siècle les données propres à mettre en valeur l'évolution de l'appro-