

L'Infrastructure et le trafic du port de Trois-Rivières

Jean Cermakian

Volume 17, Number 40, 1973

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/021112ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/021112ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Cermakian, J. (1973). L'Infrastructure et le trafic du port de Trois-Rivières. *Cahiers de géographie du Québec*, 17(40), 171–191.
<https://doi.org/10.7202/021112ar>

Article abstract

The port of Trois-Rivières has always benefited from the advantages of its geographical location. But it has also had to suffer from the drawbacks of this very same location on several occasions. Located at the confluence of the St. Maurice and St. Lawrence rivers, Trois-Rivières is the sole port serving both the imports and exports of the whole St. Maurice valley region, whose economy is dominated by heavy industry and forest products. The fortunes of the harbour have therefore always depended upon the economic situation in the St. Maurice valley's manufacturing plants and forest operations. The level of traffic reflects the ups and downs of the regional economy. Located half-way between Montréal and Québec, in the heart of southern Québec, Trois-Rivières suffers up to a point from the competition on the part of both neighbours, which are better equipped, have more space for expansion, and serve larger and more heavily populated hinterlands. Finally, Trois-Rivières had benefited from the opening of the St. Lawrence Seaway in 1959 through the strengthening of its cereals transshipment function. However, in recent years, it has had to face competition from ports in Eastern Québec and on the Pacific coast, ports which are either better equipped for the handling of grain or better located for the expanding Asian trade in Canadian cereals.

The purpose of this article is to analyse the problems of the port of Trois-Rivières. A detailed traffic analysis for the 1961-1970 period based on computer processing (creation of an origin-and-destination data bank) is also summarised here ; the methodology will certainly apply for most Canadian ports.

L'INFRASTRUCTURE ET LE TRAFIC DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES *

par

Jean CERMAKIAN

Département des Sciences humaines, Université du Québec à Trois-Rivières

Situé à mi-chemin entre Montréal et Québec, au confluent du Saint-Laurent et du Saint-Maurice, le port de Trois-Rivières « ressemble plus à un port d'escale qu'à un port d'origine et de destination du trafic » (Camu, 1951, p. 30). Pourtant, Trois-Rivières est le centre administratif et commercial d'une grande région industrielle, la Mauricie, et son unique débouché portuaire important. On pourrait alors s'attendre à un trafic portuaire qui intéresse surtout les principaux secteurs industriels de cette région centrale du Québec de base. En fait, les fortunes du port de Trois-Rivières ont été et sont encore liées, du moins en partie, aux fluctuations de l'économie régionale. Mais les hauts et les bas du commerce extérieur canadien dans son ensemble (en particulier dans le cas des exportations de céréales, de papier-journal et d'amiante) ont au moins autant d'importance pour le trafic portuaire trifluvien. Enfin, il faut considérer Trois-Rivières dans l'ensemble du complexe portuaire Atlantique — Saint-Laurent — Grands Lacs, pour se rendre compte que les progrès technologiques et les investissements réalisés dans d'autres ports (élévateurs à grains, quais à containers) ont été bien plus considérables depuis quelques années et ont fait perdre à Trois-Rivières sa place de choix parmi les principaux ports canadiens. Ces trois séries de facteurs permettent d'expliquer l'évolution de l'infrastructure et du trafic portuaire trifliviens depuis quelques années et de tenter d'en évaluer les perspectives d'avenir.

* *Remerciements.* Cet article présente certains résultats d'une étude du port de Trois-Rivières, qui s'inscrit dans le cadre d'un projet de recherche portant sur l'infrastructure des transports et la circulation dans la région administrative No. 4 du Québec. Nous remercions le Ministère de l'Éducation du Québec et le Comité de la Recherche de l'Université du Québec à Trois-Rivières, d'avoir bien voulu subventionner ce projet, qui a débuté en 1971. Nous tenons également à remercier tous les étudiants de l'U.Q.T.R. ayant travaillé à cette recherche, en particulier Robert Proulx, Marie-Josée Gaudette et Robert Neron ; leur travail d'informatique et de cartographie a été précieux et indispensable. Nous remercions enfin MM. T. A. Lauzon, Directeur du Port de Trois-Rivières, et Pierre-Maurice Gravel, du Centre de Calcul de l'U.Q.T.R., pour leur collaboration fort appréciée.

I. L'INFRASTRUCTURE DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES

1. *Le site*

Plusieurs éléments de la géographie physique ont été et sont encore des atouts pour le port de Trois-Rivières. Le premier est *sa situation au confluent du Saint-Laurent et du Saint-Maurice*. Au début du régime français, et jusqu'en 1658, l'arrière-pays de Trois-Rivières s'étendait « à toute la vallée du Saint-Maurice et à une grande partie du bassin de la baie d'Hudson » (Camu, 1951, p. 33), régions par excellence de la traite des fourrures. C'est ainsi que le port de Trois-Rivières commence par avoir une fonction commerciale basée sur ce produit. Les circonstances historiques ont voulu que ce commerce soit dévié successivement vers Tadoussac, puis Québec et enfin Montréal. Avec l'ouverture et le développement des Forges du Saint-Maurice, situées à environ 10 km (6 mi.) au nord-ouest du port de Trois-Rivières, celui-ci connut également une certaine prospérité grâce à l'exportation d'articles de fer et de fonte fabriqués à cet endroit, de 1737 à 1883. Enfin, c'est surtout à la suite de l'établissement de l'industrie lourde en Mauricie (pâtes et papiers, aluminium, électrochimie) que la situation de Trois-Rivières au confluent des deux cours d'eau donne au port une vocation industrielle régionale à partir de 1910-1920.

Les autres éléments positifs du site portuaire trifluvien ont trait aux *caractéristiques hydrographiques du Saint-Laurent* dans ce secteur. Sur une longueur de 17,3 km (10,7 mi.), le fleuve est sous la juridiction du port de Trois-Rivières, depuis Baie-Jolie jusqu'à l'embouchure de la rivière Bécancour, et mesure partout au moins 1,6 km (1 mi.) de large. Le chenal de navigation a 61 m (200 pi.) de largeur et une profondeur minimum de 10,7 m (35 pi.), la profondeur du chenal atteignant jusqu'à 19,8 m (65 pi.) en certains endroits. D'autre part, le courant fluvial est très modéré et varie entre 4 et 14,4 km/h (2,5 à 9 mi./h.) suivant la saison. Enfin, l'influence de la marée est presque négligeable à Trois-Rivières, puisque l'amplitude maximale diurne dépasse rarement 30 cm (12 pouces).

Enfin, le *caractère abrupt de la rive du fleuve* à Trois-Rivières même a toujours favorisé l'accostage des navires, même bien avant la construction des quais actuels.

2. *Les installations portuaires*

Malgré un site favorable, le port de Trois-Rivières a vu ses installations se bâtir dans un passé relativement récent. Les premiers quais ont été construits grâce à l'initiative privée : Matthew Bell, propriétaire des Forges du Saint-Maurice, fait construire un quai et un entrepôt en 1824. L'armateur montréalais John Molson fera construire trois autres quais dans les années suivantes. La première initiative publique date de 1858, lorsque l'administration municipale de Trois-Rivières fait construire un quai pour les traver-

siers reliant la ville au village de Sainte-Angèle-de-Laval, sur la rive sud du Saint-Laurent. Vingt ans plus tard, c'est la liaison ferroviaire avec Montréal et Québec, par le Canadien Pacifique, qui poussera les commerçants de la ville à demander la création d'une Commission du Port (1882), devant la menace de la forte concurrence ferroviaire. Cette Commission devait, avec l'appui du Ministère fédéral des Travaux Publics, voir à la construction de quais et d'entrepôts ; mais en 1897, sur les 610 m (2 000 pi.) de quais prévus, à peine 183 m (600 pi.) avaient été achevés, à une époque où les exportations de bois de sciage vers l'Europe et les États-Unis deviennent très importantes (Thériault, 1954, p. 84-86). En 1906, on construit le premier quai en béton et en 1910 le quai à charbon (Blanchard, 1950, p. 137). Mais la vraie expansion des installations portuaires trifluviennes n'aura lieu qu'à partir de 1920, date du début des exportations de papier, et surtout à partir de 1936, date à laquelle l'administration du port est transférée au Conseil des Ports Nationaux, organisme fédéral qui gère un grand nombre d'autres ports canadiens, y compris, au Québec, Montréal, Chicoutimi et Québec. C'est aussi en 1936 que fut construite la première unité du complexe de l'élévateur à grains. C'est enfin depuis cette date que la majorité des quais et des entrepôts actuels ont été construits. En fait, il suffit de comparer l'importance des installations portuaires à vingt ans d'intervalle (1949 et 1969) (tableau 1) pour se rendre compte de la croissance très rapide de l'infrastructure portuaire trifluviennne.

Tableau 1

Installations portuaires de Trois-Rivières en 1949 et en 1969

	1949	1969
— Longueur des voies ferrées dans le port (milles)	5	5
— Nombre de quais *	5	19
— Longueur des quais (pieds)	8 690	9 188
— Superficie des hangars (milliers de pieds carrés)	192	482
— Capacité de l'élévateur à grains (milliers de boisseaux)	3 000	9 300
— Capacité du chargement du grain (milliers de boisseaux à l'heure)	32	55
— Capacité du parc à charbon (milliers de tonnes)	300	400
— Capacité des réservoirs à pétrole (milliers de gallons)	n.d.	44 635

* Y compris les quais du Cap-de-la-Madeleine et de Sainte-Angèle-de-Laval.

n.d. : donnée non disponible.

Sources : Camu, 1951, p. 36, et *Annuaire du Canada 1970-1971*, p. 997.

Alors que la longueur des quais et des voies ferrées qui les desservent n'ont pas beaucoup varié, l'expansion des installations portuaires s'est manifestée principalement de trois manières :

1) *La superficie des hangars a plus que doublé*, ce qui reflète sans doute l'essor considérable des industries de la Mauricie exportatrices de produits finis, surtout celles du papier-journal et des produits métalliques au cours des années 1950 et au début des années 1960. Une récente étude des installations portuaires de Trois-Rivières affirme en effet que les hangars du port sont surtout utilisés pour le transit du papier-journal et de l'amiante, ces deux produits représentant certaines années plus de 90 pour cent du tonnage des produits passant par ces hangars (Beauclair, 1971, p. 56). Actuellement, les onze hangars du port de Trois-Rivières font face à trois types de problèmes :

— *La vétusté* de certains d'entre eux, construits en bois, et qui auraient besoin d'être rénovés ou même démolis pour être remplacés par des entrepôts plus modernes, construits avec des matériaux plus résistants (acier, béton, tuiles d'amiante). Au cours des années 1960, un réel effort fut d'ailleurs fait dans ce sens par les autorités portuaires, avec la construction des hangars 9, 10, 11, 12, 13 et 14, modernes et spacieux.

— *L'utilisation à des fins autres que le transit*, des trois entrepôts les plus anciens, qui sont loués à la Compagnie Internationale du Papier du Canada (C.I.P.) pour l'entreposage en permanence de rouleaux de papier-journal. Cette situation apporte sans doute des revenus à l'administration portuaire mais enlève au transit maritime des superficies importantes. Or ces superficies ne peuvent être récupérées ailleurs, car la proximité immédiate du centre-ville et des usines de papier rend toute expansion de l'espace portuaire actuel pratiquement impossible.

— *La sous-utilisation du potentiel d'entreposage* de la plupart des hangars. Même les cinq hangars les plus modernes, qui voient passer 80 pour cent des marchandises manutentionnées dans les entrepôts portuaires trifluviens, sont utilisés à moins de 30 pour cent de leur capacité ; cette sous-utilisation est encore plus évidente pendant les mois d'hiver. L'étude déjà mentionnée (Beauclair, 1971, p. 2 et 36) attribue cette situation à trois facteurs : le manque de diversification des produits entreposés, une manutention souvent trop lente et un équipement inadéquat.

2) Pendant la même période, *la capacité de l'élévateur à grains a plus que triplé* pour faire face à un accroissement considérable du trafic de céréales après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959. Dix ans plus tard, la capacité de l'élévateur de Trois-Rivières, avec son entrepôt auxiliaire, était supérieure à celle de l'élévateur de Québec. Cependant, depuis le milieu des années 1960, Trois-Rivières subit de plus en plus la concurrence des autres ports du Saint-Laurent (en particulier de Baie-Comeau), mieux équipés pour la manutention des céréales, ainsi que celle

des ports du Pacifique, ces derniers profitant du commerce accru de blé avec la République populaire de Chine à partir de 1960. Il en est résulté une capacité excessive pour l'entreposage des céréales ces dernières années. Jusqu'à tout récemment, l'élévateur, qui appartient à la société privée locale *Les Élévateurs des Trois-Rivières Ltée*, comprenait trois bâtiments en béton, chacun subdivisé en silos, et un entrepôt auxiliaire en bois sans subdivisions, toutes ces unités étant communicantes entre elles. Chacun des bâtiments en béton a une capacité de plus 55 000 tonnes métriques (2 millions de boisseaux). Quant à l'entrepôt auxiliaire, d'une capacité de plus de 82 000 tonnes (3 millions de boisseaux), il a été démoli en novembre 1972, sans doute en raison de son mauvais état. À la fin de la même année, on ne savait pas encore ce qui allait remplacer cette structure, la société des élévateurs procédant alors à des études de rentabilité d'éventuels nouveaux annexes¹.

Parallèlement à l'expansion de la capacité d'entreposage des céréales, on a pu assister à une très forte augmentation de la capacité de chargement et de déchargement des navires céréaliers : au quai No. 16, les navires océaniques peuvent être chargés au moyen de cinq chutes à grain, à une cadence de 1 497 tonnes à l'heure (55 000 boisseaux/h.), soit près de deux fois la capacité d'il y a vingt ans. Pour les chargements ferroviaires, la capacité maximum est de 272 tonnes à l'heure (10 000 boisseaux/h.) pour des convois ne dépassant pas 14 wagons. Pour le déchargement des navires des Grands Lacs transportant des céréales, la capacité est encore plus considérable grâce à la présence, sur le quai No. 17, de deux tours mobiles qui aspirent les céréales à une vitesse de 2 181 tonnes à l'heure (96 000 boisseaux à l'heure) pour les transférer du navire aux silos. Les arrivages de céréales par chemin de fer sont moins favorisées, la capacité de déchargement n'étant plus que de 182 tonnes à l'heure (8 000 boisseaux/h.) dans ce cas.

3) Enfin, on peut constater l'importance croissante des espaces consacrés à l'entreposage des combustibles en vrac depuis 1949. Tout d'abord, la superficie du parc à charbon, voisin des quais 18 et 19, a été augmentée d'un tiers. Jusqu'au début des années 1960, Trois-Rivières a importé de fortes quantités de charbon de Nouvelle-Écosse ; ce combustible servait à la fois au chauffage domestique, aux entreprises industrielles de la région et au soutage des navires. Le remplacement progressif du charbon par le mazout a entraîné la quasi-disparition du trafic charbonnier depuis 1969². En même temps, on assiste à un développement considérable des

¹ Selon un article du quotidien *Le Nouvelliste*, en date du 15 novembre 1972, la société construirait de nouvelles unités d'entreposage, soit en acier, soit en béton armé. Cependant, rien d'officiel n'est venu confirmer cette rumeur.

² À ce sujet, on pourrait faire remarquer que la *Charbonnerie Saint-Laurent*, principal distributeur de charbon du Trois-Rivières métropolitain, vend depuis quelques années de plus en plus d'huile à chauffage et de moins en moins de charbon. Elle a d'ailleurs été achetée récemment par la société pétrolière *Gulf Canada Ltée*.

installations de stockage et de distribution des produits pétroliers : il y a actuellement 23 réservoirs de produits pétroliers dans les limites du port ou immédiatement adjacents à celui-ci, le long de la rue Notre-Dame. Ces réservoirs appartiennent à six sociétés (par ordre d'importance décroissante : *Gulf, Irving, Imperial, Shell, Petrofina* et *Texaco*) et peuvent contenir jusqu'à 2 millions d'hectolitres de combustibles liquides (environ 45 millions de gallons), ce qui représente environ le quart de la capacité de stockage des réservoirs dans la zone portuaire de Québec. En outre, les compagnies de papier (*C.I.P.* et *Consolidated Bathurst*) ont leurs propres quais privés avec leurs réservoirs de mazout. Toutes ces installations de stockage ont des liens étroits avec les quais, au moyen d'oléoducs dont le diamètre varie entre 20 et 30 cm (8 et 12 pouces). Ceci permet non seulement de ravitailler les réservoirs directement à partir des pétroliers, mais encore de fournir différents types de carburants pour les besoins des navires, à un rythme de 200 à 300 000 litres à l'heure (1 000-1 500 barils/h.). Il est vraisemblable que les importations de produits pétroliers continueront à constituer une part importante du trafic portuaire trifluvien. Si ce trafic devait s'accroître, le problème de l'expansion des installations pétrolières pourrait se poser : celles-ci occupent déjà dans le port et les quartiers voisins des superficies appréciables.

3. *Les problèmes de l'infrastructure portuaire*

Il a été déjà question, au paragraphe précédent, des problèmes relatifs aux installations portuaires. D'autres questions risquent également d'avoir une influence sur la trafic portuaire trifluvien. La première question en est une d'*espace*. Dans une entrevue récente, Norman Quigley, vice-président de l'Association internationale des débardeurs, affirmait que le port de Trois-Rivières manquait de hangars pour entreposer les marchandises importées de l'étranger, et que le Ministère fédéral des transports devrait consacrer cinq à six millions de dollars pour moderniser et agrandir les installations portuaires comme ce fut le cas pour le port de Québec, dont on connaît le développement considérable au cours des cinq dernières années³. Nous avons déjà mentionné la nécessité de moderniser certains des hangars du port, et c'est pour une raison analogue que fut démolí récemment l'annexe de l'élévateur à grains. Mais nous avons également vu que les hangars les plus modernes étaient utilisés à une fraction seulement de leur capacité. Le problème est donc plus une sous-utilisation de l'espace existant qu'un manque d'espace pour entreposer les marchandises. Par ailleurs, l'expansion des installations portuaires à partir du site central actuel est impossible sans empiéter sur les quartiers du centre-ville, à moins que le port ne se porte acquéreur de certains terrains adjacents, à un coût prohibitif. Une autre solution serait de développer des installations sur la rive sud, où le port possède déjà le quai de Sainte-Angèle-de-Laval,

³ « Le port de Trois-Rivières pourrait doubler le volume de ses marchandises (M. Norman Quigley), » *Le Nouvelliste*, 13 décembre 1972, p. 3.

mais ceci pose le problème de l'éloignement par rapport à la ville et aux installations portuaires principales, même depuis l'ouverture du pont Laviolette sur le Saint-Laurent en décembre 1967. Enfin, la construction du quai en eau profonde de Bécancour, sur la rive sud, au coût impressionnant de 4,5 millions de dollars, par le gouvernement du Québec, pourrait, à première vue, offrir l'espace complémentaire nécessaire au trafic portuaire trifluvien. Ce quai, terminé en 1971, n'a cependant été construit que pour desservir le parc industriel voisin, en particulier pour ses importations de matières pondéreuses en vrac (matériaux de construction pour la future verrerie de Glaverbel, minerais de nickel pour la future usine de Falconbridge) et non pour servir de point de réception ou d'expédition de marchandises générales⁴. Contrairement aux installations publiques, les quais privés des compagnies de papier ne semblent pas manquer d'espace pour l'entreposage du mazout et du bois à pâte, mais la C.I.P. se voit obligée de louer certains des entrepôts du port pour stocker ses rouleaux de papier-journal.

Le deuxième problème qui touche de près les installations portuaires est celui de la *main-d'œuvre* et de l'*automation*. Les débardeurs du port de Trois-Rivières étaient au nombre de 224 en décembre 1972, soit 14 équipes de 16 hommes. Ils font partie du puissant syndicat de l'*Association internationale des débardeurs*. Jusqu'à cette date, ce syndicat a pu obtenir de nombreux avantages pour ses membres, y compris la semaine de 40 heures et des salaires horaires variant de 4,70 à 14,10 dollars selon la journée et l'heure, ces salaires étant parmi les plus élevés de la région. La grève des débardeurs qui a duré de mai à juillet 1972 a causé des torts sérieux à l'économie régionale et au commerce local. Malgré cette force syndicale considérable, et malgré un rendement et une efficacité assez satisfaisants, les débardeurs trifluviens (comme ceux des autres ports du Saint-Laurent) risquent de souffrir des conséquences de l'automation. À la fin de 1972, le port de Trois-Rivières n'était pas encore équipé pour la manutention de *containers*, même si on en a vu quelques-uns débarquer récemment. Il est peu probable que ce procédé soit généralisé à tous les ports canadiens, à court terme. Mais d'autres procédés ont été essayés (transport d'amiante par palettes, procédé *roll on - roll off* pour la manutention du papier-journal) et pourraient fort bien être de plus en plus utilisés à Trois-Rivières. Ceci amènerait sans doute une diversification du trafic, qui à son tour entraînerait un accroissement des volumes manutentionnés et donc une chance pour les débardeurs de conserver leurs emplois.

⁴ Il faut cependant remarquer que le premier navire ayant utilisé ce quai, le 2 octobre 1972, le cargo allemand « Auguste Schulte », transportait non pas des matières pondéreuses, ni des marchandises générales pour la région, mais une cargaison de coton provenant du Mexique et de la Colombie et destinée aux usines textiles de Magog, dans les Cantons de l'Est. Le tirant d'eau du navire était trop important pour que celui-ci pût accoster à pleine charge aux ports plus en amont. Peut-être Bécancour deviendra-t-il le principal port en eau profonde en amont de Québec, en attendant de devenir un véritable port industriel. Voir l'article « Premier navire au port de Bécancour », *Le Nouvelliste*, 4 octobre 1972, p. 18.

Enfin, le troisième problème de l'infrastructure portuaire a trait aux *liaisons extérieures* du port de Trois-Rivières. Assez bien relié au réseau ferroviaire du Canadien Pacifique, le port de Trois-Rivières a longtemps souffert, comme toute la Mauricie, d'une mauvaise desserte routière intra- et inter-régionale. Un premier pas fut fait en décembre 1967 avec l'ouverture du pont Laviolette sur le Saint-Laurent. Cet événement permettait d'étendre l'arrière-pays de Trois-Rivières sur la rive sud avec l'élimination des droits de péage encourus par les véhicules commerciaux pour emprunter l'ancien traversier reliant les deux rives. L'ouverture prochaine des autoroutes de la rive nord (no. 40) vers Berthier et transquébécoise (no. 55) vers Shawinigan et Sherbrooke devraient encore mieux intégrer le port et son arrière-pays régional. Enfin, il restera à régler le problème des encombrements de circulation à l'intérieur de l'agglomération trifluvienne, situation qui rend difficile la desserte locale du port. La construction de l'autoroute no. 755 reliant entre elles les trois municipalités de l'agglomération ne résoudra que partiellement ce problème, car cette nouvelle artère passera assez loin des zones portuaires et industrielles riveraines des deux cours d'eau. Néanmoins, la situation actuelle sera fortement améliorée, à une époque où un nombre croissant d'industries manufacturières utilisent le transport routier de préférence au transport ferroviaire, tant pour l'expédition de leurs produits finis que pour la réception de certaines de leurs matières premières.

II. LE TRAFIC DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES

1. *Aperçu historique*

Il ne s'agit pas ici de faire une analyse détaillée de l'évolution du trafic portuaire trifluvien depuis deux siècles. Les études précédentes sur la question (Camu, 1951, p. 36-48, et Thériault, 1954, p. 83-100) ont déjà fait le point sur celle-ci. Il suffit donc de rappeler les grandes lignes de cette évolution. D'après les statistiques fragmentaires du trafic à partir de 1874, « avant 1900, la plus grande partie des exportations maritimes (du port de Trois-Rivières) sont formées de bois de sciage. On rencontre aussi un peu de fourrures et de phosphates » (Thériault, 1954, p. 86). Ce trafic reflète la période où l'économie de la Mauricie est basée sur la production d'importantes scieries qui travaillent en grande partie pour les marchés d'outremer (surtout ceux de la Grande-Bretagne et de la Scandinavie). Avec la création des industries du papier, de l'aluminium et de l'électrochimie, l'économie de la Mauricie entre dans une phase de prospérité sans précédent, surtout à partir de 1920. Cette situation a des effets directs sur le trafic portuaire de Trois-Rivières : de 157 000 tonnes en 1920, le trafic dépasse le million de tonnes dès 1926, puis, après une forte baisse de 1930 à 1932, le cap des 2 millions de tonnes est dépassé en 1937 et celui des 3 millions en 1951. Depuis vingt ans, le trafic total s'est stabilisé entre 3 et 4 millions de tonnes, sauf dans le cas d'années exceptionnelles comme

1970 (trafic total : 5 364 914 tonnes) ⁵. Comme l'indique le tableau 2, tous les produits n'ont cependant pas connu le même taux de croissance depuis les années 1920.

Tableau 2

Évolution du trafic des principales denrées au port de Trois-Rivières de 1928 à 1971
(en milliers de tonnes faibles de 2 000 livres)

A) Produits importés			
	1928	1948	1971
Céréales	—	192	1 064
Bois à pâte et de construction	671	1 394	513
Mazout et pétrole	20	13	733
Charbon bitumineux	437	511	18
B) Produits exportés			
	1928	1948	1971
Céréales	—	246	988
Papier-journal	94	84	150

Sources : Camu, 1951, p. 41, et Conseil des Ports Nationaux, *Annuaire statistique 1971* (Ottawa, 1972), p. 37-39.

D'après ce tableau, le fait le plus marquant dans l'évolution du trafic portuaire trifluvien au cours des cinquante dernières années est l'augmentation spectaculaire du trafic des céréales, trafic inexistant avant 1936 mais qui atteint déjà 785 000 tonnes en 1938, tant à l'entrée qu'à la sortie. Il est vrai que 1938 fut l'année-record du trafic avant la deuxième guerre mondiale. La construction de l'élévateur à grains en 1936, puis l'expansion de ce dernier suite à l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, expliquent cette croissance. Autre produit dont le trafic était presque inexistant il y a vingt-cinq ans, le mazout suit de près les céréales au chapitre des entrées. Ce produit a complètement supplanté le charbon, dont le trafic est passé de plus de 500 000 tonnes en 1948 à zéro en 1969 et 1970. La quantité débarquée en 1971 était insignifiante, et on peut dire que ce trafic a pratiquement disparu ici comme dans d'autres ports du Saint-Laurent. Le bois à pâte, matière première principale de la plus im-

⁵ Toutes les données se rapportant au trafic sont données en tonnes faibles de 2 000 livres (équivalant à 0,907 tonne métrique).

portante industrie trifluvienne, a connu une ascension très forte pendant les trente premières années de la période 1928-71, mais tend à baisser depuis ou du moins à se stabiliser aux alentours de 500 000 tonnes par an. Ceci reflète le déclin de la navigation par goélette sur le fleuve depuis une quinzaine d'années et la fermeture de bon nombre de petits ports du Saint-Laurent, surtout dans l'Est du Québec. Par opposition à la navigation, le flottage du bois sur le Saint-Maurice a gardé son importance, et le transport de bois par camion a pu augmenter à la suite de l'ouverture du pont Laviolette. Enfin, on assiste, au cours de cette période, à une certaine augmentation des exportations de papier journal. Ici, la croissance du trafic ne doit pas tromper : l'industrie du papier souffre depuis quelques années de la concurrence croissante des moulins à papier du Sud-Est des États-Unis. Or le papier journal est expédié vers les États-Unis surtout par chemin de fer, à peine le quart du papier expédié par le port étant destiné aux ports américains. En fait, le Canada essaie, depuis quelques années, de diversifier ses marchés et réussit à vendre des quantités de plus en plus importantes de papier journal en Asie et en Amérique latine, ce qui peut sans doute expliquer que les expéditions de papier journal du port de Trois-Rivières aient presque doublé de 1948 à 1971.

En somme, depuis cinquante ans, Trois-Rivières est devenu de plus en plus un port de transit de céréales venues de Thunder Bay ou des ports américains des Grands Lacs, et de moins en moins un port au service de l'économie industrielle de la Mauricie. Un article assez récent résumait bien les fonctions portuaires de Trois-Rivières sur la base d'une analyse des données du trafic pour l'année 1964 :

« Trois-Rivières tire 20,7% de son trafic de productions industrielles de son proche hinterland : zone métropolitaine (de Trois-Rivières), Shawinigan, Grand-Mère, La Tuque. Ses importations portent sur le bois à pulpe, les produits chimiques, l'aluminium... ; ses exportations sont dominées par le papier. Pour le reste, le port joue le même rôle que celui de Baie-Comeau : 79,3% de ses tonnages sont du transit de céréales » (Cazalis, 1967, p. 333).

Cet état de choses qui prévalait au cours des années 1960 n'a guère changé en 1973. Tout au plus les céréales ont-elles perdu un peu de leur importance relative, passant de 80 à 65 ou 70% du trafic total à l'heure actuelle, à cause de la très forte hausse des importations de mazout qui, depuis quelque temps, dépassent les importations de blé au port de Trois-Rivières (tableau 3). L'examen des données récentes, nous a permis de constater des fluctuations assez marquées dans le trafic de certaines denrées d'une année à l'autre. Cependant, la part des céréales et des autres produits importants ne semble guère changer depuis quelques années. Avec la stagnation ou le déclin de certains secteurs industriels en Mauricie, la position des deux produits-clés du trafic portuaire trifluvien s'est trouvée renforcée.

Tableau 3

Principaux produits exportés et importés au port de Trois-Rivières, 1970 et 1971
(tonnes faibles)

	1970	1971
1) Importations		
Mazout	800 453	733 496
Blé	753 175	666 660
Bois à pâte	480 159	506 252
Orge	610 207	182 309
Maïs	132 042	75 679
Essence	79 135	72 254
Sel	54 367	68 941
Seigle	5 892	62 857
Grains non moulus, n. d. a.	181 159	50 808
TOTAL DES IMPORTATIONS	3 263 351	2 537 621
2) Exportations		
Blé	723 031	664 680
Amiante	222 345	170 492
Papier-journal	216 663	150 436
Orge	533 349	136 196
Grains non moulus, n. d. a.	175 636	66 830
Seigle	5 892	62 857
Maïs	100 249	57 421
TOTAL DES EXPORTATIONS	2 101 563	1 358 847

n. d. a. : non donné ailleurs.

Source : Conseil des Port Nationaux, *Annuaire statistique 1971* (Ottawa, 1972), p. 37-39.

2. Le trafic du port de Trois-Rivières depuis 1961 (figures 1-9)

Depuis la publication de données détaillées sur l'origine et la destination des trafics intéressant les ports maritimes canadiens dans le *Shipping Report* de 1961, il est possible d'analyser non seulement les entrées et sorties de produits dans ces ports mais le pays ou le port de provenance ou de destination pour chacun des produits manutentionnés. Une telle mine de renseignements permet une analyse, au moyen de l'informatique, des courants de trafic nationaux et internationaux du port de Trois-Rivières pour la

décennie 1961-1970⁶. Cette analyse permet alors de constater les lacunes dans l'orientation des différents éléments du trafic portuaire et donc de faciliter l'adoption de solutions aux problèmes du port, basées sur des faits et des chiffres précis. On pourra alors déduire de la hausse ou de la baisse de tel ou tel trafic les conclusions qui s'imposent.

Pour les besoins de cette analyse, le trafic du port de Trois-Rivières au cours de la période en question a été subdivisé en quatre groupes de don-

Figure 1

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE 1961 À 1970
AU PORT DE TROIS-RIVIÈRES

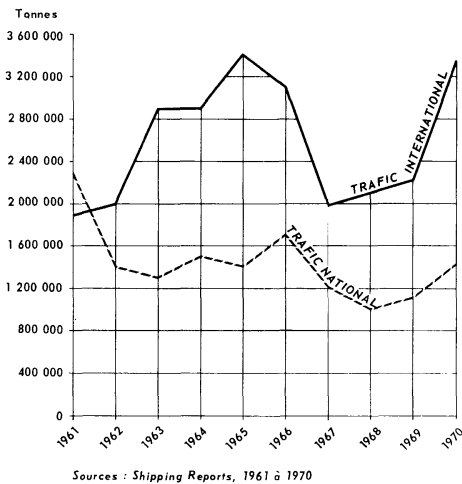
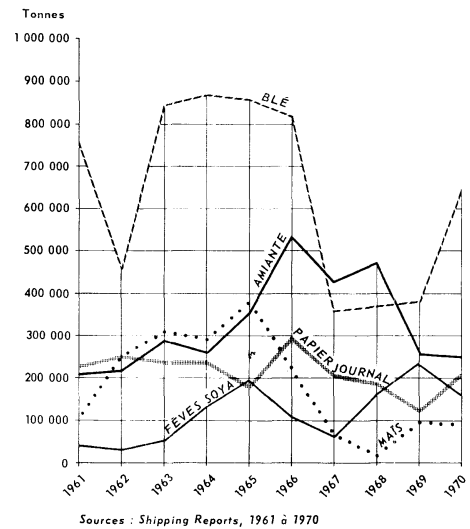


Figure 2

EXPORTATIONS INTERNATIONALES
DES CINQ PRINCIPAUX PRODUITS DU PORT DE
TROIS-RIVIÈRES POUR LES ANNÉES 1961 À 1970

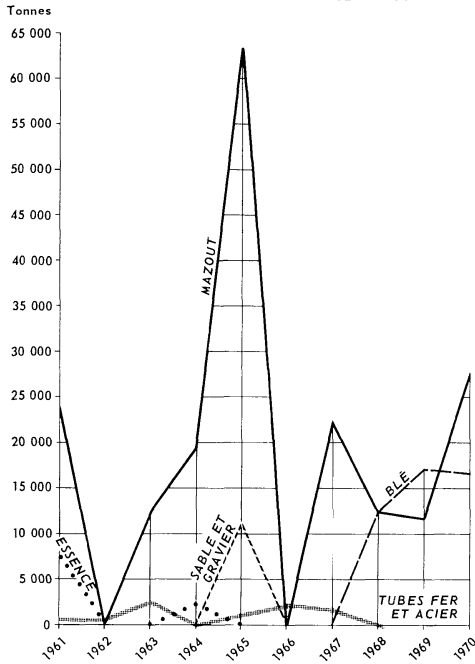


⁶ La méthodologie du travail qui a été accompli dans ce sens est brièvement expliquée dans l'annexe de cet article, par Robert Proulx, assistant de recherche pour ce projet, étudiant à l'U.Q.T.R. de 1969 à 1972 et étudiant gradué à l'université McGill en 1972-73. Il n'existe malheureusement aucune donnée comparable pour la période avant 1961. De plus, la nomenclature par pays utilisée par Statistique Canada dans cette publication change périodiquement, ce qui rend les comparaisons, même pour la décennie en question, difficiles et même parfois impossibles. Par exemple, les trafics en provenance des ports américains des Grands Lacs sont donnés pour chacun de ces ports, du moins les plus importants, depuis 1964 seulement. Avant cette date, les données sont toutes regroupées sous le titre « Ports américains des Grands Lacs » (*U.S. Great Lakes Ports*). Ainsi, il est impossible de savoir quelle a été l'importance du trafic entre, par exemple, Chicago et Trois-Rivières entre 1961 et 1963. D'autre part, bon nombre de pays d'outre-mer, autrefois répertoriés par unités (par exemple, Royaume-Uni, Finlande, etc.), sont maintenant subdivisés (au lieu de « Royaume-Uni », nous avons maintenant six ports, dont Londres et Clyde-Glasgow, tous les autres ports du pays étant regroupés sous le titre « Royaume-Uni n. d. a. »; les données ne comprennent pas les totaux pour le Royaume-Uni, et il faut faire de longs calculs pour avoir ces regroupements, afin de pouvoir comparer les données annuelles les plus récentes avec les données moins détaillées d'avant 1968).

nées : *exportations nationales, importations nationales, exportations internationales et importations internationales*. Les exportations du port de Trois-Rivières vers les ports non-canadiens ont pu ainsi être représentées cumulativement pour les dix années et pour chacun des pays en question (figure 8). Les principaux produits exportés sont représentés sous forme de graphiques qui montrent bien l'évolution positive ou négative du trafic de ces produits au cours des dix années à l'étude (figure 2). Il ressort de ces illustrations que le port de Trois-Rivières a gardé et même renforcé, au cours de cette période, sa vocation internationale sur les marchés traditionnels (États-Unis et Europe occidentale) et sur des marchés plus récemment ouverts aux produits canadiens (U.R.S.S., Chine, Amérique latine). Au cours de cette période, l'exportation internationale la plus importante a été le blé, pour lequel les clients principaux ont été l'U.R.S.S., le Royaume-Uni, la République fédérale allemande et l'Inde. Mais la répartition mondiale de ces expéditions révèle qu'un très grand nombre d'autres pays représentent encore près de la moitié du tonnage total expédié : il s'agit d'autres pays d'Europe, d'Afrique (surtout le Maghreb) et d'Asie. Cette situation est le résultat de la politique dynamique qui, à l'initiative du ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce, a permis l'expansion et la diversification des exportations de blé. Cependant, la courbe d'évolution de ce trafic est fort irrégulière et a connu ses valeurs maxima de 1963 à 1966. Toute une série de facteurs peut expliquer ces fluctuations : mauvaises récoltes, contrats de vente forfaitaires pour certains pays, grèves des manutentionnaires du blé à Thunder Bay ou dans les ports du Saint-Laurent, ou encore arrêts de travail des employés de la voie maritime du Saint-Laurent. Le danger, c'est que justement le port de Trois-Rivières dépend trop du blé et des autres céréales, produits dont le trafic est fonction d'événements et de facteurs tout-à-fait étrangers à la région immédiate du port. Le deuxième produit d'exportation internationale, l'amiante, a d'abord connu un essor continu jusqu'en 1966 puis une chute presque ininterrompue depuis lors. Alors qu'en 1968, Trois-Rivières exportait 35% de l'amiante contre 36% pour Montréal et 29% pour Québec (Beauchair, 1971, p. 57), en 1971, la part de Montréal était proche de 50% du total, Québec et Trois-Rivières se partageant l'autre moitié à parts presque égales. La meilleure accessibilité de Trois-Rivières grâce au pont Laviolette, depuis décembre 1967, n'a pas pu empêcher la perte partielle d'un trafic dont les expéditions peuvent déjà se faire par containers à partir de Montréal ou de Québec. Les oscillations dans les expéditions de papier-journal sont le reflet de la crise qui sévit dans l'industrie du papier depuis quelques années. Ici, les trois principaux clients (États-Unis, Royaume-Uni et Irlande) se partagent à égalité environ 70% du total, le reste étant expédié dans un très grand nombre de pays non-européens. Les deux autres produits importants, maïs et fèves soya, proviennent des États-Unis et leurs fluctuations s'expliquent par des raisons analogues à celles invoquées pour le blé. La chute du trafic du maïs a été partiellement compensée par l'essor récent du trafic des fèves soya à destination de l'Europe occidentale et du Japon.

Figure 3

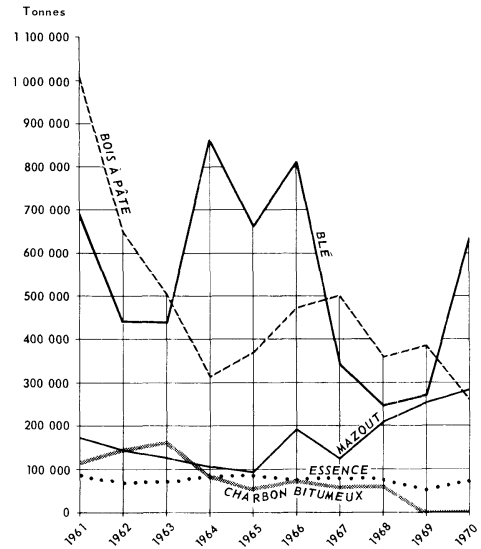
EXPORTATIONS NATIONALES
DES CINQ PRINCIPAUX PRODUITS DU PORT DE
TROIS-RIVIÈRES DE 1961 À 1970



Sources : Shipping Reports, 1961 à 1970

Figure 4

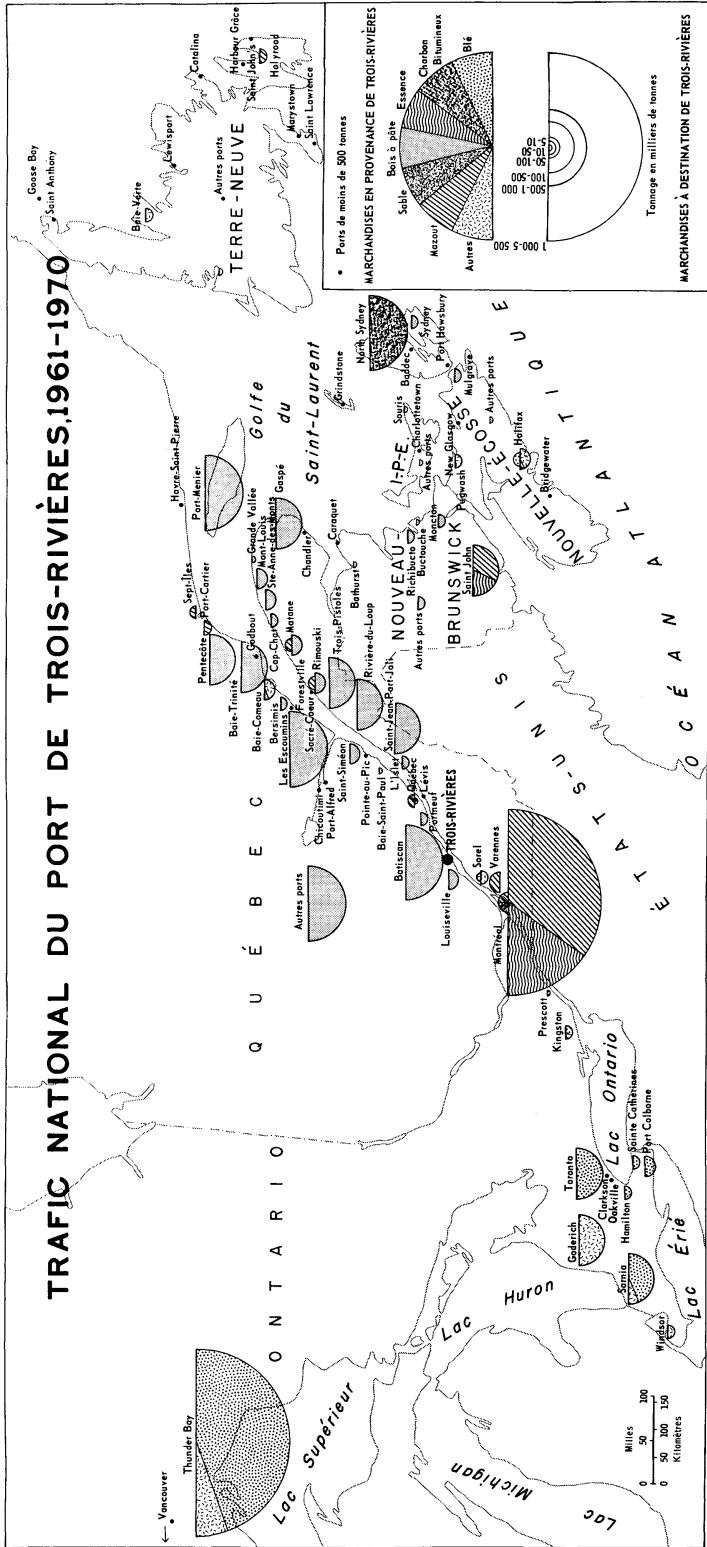
IMPORTATIONS NATIONALES
DES CINQ PRINCIPAUX PRODUITS AU PORT DE
TROIS-RIVIÈRES DE 1961 À 1970



Sources : Shipping Reports, 1961 à 1970

Au chapitre des importations internationales, plus de 55 pour cent du tonnage est constitué de céréales en provenance des ports américains des Grands Lacs (maïs, blé, fèves soya et orge). Comme Trois-Rivières n'est qu'un port de transbordement pour ces denrées agricoles, les raisons données pour expliquer l'évolution des exportations internationales de céréales valent pour les importations. Le maïs à lui seul représentait le quart du tonnage total des importations internationales à Trois-Rivières de 1961 à 1970. Le mazout arrive directement soit des Antilles néerlandaises (Aruba et Curaçao, soit du Venezuela ; il en vient également, mais en faibles quantités, de Porto-Rico et du Mexique. Ce trafic a plus que doublé de 1962 à 1965 pour se stabiliser ensuite aux environs de 400 000 tonnes par an. Le mazout a représenté environ 35 pour cent des importations internationales pendant cette période.

Figure 5



Le trafic national du port de Trois-Rivières n'est pas très diversifié, lui non plus. Les exportations nationales sont insignifiantes quoique très variables d'une année à l'autre. En 1970, elles atteignaient à peine 45 000 tonnes. Le mazout occupe les deux-tiers du trafic ; c'est du carburant sud-américain transbordé vers d'autres ports (Varenes, Montréal, Québec, Rimouski). Depuis 1967, Trois-Rivières réexpédie du blé des Prairies vers Halifax. Enfin, l'usine de la *Canron* à Trois-Rivières a expédié jusqu'en 1968 des tubes de fer et d'acier vers différents ports de l'Est du Canada, surtout à Terre-Neuve, mais ce trafic était très faible et irrégulier. Les importations nationales sont beaucoup plus importantes et dépassent toujours le million de tonnes par an. Il s'agit surtout de blé en provenance de Thunder Bay, de bois à pâte provenant d'un très grand nombre de ports du Saint-Laurent et de la côte nord, et de carburants liquides (mazout et essence) provenant surtout des raffineries montréalaises. À partir de 1963, on assiste à la chute, puis à la disparition (en 1969) du trafic du charbon en provenance de North Sidney (Nouvelle-Écosse) ; pourtant, au début de la période étudiée, ce trafic était très important (figure 6).

En somme, on pourrait dire que la principale caractéristique du trafic portuaire de Trois-Rivières est son manque de diversification. Or ce qui pourrait corriger cette situation, ce serait le développement de nouvelles industries en Mauricie. Encore ne serait-il pas certain que ces nouvelles usines utilisent les services du port. Elles seraient plutôt orientées vers la production de biens d'usage courant pour le marché régional ou national. Or le transport maritime semble se spécialiser de plus en plus aux dépens des cargaisons générales et va favoriser de plus en plus certains transports par container ou en vrac. Trois-Rivières ne semble, pour le moment, pas en voie d'être équipé pour la manutention des containers. Quant aux transports de matières pondéreuses, le port est bien équipé pour leur manutention et leur entreposage, mais pourrait se faire concurrencer dans un avenir plus ou moins proche par le port de Bécancour. Or l'arrière-pays de Trois-Rivières tel que décrit par Camu en 1951, s'il n'a guère changé depuis, couvre les comtés de la rive sud voisins de Trois-Rivières et les intègre d'autant mieux à sa zone d'influence depuis la liaison routière des deux rives. Mais un port en eau profonde à Bécancour, desservi par les voies du Canadien National et par l'autoroute dite « de l'acier » (no. 30, Longueuil-Sorel-Bécancour), et proche de la capitale régionale, risquerait fort de s'approprier la partie sud de l'actuelle zone d'influence. Tout ceci est, pour le moment, du domaine de la spéculation seulement. Mais il reste que l'avenir du port de Trois-Rivières, tant au plan régional que national et international, demeure très incertain dans une conjoncture économique dont le contrôle échappe aux autorités portuaires ici comme ailleurs au Québec. Un bref bilan des activités portuaires à Trois-Rivières pour les onze premiers mois de 1972, semble présager une meilleure année pour l'ensemble du trafic qu'en 1971, et ce malgré la grève des débardeurs. Cependant, le même manque de diversité est à remarquer dans ce bilan, les céréales et le mazout demeurant les pro-

duits les plus importants, la baisse de l'amiante et la stabilité du papier-journal étant confirmées⁷. Il est fort peu probable que cette situation change à court terme.

ANNEXE

ÉTUDE DU TRAFIC DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES À L'AIDE DE L'ORDINATEUR

par

Robert PROULX

Department of Geography, McGill University

1. Le projet

Le système expliqué ci-dessous fut réalisé afin de fournir les données nécessaires à l'étude du trafic du port de Trois-Rivières. Il s'agissait d'utiliser les possibilités de « mémoire » de l'ordinateur pour : 1) conserver les données, 2) les remettre à jour d'année en année, et 3) les exploiter pour l'analyse des courants d'échanges du port en question. Les programmes furent réalisés au Centre de calcul de l'Université du Québec à Trois-Rivières, avec l'assistance de M. Pierre-Maurice Gravel, et ils sont écrits en langage FORTRAN IV. L'ordinateur utilisé était un modèle CDC 6400.

2. Les fichiers permanents

La première étape consistait à créer les « fichiers permanents » sur ruban magnétiques ; ces fichiers forment notre source de renseignements. Nous avons divisé le trafic en quatre mouvements : importations et exportations nationales et internationales. Chacun de ces trafics forme un fichier appelé respectivement EXNA, EXIN, IMNA et IMIN. Ils sont constitués selon le schéma de la figure 7.

EXEMPLE D'UNE PORTION DU FICHIER "EXNA"

EXNA	Code du 1er port	Nombre de produits	Nombre d'années	Code du 1er produit	1961	1962	19..	Code du Xe produit	1961	1962	19..	Code du Xe port	Etc...
------	------------------	--------------------	-----------------	---------------------	------	------	------	--------------------	------	------	------	-----------------	--------

Figure 7 Exemple d'une portion de fichier permanent : EXNA.

Ainsi, nous connaissons les ports (mouvement national) ou les pays (mouvement international) avec lesquels se sont faits les échanges, de même que les produits concernés. Au départ, nos fichiers de base comprenaient les tonnages des années 1961 à 1968 inclusivement.

À ces quatre blocs sont greffés deux autres fichiers : celui qui indique le code numérique et le nom des ports ou pays (fichier PORT) et celui qui donne le code numérique et le nom des produits (fichier PROD). Les numéros de code utilisés sont ceux de la Division des transports et services d'utilité publique de Statistique Canada.

⁷ « Les activités du port auront été supérieures à l'année '71 », *Le Nouvelliste*, 9 décembre 1972, p. 3.

3. *Les corrections et les mises à jour*

Afin de rendre le système utilisable pour les années à venir, il fallait pouvoir ajouter le trafic de ces années ; deux programmes réalisent cet objectif :

a) *Addition de nouveaux ports avec leurs produits*

Nous devons ajouter le trafic des années 1969 et 1970 à notre base de 1961-1968. Après avoir trouvé quels ports ou pays n'apparaissent pas dans un trafic particulier, nous les ajoutons en désordre et nous les faisons reclasser. Nous avons donc fourni au fichier de nouveaux ports ou pays, de nouveaux produits (le port n'étant pas sur le fichier auparavant, aucun produit n'avait été échangé avec celui-ci), et de nouveaux tonnages pour 1969 et 1970 (les tonnages de 1961 à 1968 étant nuls).

b) *Addition de nouveaux produits aux ports ou pays déjà sur le fichier de base*

Un autre programme travaille les ports ou pays déjà connus pour ce trafic. Il suffit alors d'ajouter un produit non inclus auparavant (de 1961 et 1968) à la liste des produits de ce port ou pays. Ainsi, pour des ports ou pays apparaissant déjà au fichier de base nous ajoutons de nouveaux produits et les tonnages correspondants. Ce programme offre aussi la possibilité d'effectuer l'addition des tonnages des nouvelles années à l'étude pour un produit qui était déjà échangé de 1961 à 1968 avec ce port ou pays.

c) *Les corrections*

Ce dernier programme permet aussi de faire des corrections sur des tonnages qui seraient erronés dans l'un des quatre fichiers. En indiquant l'année et le tonnage exact, la correction est effectuée sur le fichier sans avoir à le recréer.

4. *L'exploitation des fichiers*

Il fallait ensuite utiliser ces données de façon à mieux comprendre les échanges du port de Trois-Rivières. Nous avons envisagé deux façons de faire l'étude, et il en est résulté deux programmes. Ceux-ci nécessitent seulement trois cartes de données indiquant le trafic à étudier et l'étude statistique désirée.

a) *Exploitation par ports ou pays*

Un premier programme permet d'étudier les échanges du port de Trois-Rivières avec les différents ports ou pays. Pour chacun de ceux-ci, nous voulons connaître quels sont les produits touchés. Chaque produit pour ce port ou pays est étudié isolément. Ensuite, nous effectuons les totaux pour chaque produit, ce qui donne le total du trafic entre Trois-Rivières et le port ou pays en question. Enfin, la somme du trafic de tous les ports ou pays donne, par exemple, la valeur des importations internationales au port de Trois-Rivières. Finalement, nous calculons le pourcentage de chaque port ou pays par rapport au trafic total du fichier étudié. L'analyse est faite séparément pour les quatre trafics.

b) *Exploitation par produit*

Pour certains utilisateurs, il peut être intéressant de faire la même étude statistique, mais cette fois à partir des produits. Pour chaque produit, nous examinons alors avec quels ports ou pays il a été échangé.

c) *Les renseignements désirés seulement*

Pour chaque type d'exploitation, il est possible, en perforant une carte de données, d'indiquer quels sont les renseignements désirés. Ainsi, on peut être intéressé à obtenir les données pour un seul pays (par exemple, le Vénézuéla) ou pour un seul produit (par exemple, le papier-journal). À ce moment, une petite partie du fichier seulement est utilisée.

Il est aussi possible de n'obtenir que certains types de valeurs : tonnage brut, moyenne annuelle, trafic cumulatif, etc. Toutes ces combinaisons sont obtenues en perforant les cartes de données selon les renseignements fournis dans la légende qui apparaît au début de chaque fichier.

5. Les graphiques

Pour compléter l'étude par port ou pays ou par produit, il est possible de faire tracer les graphiques jugés importants par l'utilisateur, à partir des données disponibles sur les fichiers. Dans notre cas, un certain nombre d'essais furent exécutés pour des pays ou des produits dont le total dépassait 1 pour cent du trafic total du fichier en question. Le système utilisé (BMD) avait l'avantage de pouvoir cadrer chaque graphique dans les limites d'une page d'ordinateur.

6. Application à d'autres ports

Ce système offre l'avantage d'être applicable à n'importe quel port canadien pour lequel existent des données analogues d'origine et de destination auprès de Statistique Canada. Sans autres modifications que des titres particuliers, les tonnages d'un port quelconque peuvent être constitués en fichier permanent occupant très peu d'espace et offrant une grande accessibilité. De plus, tous les programmes décrits ci-dessus seraient utilisables *tels quels*.

BIBLIOGRAPHIE

- BEAUCLAIR, Rémi (1971) *Les installations portuaires à Trois-Rivières*. Québec, Département de géographie, Université Laval, mémoire de licence inédit. 71 pages ronéotypées.
- BLANCHARD, Raoul (1950) *La Mauricie*. Trois-Rivières, Éditions du Bien Public. 159 pages. Collection « L'histoire régionale », no. 3.
- BROUILLETTE, Benoît (1932) *Le développement industriel de la vallée du Saint-Maurice*. Trois-Rivières, Éditions du Bien Public. 54 pages. Pages trifluviennes, série A, no. 2.
- BROUILLETTE, Benoît (1964) *Courants commerciaux de quelques produits canadiens : blé, papier-journal, combustible, minerai de fer, aluminium*. Montréal, Institut d'économie appliquée, École des hautes études commerciales. 215 pages. Étude no. 14.
- BROUILLETTE, Normand (1971) *Le déclin industriel de Shawinigan : ses conséquences sur l'organisation de la vie urbaine*. Québec, Département de géographie, Université Laval, thèse de maîtrise inédite. 230 pages ronéotypées.
- CAMU, Pierre (1951) Le port et l'arrière-pays de Trois-Rivières. *Geographical Bulletin*, Ottawa, 1 : 30-56.
- CAMU, Pierre (1959) Les ports de la province de Québec. *Mélanges géographiques canadiens offerts à Raoul Blanchard*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, p. 393-401.
- CANADA. Conseil des Ports Nationaux. *Rapport annuel et Supplément statistique*. Ottawa. Publication annuelle.
- CANADA. Conseil des Ports Nationaux (1972) *Le port de Trois-Rivières dans la province de Québec*. Trois-Rivières. 61 pages ronéotypées. Texte bilingue anglais-français.
- CANADA. Statistique Canada. *Shipping Report / Transport maritime*. Ottawa, Information Canada (publication annuelle). Cinq volumes annuels, plus de nombreuses données disponibles sur bande d'ordinateur.
- CAZALIS, Pierre (1967) Le Saint-Laurent, facteur de localisation industrielle. *Cahiers de Géographie de Québec*. Québec, 11 (23) : 327-341.
- CERMAKIAN, Jean et Normand BROUILLETTE (1972) *La Mauricie industrielle*. Trois-Rivières, U.Q.T.R. 50 pages ronéotypées. Guide d'excursion préparé à l'occasion du 22e Congrès international de géographie, Montréal, 1972.
- OCHIETTI, Claudie (1971) *Le trafic du blé dans les ports du Saint-Laurent en aval de Montréal*. Québec, Département de géographie, Université Laval, mémoire de licence inédit. 48 pages ronéotypées.
- THÉRIAULT, Yvon (1954) *Trois-Rivières, ville de reflet*. Trois-Rivières, Éditions du Bien Public. 126 pages. Collection « L'histoire régionale », no. 15.

RÉSUMÉ

CERMAKIAN, Jean : L'infrastructure et le trafic du port de Trois-Rivières

Le port de Trois-Rivières a toujours pu profiter des avantages de sa situation géographique. Mais il a également dû subir les inconvénients de cette même situation à maintes reprises. Situé au confluent du Saint-Maurice et du Saint-Laurent, Trois-Rivières est le point d'entrée et de sortie pour toute la Mauricie industrielle et forestière. Les fortunes du port ont donc toujours été à la merci de la situation économique des industries et de la forêt mauriciennes. Son trafic reflète donc les hauts et les bas de l'économie régionale. Situé entre Montréal et Québec, au cœur du Québec méridional, Trois-Rivières souffre jusqu'à un certain point de la concurrence de ses deux voisins, qui sont mieux équipés, qui possèdent plus d'espace et qui desservent des bassins démographiques plus considérables et plus prospères. Enfin, Trois-Rivières, tout en ayant bénéficié de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 par l'expansion de sa fonction de transbordement des céréales, doit faire face à la redoutable concurrence des ports de l'Est du Québec et de la côte du Pacifique, ports mieux équipés pour la manutention des céréales ou profitant de l'expansion des marchés asiatiques pour les céréales canadiennes.

Le but de cet article est d'analyser les problèmes du port de Trois-Rivières. Une analyse détaillée du trafic de la période 1961-1970 au moyen de l'ordinateur (création d'une banque de données par origines et destinations) est également présentée sous forme succincte ; la méthode exposée ici sera sans doute applicable pour la majorité des ports canadiens.

MOTS-CLÉS : Transports, Ports, Infrastructure, Trafic portuaire, Hinterland, Trois-Rivières, Mauricie, Québec, Canada.

ABSTRACT

CERMAKIAN, Jean : The Infrastructure and Traffic of the Port of Trois-Rivières

The port of Trois-Rivières has always benefited from the advantages of its geographical location. But it has also had to suffer from the drawbacks of this very same location on several occasions. Located at the confluence of the St. Maurice and St. Lawrence rivers, Trois-Rivières is the sole port serving both the imports and exports of the whole St. Maurice valley region, whose economy is dominated by heavy industry and forest products. The fortunes of the harbour have therefore always depended upon the economic situation in the St. Maurice valley's manufacturing plants and forest operations. The level of traffic reflects the ups and downs of the regional economy. Located half-way between Montréal and Québec, in the heart of southern Québec, Trois-Rivières suffers up to a point from the competition on the part of both neighbours, which are better equipped, have more space for expansion, and serve larger and more heavily populated hinterlands. Finally, Trois-Rivières had benefited from the opening of the St. Lawrence Seaway in 1959 through the strengthening of its cereals transshipment function. However, in recent years, it has had to face competition from ports in Eastern Québec and on the Pacific coast, ports which are either better equipped for the handling of grain or better located for the expanding Asian trade in Canadian cereals.

The purpose of this article is to analyse the problems of the port of Trois-Rivières. A detailed traffic analysis for the 1961-1970 period based on computer processing (creation of an origin-and-destination data bank) is also summarised here ; the methodology will certainly apply for most Canadian ports.

KEY WORDS : Transport, Ports, Equipment, Traffic, Hinterland, Trois-Rivières, Mauricie, Québec, Canada.

Figure 8

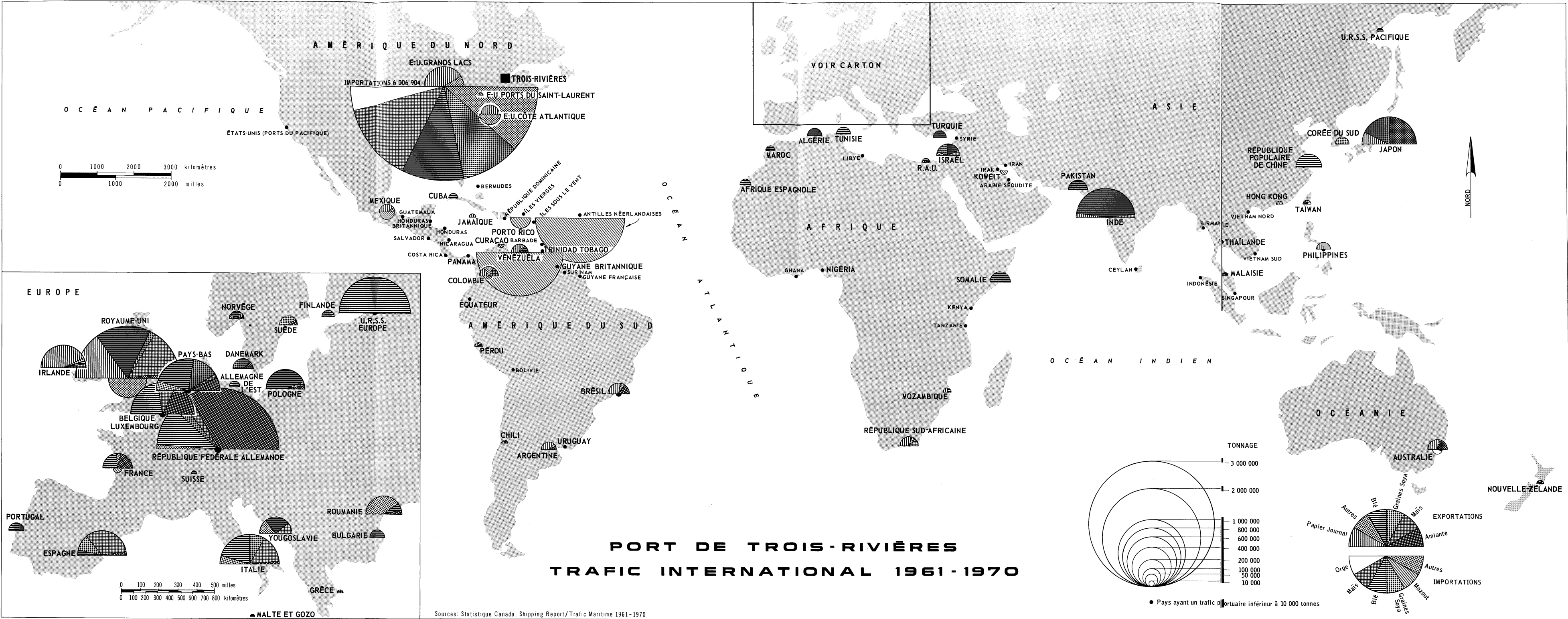


Figure 9

