

Cahiers de Géographie de Québec, onzième année, numéro 23, septembre 1967. Numéro spécial « Le Saint-Laurent ». Presses de l'université Laval, p. 172 à 462. Prix de l'abonnement pour 3 nos : \$8.00.

Françoise Ricour

Volume 22, Number 1, juin 1968

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/302773ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/302773ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Ricour, F. (1968). Review of [*Cahiers de Géographie de Québec*, onzième année, numéro 23, septembre 1967. Numéro spécial « Le Saint-Laurent ». Presses de l'université Laval, p. 172 à 462. Prix de l'abonnement pour 3 nos : \$8.00.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 22(1), 137–141.
<https://doi.org/10.7202/302773ar>

Cahiers de Géographie de Québec, onzième année, numéro 23, septembre 1967. Numéro spécial "Le Saint-Laurent". Presses de l'université Laval, p. 172 à 462. Prix de l'abonnement pour 3 nos : \$8.00.

Pour souligner le vingtième anniversaire des publications géographiques à l'Université Laval, la direction des *Cahiers* a cru bon de faire porter ce numéro sur le Saint-Laurent, élément de première importance tant de la géographie humaine et économique que de la géographie physique du Québec et du Canada oriental. Dix articles étudient le rôle historique du Saint-Laurent, les aménagements qu'il a subis, l'influence qu'il exerce sur l'économie et sur les traits morphologiques de sa région. Suivent trois notes à caractère géomorphologique et une bibliographie classée de près de 700 titres.

A cause de ses dimensions, le Saint-Laurent a-t-il joué le rôle de cours d'eau, c'est-à-dire d'axe de relations, ou a-t-il joué celui de mer, c'est-à-dire d'obstacle ? Cole Harris, dans "The St. Lawrence: River and Sea", analyse les "définitions" successives du fleuve entre 1608 et 1867. De 1608 à 1665, le Saint-Laurent était une voie de pénétration pour le commerce des fourrures, mais à partir de la colonisation et surtout après la Conquête, les Canadiens français se sont repliés sur l'agriculture ; le fleuve est devenu alors pour eux une mer, tandis que pour les anglophones davantage adonnés au commerce, il gardait son symbole de fleuve, axe de relations.

Dans "Pour une esquisse biogéographique du Saint-Laurent", Jacques Rousseau, après un aperçu de l'histoire géologique de la région, aborde l'analyse du milieu écologique, faune et flore, en divisant le territoire en trois parties : les sommets des talwegs, les berges du Saint-Laurent et les eaux laurentines ; dans ces dernières il distingue plus de sept sections. Après la description du milieu naturel, l'auteur étudie les relations entre l'homme et le fleuve ; celles-ci commencèrent il y a environ 30,000 ans mais après la glaciation, des chasseurs occupèrent le nord de la péninsule Québec-Labrador, tandis que des agriculteurs semi-sédentaires en occupèrent le sud. L'arrivée des Blancs amena la disparition de ces genres de vie. Le lotissement se fit le long du fleuve, seul moyen de transport. L'auteur aborde tous les aspects de la vie traditionnelle des rives du Saint-Laurent en ce qu'elle traduit les relations entre l'homme et le fleuve : la toponymie, la construction des habitations, le vêtement, les moyens de transport, les activités économiques (cueillette, chasse, forêt, agriculture), la gastronomie, la médecine, la récréation et le folklore.

Reprenant et développant ce rôle du fleuve dans la vie traditionnelle du Canada français, Jean Hamelin et Jean Provencher traitent de "La vie de relations sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, au milieu du XVIII^e siècle". Même si, dès 1734, on avait terminé la route de la rive nord du Saint-Laurent, elle était dans un tel état que l'on préférerait circuler par voie d'eau. L'hiver, sur le fleuve glacé, les relations étaient beaucoup plus faciles. A la fonction de transport, le fleuve joignait des avantages économiques: la pêche, surtout de l'anguille, et des avantages de récréation: promenades en carrioles et patinage.

Au XIX^e siècle, on voulut améliorer la fonction d'axe de transport du fleuve. Nora Corley dans "The St. Lawrence Ship Channel, 1805-1865", raconte les étapes des premiers aménagements du fleuve. En 1805, la Trinity House fut fondée pour veiller à la sécurité de la navigation sur le fleuve dont les hauts-fonds dans le lac Saint-Pierre gênaient la circulation. Vingt ans plus tard, des marchands de Montréal réclament l'amélioration du chenal dans cette partie du fleuve. Ce n'est cependant qu'en 1843 qu'on décide d'y creuser un canal rectiligne pour remplacer le chenal naturel tortueux. Certains s'opposent tant aux travaux qu'en 1851 on abandonne ce projet et qu'on entreprend d'améliorer le chenal naturel. En 1854, la profondeur du lac Saint-Pierre est de 16 pieds et demi et, en 1865, elle est portée à 20 pieds, ce qui permet à la plupart des navires de venir à Montréal et à ce port de devenir, de port fluvial qu'il était, un port maritime. Cette période 1805-1865 représente la première phase des travaux de canalisation qui reprendront sur une tout autre échelle lors de la création de la Voie maritime.

Cette Voie maritime a été entreprise de 1954 à 1959 soit à peu près en même temps que la canalisation de la Moselle (1956-1964). Ce rapprochement permet à Jean Cermakian de faire des comparaisons dans son article "La Moselle canalisée et la Voie maritime du Saint-Laurent: notes comparatives, la longueur des canaux est à peu près comparable mais les techniques, simples, dans le cas de la Moselle; série de barrages et d'écluses avec des biefs d'égale longueur, ont été complexes dans le cas du Saint-Laurent où on a utilisé dans cinq sections des techniques différentes. La canalisation de la Moselle a désenclavé la sidérurgie lorraine mais elle n'a pas amené la diversification du trafic que l'on espérait; celle du Saint-Laurent a désenclavé les Grands Lacs mais le trafic y est plus varié que dans le cas de la Moselle. Toutes deux ont supprimé une rupture de charge,

augmenté les relations entre des régions et catalysé le développement économique de régions jusque-là marginales, ce qui est la justification des opérations très coûteuses que représente l'aménagement des cours d'eau pour la navigation à grand gabarit.

Les aménagements passés et récents du Saint-Laurent ont eu une influence notable sur l'évolution de certaines de ses villes riveraines, en particulier Cornwall, comme le remarque Jean-Claude Lasserre dans "Le rôle de l'aménagement du Saint-Laurent dans l'évolution de la Cité de Cornwall (Ontario)". Depuis le début du XIX^e siècle, la croissance de Cornwall s'est effectuée par bonds correspondant soit à des périodes d'industrialisation, soit à des aménagements du fleuve. La création de la Voie maritime a amené un regain de vitalité en augmentant le nombre des emplois, ce qui encouragea le commerce et la construction domiciliaire. A la fin des travaux, en 1959, la crise fut d'autant plus grave que plusieurs usines fermèrent également leurs portes. Cependant, depuis 1962, la situation économique s'améliore grâce à une nouvelle vague d'industrialisation.

Le Saint-Laurent canalisé constitue une importante voie de transport qui pénètre jusqu'à 2,200 milles à l'intérieur des terres. "Le Saint Laurent, facteur de localisation industrielle" de Pierre Cazalis, étudie les activités portuaires et l'influence qu'elles ont eue sur le développement et la localisation des industries de Valleyfield au Golfe. Le long du fleuve s'échelonnent 109 aménagements portuaires dont 40 fonctionnent régulièrement. Le trafic total est de 100 millions de tonnes dont 80 manipulées par les ports québécois. Cependant ces activités portuaires ne semblent pas avoir stimulé beaucoup l'industrie; en effet, dans les dix principaux ports, 22 millions de tonnes sur un total de 77 proviennent des activités manufacturières. Pour les 86 ports qui exercent une activité industrielle, l'auteur a préparé une classification selon le nombre de salariés industriels, il a établi à quels types d'industries ils appartiennent et a conduit une enquête pour savoir en quelle mesure l'installation des usines est liée à la présence du fleuve; 96% des établissements et 87% des salariés du secondaire ne possèdent aucun lien direct avec le fleuve. Porte de transit et d'entrée à demi-utilisée d'un immense bassin industriel essentiellement continental, le Saint-Laurent apparaît donc comme un facteur sous-utilisé de localisation industrielle. Ceci vient non seulement des contraintes climatiques et de l'exiguïté du proche hinterland, mais surtout de la structure économique québécoise: absence d'industrie lourde et exiguïté du marché de consommation.

Trois articles de la revue traitent de problèmes géomorphologiques. "Raised Shorelines and Drainage Evolution in the Montreal Lowland" de J. Brown MacPherson étudie les différents niveaux de la mer Champlain dont la pénétration suivit le retrait des glaciers. Au maximum champlainien, toutes les Basses-Terres du Saint-Laurent étaient inondées. Pour dater les niveaux intermédiaires et les formations marines qu'ils ont laissées (deltas, terrasses, plages), il est possible d'utiliser les pollens contenus dans les sédiments et de voir les rapports entre l'altitude de la formation et son âge. Cette méthode permet de distinguer trois rivages principaux situés à 200, 150 et 50 pieds; à ces rivages correspondent respectivement le stade de Rigaud, de Montréal et de Saint-Barthélemi. L'auteur décrit, avec une série de cartes à l'appui, la figure du réseau hydrographique à chaque stade.

Le "Périglaciaire actuel sur le littoral du Bic (Bas-Saint-Laurent)" par André Cailleux et Louis-Edmond Hamelin, analyse l'action du froid sur cette côte très découpée où les marées sont fortes et où l'année compte en moyenne 240 jours de gelée. L'alternance du gel et du dégel débite les schistes; les glaces flottantes déposent des blocs isolés, des plaques de gazon, des paquets de varech, constituent des dallages de pierres et laissent à la place des blocs qu'elles ont amenés des flaques d'eau de bas de plage. Une forme analysée pour la première fois est le marais troué dont les cavités ont des bords verticaux dus à une érosion provoquée par les glaces flottantes. Cette étude souligne l'importance des glaces flottantes ou effets glaciels dans la morphologie littorale périglaciaire.

L'article, "Formes de corrosion littorale, côte sud du Saint-Laurent", par Jean-Claude Dionne, traite des formes mineures dues à des processus chimiques, physiques et biologiques qui attaquent les roches dans les zones de marées et d'embruns. Cette corrosion affecte différentes roches: les conglomérats, les grès, les schistes, les calcaires et les blocs cristallins et donnent des formes variées: alvéoles, rainures, cuvettes. Même en pays tempéré à influence périglaciaire, où l'eau est froide et relativement peu salée, la corrosion contribue donc à la destruction des rivages.

A ce numéro spécial des *Cahiers* ont collaboré des spécialistes réputés; il en sort un ouvrage d'une haute qualité cartographique et photographique qui groupe dans un ordre logique des articles dont la variété permet de toucher à peu près tous les aspects du Saint-Laurent. Fait à noter: la large place accordée

à l'histoire dans cette revue de géographie; trois articles entiers et deux dont la plus grande partie est essentiellement historique. Ces études historiques présentent d'ailleurs l'avantage de donner une vue d'ensemble de toute la région du Saint-Laurent, contrairement à d'autres dont l'objet, trop limité dans l'espace, ne convient pas à un recueil à visées aussi larges.

FRANÇOISE RICOUR

*Bureau fédéral de la Statistique
Département de Géographie
Université de Montréal*