

## Recherches sociographiques



### Jean-Claude LASSERRE, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*

Albert Faucher

L'entreprise canadienne-française  
Volume 24, numéro 1, 1983

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/056018ar>  
DOI : <https://doi.org/10.7202/056018ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

#### Éditeur(s)

Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval

#### ISSN

0034-1282 (imprimé)  
1705-6225 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

#### Citer ce compte rendu

Faucher, A. (1983). Compte rendu de [Jean-Claude LASSERRE, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*]. *Recherches sociographiques*, 24(1), 123–125.  
<https://doi.org/10.7202/056018ar>

## COMPTES RENDUS

Jean-Claude LASSERRE, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, (préface de Pierre Camu), Montréal, Hurtubise HMH, 1980, 753p. (« Cahiers du Québec : géographique », 59.)

Ce livre résulte d'une thèse présentée à l'Université de Paris pour l'obtention d'un diplôme doctoral. Comme les écrits de cette espèce, il est résolument monumental. Orné de tableaux et figures qui en facilitent la lecture, écrit en bon français, c'est un livre plaisant et facile à lire, comme une encyclopédie.

L'ouvrage se divise en cinq parties ; il couvre tout le terrain, il répond à beaucoup de questions, il en pose peu. C'est ce qu'il fallait pour subir l'épreuve d'un doctorat, en France. Premièrement, le fleuve Saint-Laurent est une porte ouverte à l'exploration, au peuplement rubané et sans épaisseur. Deuxièmement, le Saint-Laurent, c'est une voie d'eau sur laquelle on a bâti des empires successifs, jusqu'au troisième de notre ère, celui du blé. Troisièmement, le fleuve Saint-Laurent est un « champ de bataille » (image biblique). On dirait plutôt, à la lecture du texte, qu'il est l'objet de négociations et d'ententes qui aboutissent à la Voie Maritime, avec le réseau hydro-électrique qui s'y ajoute. Quatrièmement, le fleuve Saint-Laurent supporte une organisation d'ordre géopolitique : la lutte pour le pouvoir entre les ports qui veulent polariser le trafic. Cinquièmement, le fleuve Saint-Laurent a été un facteur déterminant de localisation industrielle. Et enfin (p. 613), « Le Saint-Laurent est un fleuve d'une extraordinaire richesse géographique, tant sont multiples les visages et les facilités qu'il présente ». Et voilà donc un ouvrage d'une grande richesse d'information, historique et géographique, que tout citoyen moyennement instruit et curieux devrait porter sur soi : une espèce de *vade-mecum*, s'il était possible de le réduire à la dimension d'un livre de poche. Dans sa dimension actuelle, 9 × 6 × 2½ pouces (mesures anglaises) l'ouvrage n'a vraiment pas l'allure d'un livre de poche. C'est bien dommage pour Hurtubise HMH, Montréal, Canada, qui a donné caution littéraire et support financier à ce livre obèse. Enfin, on verra bien : les forces du marché porteront le jugement final ; bien dommage surtout pour l'auteur, dont on reconnaît le mérite. À défaut de recourir à un jury de lecteurs qui aurait pu proposer une refonte du texte pour publication, l'éditeur risquait de compromettre un éventuel succès de librairie.

Il n'est pas facile d'embrasser, dans un bref compte rendu, l'ensemble d'un pareil ouvrage. Aussi allons-nous simplement saisir quelques aspects en privilégiant l'optique des rapports entre la géographie et l'histoire. Car il faut dire, à la louange de l'auteur, qu'il y prête attention, sans toutefois nous donner l'impression qu'il a pénétré le tissu nord-américain. Comme il est difficile à l'Européen, dominé qu'il est par le temps, de comprendre pourquoi un peuple, pourtant civilisé, reste encore tellement rivé aux contraintes de l'espace dévoreur de temps. Ici, l'espace excessif rend le temps excessivement rare : *time is money*, disait Franklin. C'est un point de vue que les citoyens des vieux pays oublient trop facilement ; et cet oubli explique que certains géographes français,

devant nos phénomènes quotidiens ou coutumiers, manifestent, au long de combien de pages, un étonnement quasi philosophique.

Nous, Canadiens, davantage influencés par l'espace, et pourtant créés un peu à la ressemblance des Français dominés par le temps, serions plutôt portés à écrire notre étonnement devant les techniques culturelles en « restanques », car nous trouvons paradoxal ce gaspillage de temps et cette parcimonie dans l'utilisation de l'espace.

Dans le plan historique, l'empire français en Amérique s'est buté à la distance. Si, comme le veut l'auteur, le fleuve a favorisé une forme de peuplement, il est aussi vrai qu'il a contribué à l'éparpillement des forces. Avec quelques mesures de grandeurs appropriées (l'auteur nous en fournit peu), on pourrait tout aussi bien soutenir que le fleuve Saint-Laurent a joué un rôle plus diffusif qu'agrégatif. Dans le plan géographique, le bassin laurentien et l'économie qui s'y rattache dominant l'histoire du Canada et, avec le bassin mississipien, le bassin laurentien en dit long sur l'histoire de l'Amérique du Nord. Et donc le géographe qui propose une discussion sur le rôle du Saint-Laurent dans le peuplement de l'Amérique du Nord sans tenir compte du rôle du Mississipi et de la relation fonctionnelle entre les deux fleuves oublie une dimension importante. L'histoire du Canada nous montre bien que le Saint-Laurent et le Mississipi ont, très tôt, formé un axe de circulation humaine et contribué à la formation d'îlots démographiques bien au-delà de la Laurentie. Sans doute, le géographe Lasserre reconnaît-il tout cela, mais il nous semble traiter le sujet de façon trop encyclopédique. Il se peut bien aussi que la relation géographie-histoire soit différemment entendue selon qu'on est géographe ou historien, ou selon qu'on est Canadien ou Français.

Au Canada, les plus judicieuses remarques sur les rapports entre la nature (géographie) et la culture (histoire) ont été élaborées par les historiens, dont Macintosh, Innis, Creighton, notamment. Très tôt, nous ont dit ces historiens, les efforts pour harnacher les forces de la nature et pour surmonter les obstacles ont engendré des dettes publiques que l'État n'a pu amortir avant d'arriver au point de la désuétude du capital opérant. Ainsi, on n'avait pas encore amorti le capital de la première canalisation du Saint-Laurent quand il fallut s'engager dans la capitalisation ferroviaire. En somme, l'économie canadienne butait sur la distance ; et nul gouvernement, surtout pas celui de la Nouvelle-France, n'aura échappé à cette contrainte ; nul gouvernement, depuis 1867, n'aura mis en œuvre autant de comités et de commissions royales que le gouvernement du Canada pour étudier son perpétuel problème des transports, depuis l'ouverture des premiers canaux jusqu'à l'avènement du transport aérien. Or, dans l'étude des transports, on n'a pas manqué d'observer que le système laurentien occupait un pan immense de l'espace nord-américain et que ce système avait suscité chez les Canadiens des visions magnifiques. Le Saint-Laurent demeure toujours un défi à l'entreprise et une invitation à la politique de grandeur. Un gouffre financier.

Le système hydrographique du Canada, avec son long fleuve et l'estuaire, et la grande masse d'eau qui l'alimente, est un don de la nature, bien sûr, mais un don qui ne cesse d'exercer des pressions sur ses bénéficiaires et ses usagers. Ce fleuve n'est pas utilisable comme tel, à son état naturel, et donc son influence peut être tantôt positive tantôt négative. Si, comme le veut le dicton, « à cheval donné on ne regarde par la bride », eh bien ! on aurait dû y regarder deux fois en ce qui concerne le Saint-Laurent, nous rappelait naguère l'historien Creighton dans son ouvrage sur l'empire commercial du Saint-Laurent — ce « premier empire », comme le désigne le géographe Lasserre, empire édifié sur le commerce des pelleteries, pour le distinguer des autres empires laurentiens qui se sont développés plus tard, avec les commerces du bois, du blé et des minerais. À ces divers stades d'évolution correspondent des formes diverses d'organisation économique ; et ces formes d'organisation illustrent bien les rapports de la nature et de la culture.

C'est l'hypothèse du professeur Lasserre que le fleuve Saint-Laurent a rassemblé sur ses bords les immigrants français, ce qu'il appelle une fonction de peuplement. Il sait pourtant que le même fleuve, à l'échelle historique, a exercé une fonction encore plus grande de diffusion et de dispersion.

Faute de nous donner des ordres de grandeur, le professeur Lasserre nous laisse sous l'impression qu'il y avait, au début du XX<sup>e</sup> siècle, moins de Canadiens français aux États-Unis qu'au Canada. L'intention de l'auteur n'était point de nous éclairer sur cette question, mais l'ignorance de cet aspect donne une perspective qui disloque de sa coquille le fait français en Amérique.

Voilà donc un gros livre en cinq parties, dont chacune prêterait à de longs développements. Sa teneur est encyclopédique, et non novatrice, historique et géographique à la fois. Il faut savoir gré à l'auteur d'avoir cerné un champ bibliographique, mais on aimerait y trouver une approche plus analytique et plus critique. L'auteur a trop embrassé. On aimerait y trouver, par exemple, quelle pondération il accorde aux écrits du géographe Louis-Edmond Hamelin sur le sujet, et aux *Cahiers de géographie de Québec* et aux *Cahiers de géographie de Montréal* dans leurs numéros consacrés au fleuve Saint-Laurent et au port de Montréal.

Le livre est trop long et trop court à la fois. Trop long comme prise de vue d'ensemble, à l'usage des étudiants du premier cycle; trop court comme instrument de travail scientifique: l'auteur aurait pu écrire trois ou quatre essais de modeste dimension à partir des divisions topologiques de sa longue thèse de doctorat.

Albert FAUCHER

*Département d'économie,  
Université Laval.*

Roderic BEAUJOT et Kevin MCQUILLAN, *Growth and Dualism. The Demographic Development of Canadian Society*, Toronto, Gage, 1982, 249p.

Un des intérêts de cet ouvrage de deux professeurs du Département de sociologie de l'Université Western Ontario est la place spéciale qu'il fait au Québec dans son analyse de l'évolution démographique du Canada. Après un chapitre initial qui retrace l'histoire du peuplement du Canada avant la Confédération, trois chapitres traitent de la mortalité, de la fécondité et de l'immigration entre 1867 et 1980. Sont ensuite analysées les conséquences des changements survenus dans le rythme de croissance (chapitre 5) et les aspects structurels de la répartition spatiale de la population (chapitre 6). Le chapitre 7 est consacré à l'évolution des rapports de force linguistiques au pays, tandis que le chapitre 8, relatif à l'avenir démographique du Canada, sert de conclusion au livre.

Dans l'ensemble et à l'échelle du Canada, cet ouvrage est un des meilleurs qui aient été écrits pour un public de non-spécialistes. Sans rien simplifier abusivement, il réussit à initier ce public aux réalités complexes de la démographie et offre d'ailleurs en annexe un glossaire utile des concepts courants en la matière.

Le terme dualité utilisé dans le titre vise les spécificités du Québec à l'intérieur du pays, mises en lumière par l'utilisation abondante des auteurs québécois. À cet égard, l'ouvrage vise plus à faire connaître leurs contributions qu'à ajouter des éléments originaux. La dualité est soulignée particulièrement dans les chapitres sur la mortalité, la fécondité et la démo-linguistique. En matière de fécondité, il est bon de rappeler que ce n'est qu'à partir du dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle que l'Ontario tombe en dessous du niveau du Québec et qu'après la grande dépression et la seconde guerre mondiale, les Québécoises en âge de procréer participèrent beaucoup moins au *baby boom* des années 1950 que les autres Canadiennes.

Le chapitre de démo-linguistique intéressera particulièrement les Québécois, dont certains seront sans doute étonnés d'apprendre du recensement de 1971 qu'au Québec, les francophones