

## Les ports de la province de Québec

Pierre Camu

Volume 3, Number 6, 1959

Mélanges géographiques canadiens offerts à Raoul Blanchard

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/020193ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/020193ar>

[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

Camu, P. (1959). Les ports de la province de Québec. *Cahiers de géographie du Québec*, 3(6), 393–401. <https://doi.org/10.7202/020193ar>

# LES PORTS DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

par

**Pierre CAMU**

*Professeur de géographie économique, université Laval, Québec*

Nous désirons dans les quelques pages qui suivent présenter pour la première fois, croyons-nous, une vue d'ensemble sur les ports de la province de Québec, en déterminant leur nombre, leur localisation, leur trafic et en examinant quel sera leur avenir.

## LEUR NOMBRE

Si l'on considère un port comme un abri où vont se réfugier les navires en cas de tempête, c'est-à-dire un havre, un port naturel, dans ce cas, on compte des dizaines et des dizaines de ports, grands et petits, le long des côtes du golfe et des berges de l'estuaire et du fleuve Saint-Laurent et de ses affluents. Si l'on définit le port comme un endroit où les navires chargent et déchargent des marchandises, le nombre de ports est encore plus considérable. Faut-il, alors, compter chaque quai individuel comme un port? C'est l'opinion du Bureau fédéral de la Statistique lorsqu'il prépare le rapport annuel sur la circulation maritime au Canada.<sup>1</sup> À notre avis, un port couvre une superficie plus ou moins grande, il comprend plus d'un quai, il possède un équipement et des installations portuaires, une organisation maritime, des moyens de transport efficaces qui le relie à la ville ou à la région environnante, bref, un tout qui en fait un point de contact entre des intérêts maritimes et terrestres, entre une circulation maritime et un trafic régional. D'après cette définition, on a quinze ports dans le Québec; si l'on ajoute à cette liste les noms des ports où l'on manutentionne à quai une variété de cargaisons commerciales, on compte 74 ports de commerce.<sup>2</sup>

Quant aux types de ports, ils varient à l'extrême.

Au Canada, et cela s'applique à la province de Québec également, on classe les ports selon l'administration qui les régit. On a donc le Conseil des Ports nationaux du Canada qui contrôle et administre les plus grands ports de notre pays dont, dans le Québec, ceux de Montréal, Québec, Trois-Rivières et Chicoutimi. D'autres grands ports canadiens sont administrés par des commissions portuaires nommées par le gouvernement fédéral, Toronto par exemple. Il n'y a pas de ports de cette catégorie dans la province. Enfin, plus de 300 ports publics sont administrés d'après les lois canadiennes sur la navigation; de ce nombre, 131 ont un maître du port qui gère au nom du ministère fédéral des Transports. Sorel, Gaspé et Sept-Îles appartiennent à cette dernière catégorie.

---

<sup>1</sup> *Shipping Report 1957*. Bureau fédéral de la statistique, Ottawa.

<sup>2</sup> *Shipping Report 1952-1957*. Ottawa.

## LEUR LOCALISATION

Presque tous les ports de la province sont situés le long de la voie maritime du Saint-Laurent.

Dans le premier secteur, le golfe, qui s'étend des détroits de Cabot et de Belle-Isle jusqu'à une ligne imaginaire qui va de l'embouchure de la rivière Saint-Jean, sur la Côte Nord, à Rivière-au-Renard en Gaspésie, en passant par la pointe ouest de l'île Anticosti, on compte 19 ports dont 5 sur la Côte Nord, un à l'île Anticosti, un aux Îles-de-la-Madeleine et 12 autour de la péninsule de Gaspé, du côté de la baie des Chaleurs. Les plus importants d'entre eux sont Natashquan, Havre Saint-Pierre, Cap-aux-Meules, Gaspé, Chandler et Port-Menier.<sup>3</sup>

Dans le deuxième secteur, l'estuaire, qui commence à l'ouest de la ligne imaginaire décrite plus haut et se termine à Québec, secteur plus communément appelé « bas du fleuve », on compte 42 ports dont les principaux sont sur la rive Nord ou gauche : Sept-Îles, Baie-Comeau, Forestville, Tadoussac et Pointe-au-Pic, et, sur la rive Sud ou droite, Sainte-Anne-des-Monts, Matane, Rimouski et Rivière-du-Loup.

Dans le troisième secteur, le fleuve, qui va de Québec au lac Saint-François, là où la frontière sépare la province de Québec de celle d'Ontario et de l'État de New-York, on compte 13 ports, dont les plus grands, d'ailleurs, sont situés sur la rive gauche : Québec, Trois-Rivières et Montréal et, sur la rive droite, Sorel, Contrecoeur, Beauharnois et Valleyfield.

Il y a d'autres ports de commerce situés sur les affluents du Saint-Laurent ; les plus grands sont ceux de Port-Alfred et Chicoutimi sur la rivière Saguenay et les ports de la rivière Richelieu, dont celui de Saint-Jean. Sur l'Ouataouais, on ne peut pas qualifier Hull, Grenville ou Oka de ports.

La province possède une autre façade maritime, encore délaissée et qui ne compte pas beaucoup d'abris, les baies d'Ungava, d'Hudson et James. Il y a quelques ports comme Rupert House, Port-Harrison et Fort-Chimo. Enfin, parmi les ports de lacs fermés, citons le cas de Roberval au Lac-Saint-Jean.

## LE TRAFIC

Nous avons choisi une période de cinq années pour étudier la circulation maritime dans les ports de la province. En 1952, pour la première fois, le Bureau fédéral de la statistique publiait les tonnages de marchandises échangées entre ports canadiens. On peut donc, à partir de cette année-là, étudier non seulement le trafic étranger, mais aussi le trafic intérieur et domestique et avoir une image exacte du trafic total de chaque port. Mais de chaque port où il y a un percepteur de douanes, agent qui recueille sur place les données nécessaires à la compilation du Rapport. Ainsi, on possède des renseignements sur 22 ports de la province de Québec pour la période 1952-1956.

<sup>3</sup> Voir la localisation des ports sur la figure I.

Le tonnage total manutentionné dans ces ports se chiffrait à 30 millions de tonnes de marchandises annuellement, de 1952 à 1954, à 40 millions en 1955 et à plus de 51 millions de tonnes en 1956, soit 31% de tout le tonnage portuaire canadien. À partir de 1957, le Bureau fédéral de la statistique a ajouté d'autres ports à la liste, ce qui donne une image plus exacte du trafic d'ensemble. On sait maintenant que 56 ports ont manutentionné en 1957 plus de 52 millions de tonnes de cargaisons, c'est-à-dire 32% du tonnage total canadien.<sup>4</sup>

Nous avons groupé dans trois tableaux les tonnages des ports du Québec que nous avons comparés à l'ensemble des ports du Canada pour la période 1952-1957. Le premier tableau donne le trafic total, le deuxième le trafic étranger qui consiste en importations et en exportations ou échanges avec des ports étrangers, et le troisième révèle les tonnages de cargaisons de nature domestique, qu'on désigne aussi sous le nom de trafic intérieur et qui consiste en échanges entre ports canadiens.

Entre 1954 et 1955, il y a une augmentation générale de 10 millions de tonnes que l'on retrouve dans les autres tableaux, pas dans les mêmes proportions il est vrai, mais une augmentation quand même et cela est dû à l'ouverture dans le Québec de deux ports reliés au trafic du minerai de fer. Il s'agit du port de Sept-Îles, port d'expédition sur la côté Nord, et de Contrecoeur, port de transbordement situé à quelques milles en amont de Sorel. Sept-Îles est devenu aujourd'hui par le volume de son trafic, le deuxième port du Québec, après Montréal, et l'un des plus importants du Canada. C'est le « Duluth » canadien.

Au cours de cette brève période de 1952 à 1957, les ports de la province ont augmenté leur pourcentage de manutention de tonnages de cargaisons,

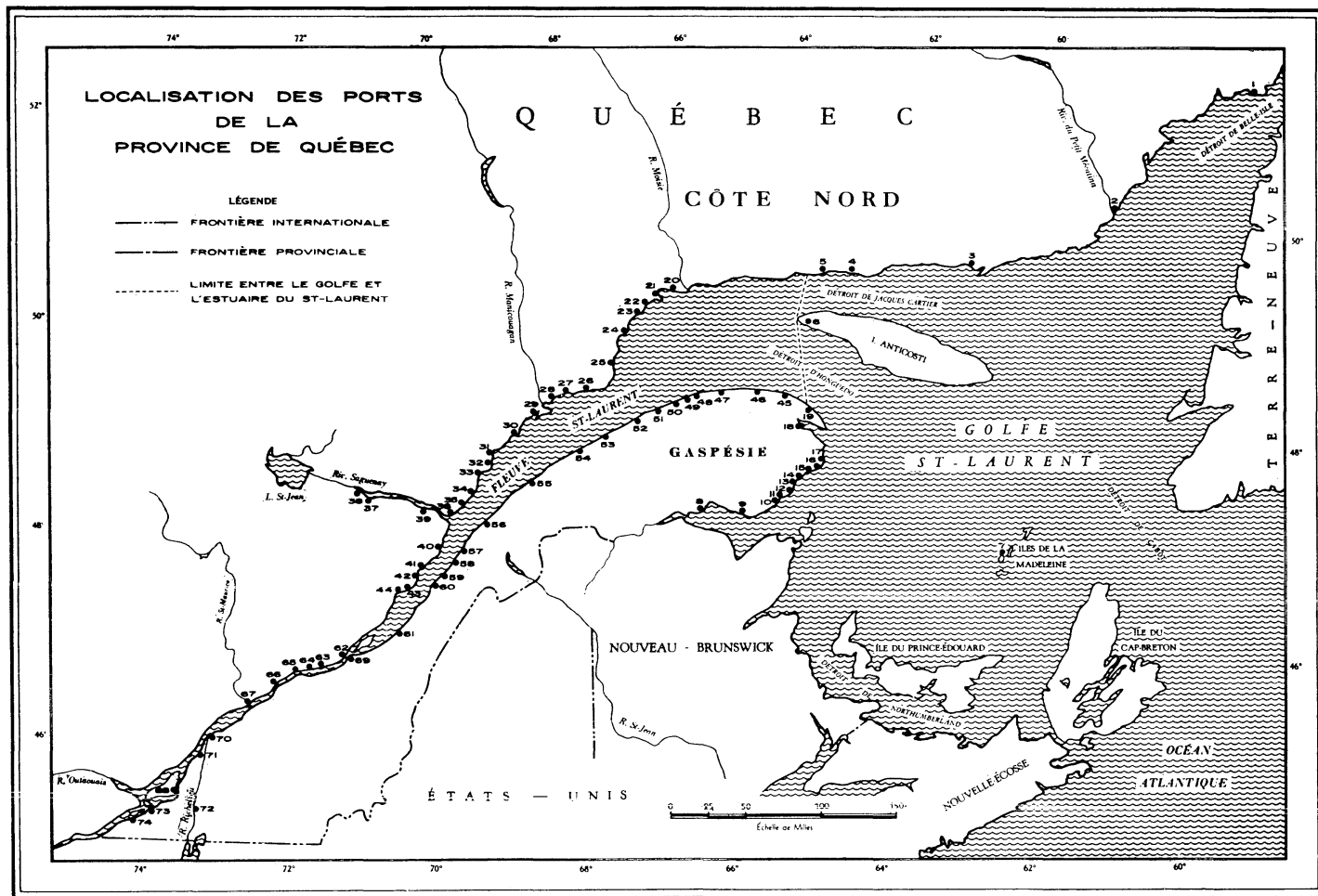
TABLEAU I

TONNAGE TOTAL MANUTENTIONNÉ DANS LES PORTS DU CANADA ET DU QUÉBEC				
(Période 1952-1957, en tonnes courtes.)				
	PORTS CANADIENS		PORTS QUÉBÉCOIS	
	Tonnage	Pourcentage	Tonnage	Pourcentage
1952-1954 (moyenne annuelle) . . .	126,605,092	100	30,670,251	24
1955 . . . . .	136,537,792	100	40,030,463	29
1956 . . . . .	164,489,774	100	51,339,367	31
1957 . . . . .	162,804,922	100	52,532,305	32

Source — *Shipping Report 1952-1957.*

<sup>4</sup> *Shipping Report 1957.* Il s'agit de tonne de 2,000 livres.

FIGURE I



PORTS DE COMMERCE DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

I. PORTS DU GOLFE SAINT-LAURENT (19)

*Sur la côte Nord*

- 1 Blanc-Sablon
- 2 Harrington Harbour
- 3 Natashquan
- 4 Havre-Saint-Pierre
- 5 Mingan
- 6 Port-Menier (île Anticosti)
- 7 Cap-aux-Meules (Îles-de-la-Madeleine)

*Ports de Gaspésie*

- 8 Carleton
- 9 Bonaventure
- 10 Paspébiac
- 11 Port-Daniel
- 12 Gascons
- 13 Newport
- 14 Chandler
- 15 Grande-Rivière
- 16 Sainte-Thérèse-de-Gaspé
- 17 Percé
- 18 Gaspé
- 19 Rivière-au-Renard

II. PORTS DE L'ESTUAIRE DU SAINT-LAURENT

*Sur la côte Nord*

- 20 Sept-Îles
- 21 Clarke City
- 22 Port-Cartier
- 23 Shelter Bay
- 24 Rivière-Pentecôte
- 25 Baie-de-la-Trinité
- 26 Godbout
- 27 Franquelin
- 28 Baie-Comeau
- 29 Ragueneau
- 30 Betsiamites (Bersimis)
- 31 Forestville
- 32 Sainte-Anne-de-Portneuf (rivière Portneuf)
- 33 Sault-au-Mouton
- 34 Les Escoumains
- 35 Grandes-Bergeronnes
- 36 Tadoussac
- 37 Port-Alfred (rivière Saguenay)
- 38 Chicoutimi (rivière Saguenay)
- 39 Anse Saint-Jean (rivière Saguenay)
- 40 Saint-Siméon
- 41 Pointe-au-Pic (La-Malbaie)
- 42 Saint-Irénée
- 43 Saint-Joseph-de-la-Rive (Île-aux-Coudres)
- 44 Baie-Saint-Paul

*Sur la rive sud*

- 45 Cloridorme
- 46 Grande-Vallée
- 47 Mont-Louis
- 48 Marsoui
- 49 Rivière-à-la-Martre
- 50 Sainte-Anne-des-Monts
- 51 Cap-Chat
- 52 Les Méchins
- 53 Matane
- 54 Baie-des-Sables
- 55 Pointe-au-Père - Rimouski
- 56 Trois-Pistoles
- 57 Rivière-du-Loup
- 58 Notre-Dame-du-Portage
- 59 Kamouraska
- 60 Rivière-Ouelle
- 61 L'Islet

III. PORTS DU FLEUVE SAINT-LAURENT (13)

*Sur la rive nord (gauche)*

- 62 Québec
- 63 Neuville
- 64 Donnacona
- 65 Portneuf
- 66 Batiscan
- 67 Trois-Rivières
- 68 Montréal

*Sur la rive sud (droite)*

- 69 Lévis
- 70 Sorel
- 71 Contrecoeur
- 72 Saint-Jean (rivière Richelieu)
- 73 Beauharnois
- 74 Valleyfield

IV. PORTS DU DÉTROIT ET DE LA BAIE D'HUDSON  
ET DE LA BAIE JAMES

- Fort-Chimo
- Port-Harrison
- Rupert House
- Great White River
- Fort-George
- Hopes' Advance Bay

(Les chiffres renvoient à la carte de localisation)

TABLEAU II

<i>TONNAGE ÉTRANGER MANUTENTIONNÉ DANS LES PORTS DU CANADA ET DU QUÉBEC</i>				
(Période 1952-1957, en tonnes courtes.)				
	PORTS CANADIENS		PORTS QUÉBÉCOIS	
	Tonnage	Pour-centage	Tonnage	Pour-centage
1952-1954 (moyenne annuelle) . . .	66,406,574	100	16,963,754	25
1955 . . . . .	75,383,496	100	22,768,019	30
1956 . . . . .	89,927,444	100	29,390,926	32
1957 . . . . .	87,913,595	100	28,436,729	32

Source — *Shipping Report 1952-1957.*

TABLEAU III

<i>TONNAGE DOMESTIQUE MANUTENTIONNÉ DANS LES PORTS DU CANADA ET DU QUÉBEC</i>				
(Période 1952-1957, en tonnes courtes.)				
	PORTS CANADIENS		PORTS QUÉBÉCOIS	
	Tonnage	Pour-centage	Tonnage	Pour-centage
1952-1954 (moyenne annuelle) . . .	58,398,517	100	13,706,495	23
1955 . . . . .	61,154,296	100	17,262,444	28
1956 . . . . .	73,562,330	100	21,948,441	29
1957 . . . . .	74,892,327	100	23,925,576	31

Source — *Shipping Report 1952-1957.*

passant de 24 à 32% du trafic portuaire du Canada. L'année 1956 a été une année-record tant par le nombre de navires que par le tonnage de jauge et le tonnage des cargaisons. Un délai qui n'apparaît pas dans les trois premiers tableaux, mais qui mérite d'être signalé, c'est que dans les ports du Québec, les  $\frac{3}{5}$  des cargaisons sont chargées et les  $\frac{2}{5}$  déchargées. Les principales cargaisons qu'on

manutentionne sont les céréales, les bois de pâte, les produits pétroliers, le minerai de fer et la catégorie dite des marchandises générales.

Voici, d'après le volume des cargaisons chargées et déchargées, et pour l'année 1957, première année où l'on nous donne des renseignements complets, le trafic des principaux ports de la province de Québec (voir tableau IV).

Il faut ajouter au produit dominant indiqué dans la colonne « Spécialité » le charbon mou qui est déchargé dans un bon nombre de ports, le soufre, là où il y a des usines de pâte à papier et papier-journal comme à Trois-Rivières, à Québec, à Baie-Comeau, à Chicoutimi, enfin, certaines quantités de produits pétroliers qui viennent des raffineries de la région de Montréal et de Halifax.

Il y a donc en 1957 dix-neuf ports qui ont un trafic de plus de 100,000 tonnes de marchandises. Parmi ceux qui ont un tonnage total de 50,000 à 100,000 tonnes, citons : Godbout, Pentecôte, Shelter-Bay, Baie-de-la-Trinité ; les ports qui manutentionnent de 20 à 50,000 tonnes par année sont : Betsiamites, Cap-Chat, Clarke City, Cap-aux-Meules, Les Méchins, Mont-Louis, Pointe-au-Pic, Franquelin, Rivière-du-Loup, Sault-au-Mouton et Sainte-Anne-des-Monts. On a indiqué dans le tableau 5 le tonnage total des principaux ports, divisé, cette fois-ci, en tonnage d'origine étrangère et tonnage d'origine domestique.

#### L'AVENIR

Le développement des ressources naturelles et le projet de canalisation du Saint-Laurent sont les deux facteurs qui vont influencer l'avenir des ports de la province de Québec.

Le développement minier connaît un renouveau extraordinaire. Il suffit de citer quelques noms qui ne signifiaient rien sur la carte, il y a quelques années à peine, pour se rendre compte de cette expansion. Le minerai de fer de l'Un-gava a fait Sept-Îles qui, en l'espace de trois années, est devenu le deuxième port du Québec. C'est encore le transbordement du minerai de fer qui est la cause de la création de Contrecœur en 1954 et de Port-Cartier en 1960, port de la *Quebec Cartier Mining*, une filiale de la compagnie *U. S. Steel*. Plus à l'Est, sur la Côte Nord, Havre-Saint-Pierre est le port d'expédition d'ilménite qui est déchargé à Sorel pour y être transformé en titane et en acier. Mont-Louis en Gaspésie sert de port d'expédition du minerai de cuivre destiné à la grande raffinerie de Montréal-Est.

Si le développement minier est responsable de l'essor récent des ports de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent, une autre grande ressource naturelle, la forêt de conifères, est la raison d'être des expéditions de bois de pâte vers les moulins à papier de toutes sortes situés dans les ports qui s'échelonnent de Trois-Rivières à Anticosti. Ces ports sont assurés de tonnages de plus en plus volumineux pour satisfaire une demande sans cesse grandissante.

L'énergie hydro-électrique a attiré deux grandes alumineries qui ont contribué à l'expansion de deux ports. Le plus connu est Port-Alfred, sur le Saguenay, le port de la compagnie *Aluminium Company of Canada*, avec ses arrivages de bauxite et ses expéditions de lingots d'aluminium, l'autre est Baie-Comeau, utilisé depuis 1958 par le *Canadian British Aluminium*.



TABLEAU IV

## CARGAISONS MANUTENTIONNÉES DANS LES PRINCIPAUX PORTS DU QUÉBEC EN 1957

(En milliers de tonnes courtes.)

PORT	TONNAGE TOTAL	TONNAGE CHARGÉ	TONNAGE DÉCHARGÉ	RANG EN 1957	SPÉCIALITÉ
Montréal.....	16,434	7,584	8,850	1	Céréales et marchandises générales, charbon
Sept-Îles.....	14,215	14,001	214	2	Minérai de fer
Contrecoeur.....	4,003	2,144	1,859	3	Minérai de fer
Québec.....	3,833	982	2,851	4	Céréales et bois de pâte
Port-Alfred.....	3,271	448	2,823	5	Bauxite et aluminium
Trois-Rivières.....	2,720	573	2,147	6	Bois de pâte et céréales.
Sorel.....	2,477	1,049	1,428	7	Céréales, minerais et acier
Forestville.....	936	765	171	8	Bois de pâte
Havre-Saint-Pierre.....	802	799	3	9	Minérai de titane
Baie-Comeau.....	449	210	239	10	Bois de pâte et papier
Chicoutimi.....	340	13	327	11	Produits pétroliers
Rimouski.....	321	111	210	12	Produits pétroliers
Batiscan.....	217	217	—	13	Bois de pâte
Gaspé.....	178	147	31	14	Bois de pâte
Matane.....	166	150	16	15	Bois de pâte
Port-Menier.....	144	142	2	16	Bois de pâte
Portneuf.....	139	139	—	17	Bois de pâte
Chandler.....	136	28	108	18	Bois de pâte et pétrole
Escoumains.....	127	127	—	19	Bois de pâte

Source — *Shipping Report 1957*, volumes II et III.

TABLEAU V

*TRAFIC DANS LES PRINCIPAUX PORTS DE LA PROVINCE DE QUÉBEC  
EN 1957*

(En milliers de tonnes courtes.)

PORT	TONNAGE TOTAL	TONNAGE ÉTRANGER	TONNAGE DOMESTIQUE
Montréal.....	16,434	8,272	8,162
Sept-Îles.....	14,215	11,211	3,004
Contrecoeur.....	4,003	2,121	1,882
Québec.....	3,833	1,213	2,620
Port-Alfred.....	3,271	2,805	466
Trois-Rivières.....	2,720	871	1,849
Sorel.....	2,477	1,148	1,329
Forestville.....	936	0.5	935.5
Havre-Saint-Pierre.....	802	14	788
Baie-Comcau.....	449	311	138
Chicoutimi.....	340	64	276
Rimouski.....	321	22	299
Batiscan.....	217	—	217
Gaspé.....	178	24	154
Matane.....	166	94	72
Port-Menier.....	144	—	144
Portneuf.....	139	—	139
Chandler.....	136	58	78
Escoumains.....	127	—	127

L'avenir des ports de pêche est incertain ; la rivalité des pêcheurs étrangers et canadiens d'autres régions du pays, les prix du marché et les migrations de poissons sont quelques-unes des causes qui affectent d'une année à l'autre les pêcheurs de Gaspésie, des Îles-de-la-Madeleine et de la Côte Nord.

Le développement des ressources naturelles des régions minières de la voie navigable du Saint-Laurent est, en somme, un facteur positif. Il n'en est pas de même du projet de canalisation. Pour les ports du Saint-Laurent inférieur, les plus grands et les plus diversifiés, Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec, l'aventure de nouveaux canaux en amont de Montréal signifie une réorganisation de leur fonction de transbordement des céréales et de transit de marchandises générales. Pour obvier à une diminution possible de tonnages, la solution qui s'impose et, on semble l'avoir compris dans la région métropolitaine de Montréal, c'est d'attirer de nouvelles industries dans les limites des ports et dans leurs régions environnantes. La construction d'une industrie sidérurgique près de Contrecoeur est un début prometteur pour Montréal et Sorel. D'autres exemples du même genre contribueront à développer les ports à fonctions multiples du Saint-Laurent inférieur, qui, ne l'oublions pas, constituent la première zone portuaire du Canada.