

# Le complexe portuaire de la Côte-Nord et son rôle dans la navigation sur le Saint-Laurent

Jean-Claude Lasserre

Volume 17, Number 40, 1973

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/021111ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/021111ar>

[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

Lasserre, J.-C. (1973). Le complexe portuaire de la Côte-Nord et son rôle dans la navigation sur le Saint-Laurent. *Cahiers de géographie du Québec*, 17(40), 155–169. <https://doi.org/10.7202/021111ar>

Article abstract

The ports of the North Shore are very new elements in the port geography of Québec and of Canada. In terms of tonnage, they have rapidly risen to the top. Being highly specialized in bulk cargo, particularly grain and ore, these ports hold a distinctive place in the St. Lawrence Waterway. They are not, however merely outer harbours for grain and ore but rather one of two large termini for internal navigation on the St. Lawrence-Great Lakes System. In this respect, a comparison with the ports at the head of the lakes is instructive.

# LE COMPLEXE PORTUAIRE DE LA CÔTE-NORD ET SON RÔLE DANS LA NAVIGATION SUR LE SAINT-LAURENT

par

Jean-Claude LASSERRE

Département de géographie, Université de Montréal

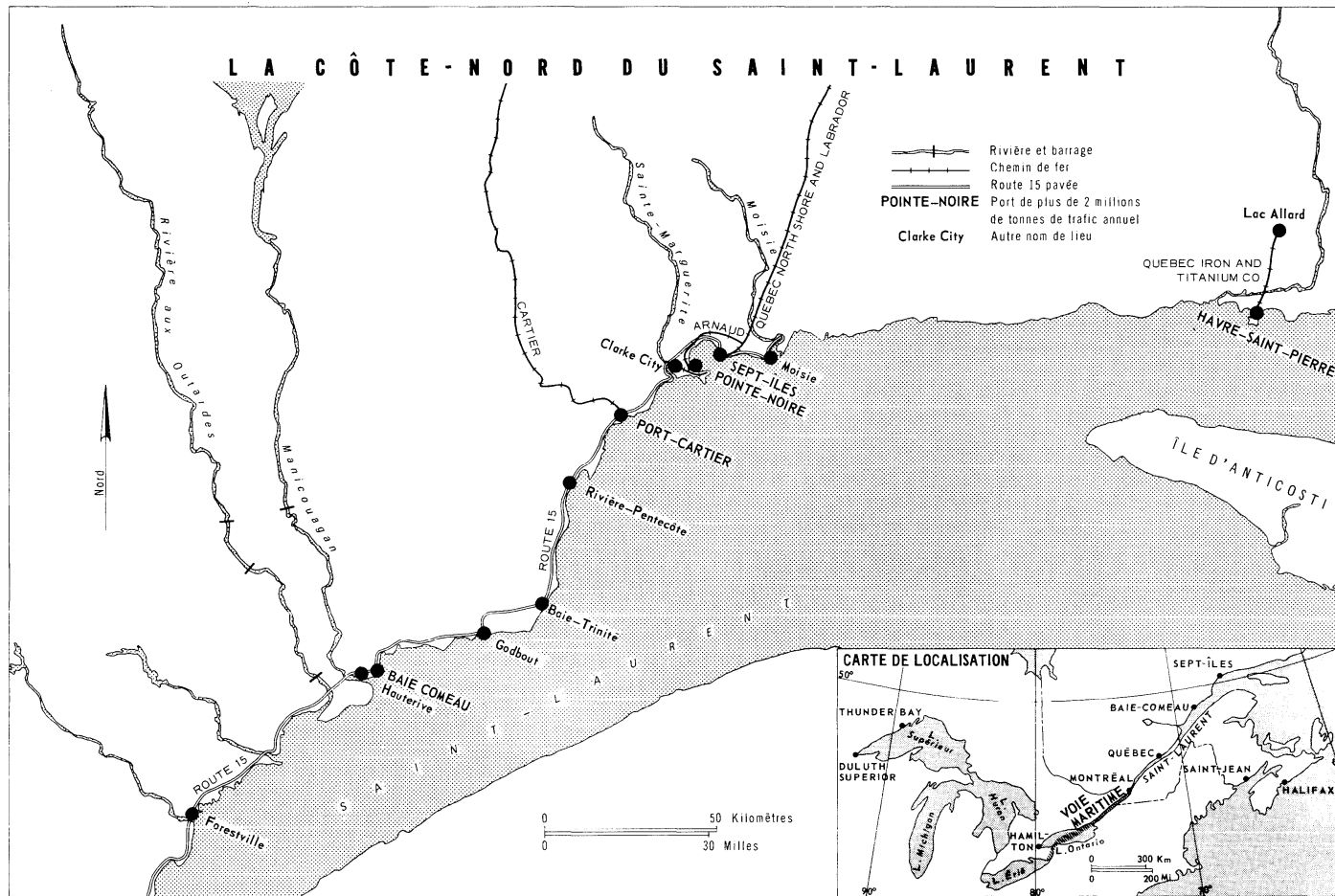
S'il est une région du Québec qui a connu de profondes transformations depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, c'est bien la Côte-Nord de l'estuaire du Saint-Laurent. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter au tableau qu'en dressait Benoît Brouillette en 1947<sup>1</sup>. Que de changements en une vingtaine d'années ! Si l'exploitation de la forêt et l'industrie du papier marquent toujours l'économie régionale, beaucoup d'autres activités sont apparues : de nombreux sites hydro-électriques ont été harnachés et le courant disponible a entraîné l'essor de l'industrie de l'aluminium. Surtout, la prospection minière s'est transformée en une exploitation de grande envergure, qui a bouleversé la situation des transports sur la Côte-Nord : la route 15 est devenue continue, des lignes ferroviaires ont été construites pour l'évacuation du minerai de fer vers la Côte, où de grands ports ont surgi. En modifiant complètement la répartition des pôles portuaires de l'axe laurentien, ces transformations économiques ont totalement réorganisé la navigation sur le fleuve.

En effet, dans le domaine de la localisation des ports maritimes par rapport aux voies navigables intérieures, c'est devenu une sorte de banalité que d'opposer les *ports d'estuaire*, dont la voie d'accès emprunte sur une certaine distance le cours d'eau, et les *avant-ports*, situés aux environs de l'embouchure et beaucoup plus ouverts sur le large. N'est-il pas surprenant de constater qu'en ce qui concerne le Saint-Laurent, malgré les dimensions considérables de son estuaire, qui en font le plus grand du monde, il n'y a jamais eu, jusque vers le milieu du XX<sup>e</sup> siècle, d'avant-ports pouvant se comparer aux deux organismes portuaires de Montréal et de Québec. Certes, par leurs fonctions, les ports de Saint-Jean (N.-B.) et surtout de Halifax ont bien joué et jouent encore un rôle d'*avant-ports saisonniers*. Mais si l'on examine leur localisation géographique, on peut difficilement les considérer comme les avant-ports de Montréal et de Québec (figure 1).

---

<sup>1</sup> BROUILLETTE, Benoît (1947) La Côte Nord du Saint-Laurent. *Revue canadienne de géographie*, I (1) : 3-20 ; (2-3) : 9-27 ; (4) : 21-39.

Figure 1



Or, voici qu'en moins de vingt ans, la géographie des ports québécois et même canadiens est complètement bouleversée par les progrès et la montée rapide jusqu'aux tout premiers rangs de trois ports, dont la localisation au bas de l'estuaire répond parfaitement à la définition que l'on peut donner d'un avant-port : Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Îles/Pointe-Noire. Ce dernier dispute même à Montréal et à Vancouver le premier rang pour ce qui est du tonnage chargé et déchargé ; le trafic total de ces trois ou quatre ports (selon qu'on considère Sept-Îles et Pointe-Noire comme une unité ou deux) se situe maintenant aux environs de 50 millions de tonnes (53,7 en 1970), alors que le groupe des ports du Saint-Laurent moyen (Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec) ne dépasse guère 40 millions de tonnes (41,4 en 1970).

Certes, une bonne partie du trafic de ce nouveau complexe portuaire est constituée par les expéditions de minerai de fer amené du Nord, mais justement, il faut en connaître l'importance. Surtout, ne serait-il pas intéressant d'essayer de déceler dans quelle mesure nous n'assistons pas à la formation d'un *authentique avant-port laurentien* se chargeant d'une part croissante des contacts entre navigation intérieure et navigation maritime? En somme, il s'agit d'évaluer le rôle que jouent ces ports dans la navigation sur le Saint-Laurent et de faire la part entre leurs activités proprement maritimes et leurs activités fluviales.

#### DES « PORTS-CHAMPIGNONS »

À lui seul, le développement économique de la Côte-Nord, particulièrement dans une section délimitée par les rivières Manicouagan et Moisie, représente un sujet d'étude passionnant. En effet, en un demi-siècle, un espace à peu près désert, où quelques milliers de personnes vivaient, éparpillées, de la chasse et de la pêche, est devenu un littoral aménagé, organisé autour de trois pôles urbains et portuaires bourdonnant d'activités. Par quelles étapes une telle mutation a-t-elle pu s'effectuer ?

Comme l'a montré Pierre Biays dans sa thèse<sup>2</sup>, un essor aussi vigoureux est lié à trois révolutions économiques qu'il convient de rappeler brièvement.

La première est la mise en exploitation des immenses richesses forestières de la région, qui s'est traduite sur le littoral par le *développement des ports à bois et à pâte*, particulièrement nombreux entre les rivières Manicouagan et Moisie, et encadrés par deux installations industrielles valorisant la matière première au lieu de l'expédier simplement sous sa forme brute : à l'est, à Clarke City, se développa, à partir du début du XX<sup>e</sup> siècle, une usine à pâte, utilisant l'énergie fournie par une chute sur la rivière Sainte-Marguerite, et reliée par voie ferrée au port de Pointe-Noire, dans la baie des Sept-Îles, tandis qu'à l'ouest, la *Quebec North Shore Paper Co.*

<sup>2</sup> BIAYS, Pierre (1964) *Les marges de l'oekoumène dans l'Est du Canada*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, p. 473-493.

créait à partir de 1925 un moulin à papier fondé sur l'utilisation du même binôme de ressources, le bois et la force hydraulique de la Rivière-aux-Outardes. Si la première de ces créations industrielles a disparu à la fin des années 1960, la seconde a prospéré tout en étant à l'origine de l'un des trois pôles urbains de la région : Baie-Comeau.

Là seconde révolution économique de la Côte-Nord est en effet *l'essor du complexe industriel, urbain et portuaire de Baie-Comeau*, alimenté par une série de créations successives : à la ville engendrée par le moulin à papier se sont ajoutées la ville épiscopale de Hauterive, à partir des années 1949-1950, et l'usine de la *Canadian British Aluminum Co.* avec tout un nouveau quartier résidentiel correspondant (1956-1958). Puis, en 1960, à la suite de la construction de la Voie Maritime du Saint-Laurent permettant aux *lakers* de sillonner le fleuve sur toute sa longueur, la *Cargill Grain Co.* installe à Baie-Comeau un port-relais pour le transbordement des céréales.

Enfin, une troisième mutation économique correspond à *l'apparition des ports miniers*, au débouché de voies ferrées orientées du nord au sud : dès 1950, Havre-Saint-Pierre commence à évacuer l'ilménite du lac Allard vers l'usine de la *Quebec Iron and Titanium Corporation* à Tracy et, à partir de 1954, le port de Sept-Îles amorce les volumineuses expéditions de minerai de fer du Nouveau-Québec et du Labrador. En 1961, au débouché d'un

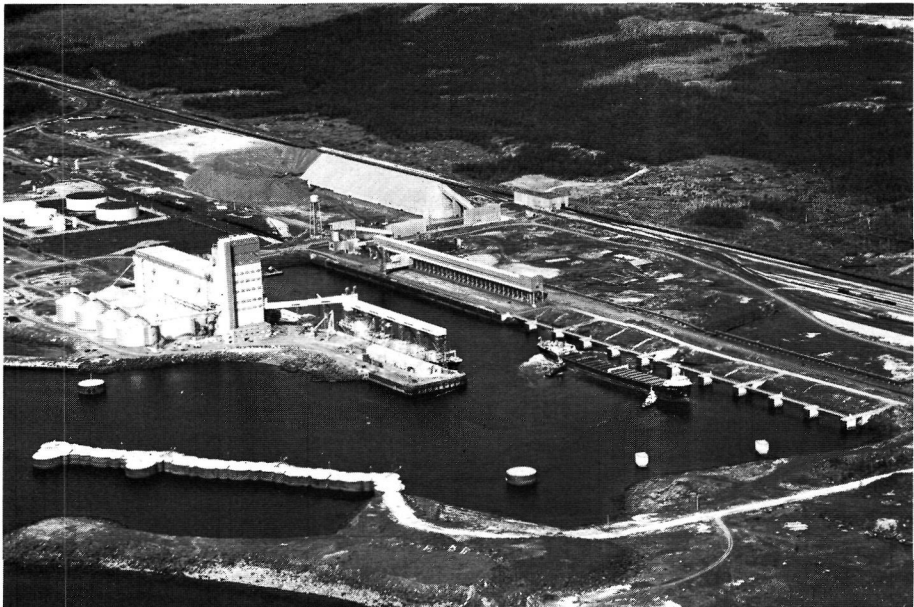
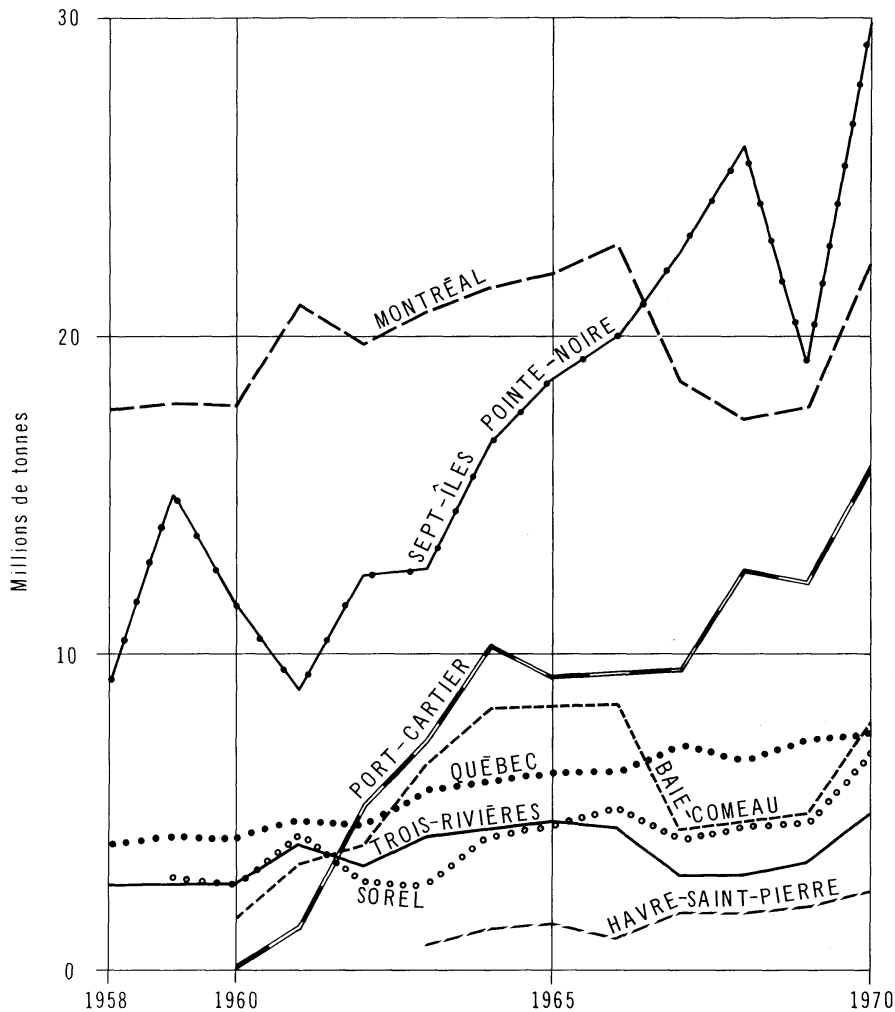


Photo Compagnie minière Québec Cartier.

**Photo 1** *Vue générale des installations de Port-Cartier. À gauche du bassin artificiel, la compagnie Louis Dreyfus effectue le transbordement des céréales entre lakers et océaniques. À droite, la Québec Cartier Mining fait ses expéditions de minerai de fer, venu du Nord, grâce au chemin de fer que l'on aperçoit au fond.*

Figure 2

ÉVOLUTION DU TRAFIC DES PORTS DE LA CÔTE-NORD,  
PAR RAPPORT À CEUX DU SAINT-LAURENT MOYEN, 1958-1970



Sources: Statistique Canada, Transport maritime, Parties II et III, Tableaux 6 et 11, publication annuelle (Catalogue 54-203 et 54-204)

chemin de fer venant du lac Jeannine, Port-Cartier entre à son tour en activité. Enfin, en 1964, Pointe-Noire devient également un terminus ferroviaire et un port minier pour la compagnie exploitant les gisements de Wabush, et utilisant sur une grande partie du trajet intérieur le chemin de fer de Sept-Îles à Schefferville.

À ce trafic de minerais, Port-Cartier ajoute à partir de 1967 le transbordement des céréales, à la suite de l'installation des élévateurs à grains de la Compagnie *Louis Dreyfus* (photo 1).

Du point de vue de l'organisation et des structures, ces ports sont fortement marqués par leurs origines : ce sont pour l'essentiel des *ports privés*, construits et exploités par les compagnies minières ou par des sociétés commerciales ou industrielles. Baie-Comeau, Sept-Îles et Pointe-Noire ont certes un « quai fédéral », mais ce n'est pas là que se fait le plus gros du trafic : dans le premier de ces ports, ce sont les quais de la *Canadian British Aluminum Co.* et surtout ceux de la *Cargill Grain Co.* qui monopolisent la plus grande partie des chargements et déchargements. De même, à Sept-Îles le port de l'*Iron Ore Co.* dépasse de très loin le « quai fédéral » en termes de trafic, tandis qu'à Pointe-Noire, ce sont les quais de la *Wabush* qui concentrent l'essentiel des activités. Enfin, Port-Cartier est entièrement privé : il appartient à la *Quebec Cartier Mining Co.* C'est aussi le seul port creusé à l'intérieur des terres et dans le roc, alors que tous les autres sont munis de quais s'avancant dans les eaux de l'estuaire (Baie-Comeau, Pointe-Noire) ou construits sur la rive (Sept-Îles).

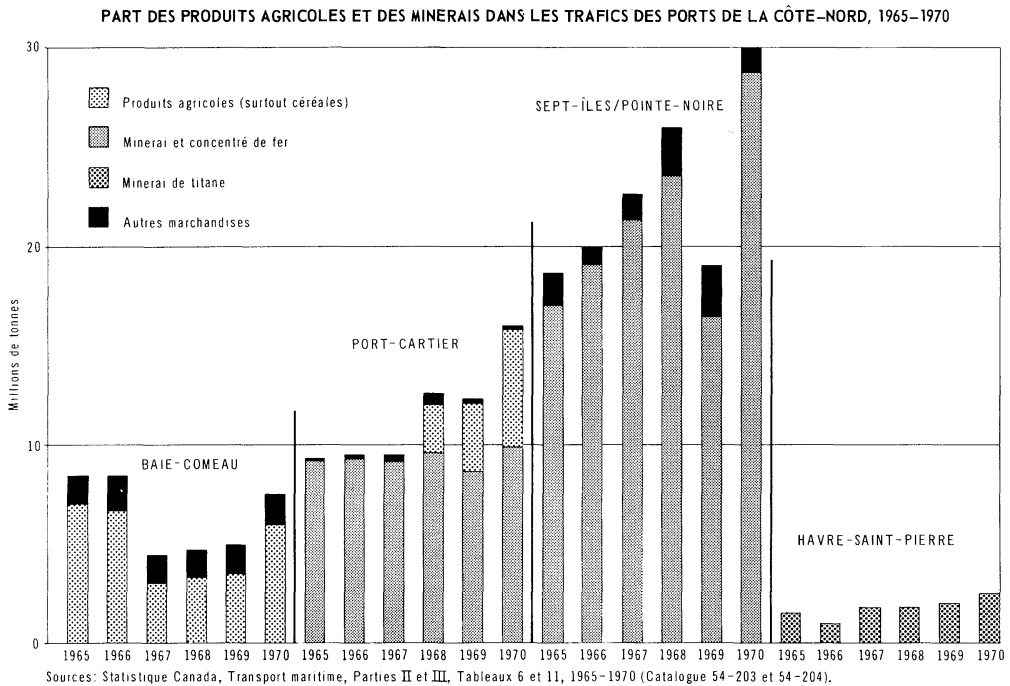
Si la mise en valeur de la Côte-Nord a ainsi entraîné le développement de ses ports, elle s'est surtout traduite par la croissance extraordinaire de leurs trafics (figure 2). De 1960 à 1970, l'augmentation est de l'ordre de 300% pour Sept-Îles/Pointe-Noire, 500% pour Baie-Comeau, et 10 000% pour Port-Cartier ! Aussi les courbes d'accroissement de ces trafics portuaires contrastent-elles nettement avec celles du Saint-Laurent moyen (Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec), où les progressions s'avèrent beaucoup plus lentes. Mais il est vrai que la nature des cargaisons chargées et déchargées explique en partie ces différences : un bon nombre des activités des ports du Saint-Laurent moyen consiste à recevoir et à expédier des marchandises générales de haute valeur, alors que sur la Côte-Nord dominent les cargaisons en vrac.

### L'ESSENTIEL DU TRAFIC : LES CÉRÉALES ET LE MINÉRAI DE FER

Un examen de la nature des trafics (figure 3) montre combien sont écrasants les déchargements et chargements de produits agricoles venus des Grands-Lacs et surtout les expéditions de minerais amenés du Nord par chemin de fer. À l'est, la quasi-totalité du trafic de Havre-Saint-Pierre est représentée par le minerai de titane que l'on envoie à Tracy. Sept-Îles et Pointe-Noire font des expéditions de minerais et concentrés de fer douze fois plus importantes, qui s'adjugent en gros 90% du trafic total, et la même situation se retrouvait à Port-Cartier jusqu'en 1967. Mais à partir de cette date, le deuxième port du minerai de fer s'est doté d'une seconde spécialité : les déchargements et chargements de produits agricoles, qui font aussi les trois quarts du trafic total de Baie-Comeau.

Si l'on ajoute à cela quelques expéditions de bois et les produits pétroliers raffinés ainsi que les marchandises générales, dont les populations et les entreprises locales ont besoin, on connaît déjà l'essentiel du trafic des ports de la Côte-Nord. À la différence du groupe portuaire du Saint-Laurent

Figure 3



moyen, dont les activités sont très variées, ces derniers apparaissent comme *des ports hautement spécialisés*.

#### LES PORTS DE LA CÔTE-NORD ET LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Une étude géographique de ce complexe portuaire ne peut s'arrêter là. Étant donné sa localisation au bas de l'estuaire, sur l'une des voies navigables intérieures les plus importantes du monde, ce groupe de ports voit-il sa fonction *d'avant-port* se développer ? Pour pouvoir répondre à cette question, il faut connaître non seulement la nature des trafics, mais aussi leurs orientations géographiques. Quelle est la part des trafics orientée vers l'Atlantique et transportée par des océaniques et quelle est la part des trafics orientée vers l'amont et la voie d'eau laurentienne, acheminée par des *lakers* ou navires des lacs ?

Théoriquement, la meilleure méthode pour pouvoir résoudre ce problème consisterait à détailler par le menu les trafics portuaires, non seulement selon la nature des marchandises chargées ou déchargées, mais aussi selon l'origine et la destination. Mais ce serait là un travail fort long et ardu, où nombreux seraient les risques d'erreur, dans la nouvelle compilation à dresser comme dans les calculs. Surtout, les rapports annuels de Statistique Canada sur le *Transport Maritime* donnent certes beaucoup de détail sur la nature



des marchandises chargées ou déchargées<sup>3</sup>, mais beaucoup moins sur les origines et les destinations des trafics portuaires, qui ne sont publiées que pour certains ports<sup>4</sup>.

Cette lacune était comblée jusqu'à l'année 1968 par un sixième cahier du rapport annuel de Statistique Canada sur le *Transport Maritime*<sup>5</sup>, où l'on trouvait toute une série de cartes sur les courants commerciaux dans l'Est du Canada, par produits et en cabotage comme en trafic international. On y indiquait aussi les quantités chargées et déchargées dans chaque port. Bien que cette publication n'ait jamais donné de vue globale sur l'ensemble du trafic, ce qui aurait été extrêmement précieux, c'était un instrument de travail incomparable pour le géographe et l'on ne peut que regretter que les autorités aient mis fin à son existence.

Heureusement, il y a un autre moyen d'avoir une vue au moins grossière de la répartition géographique des trafics portuaires de la Côte-Nord : à cause des péages que doivent payer les propriétaires de navires, les tonnages transportés par la Voie maritime du Saint-Laurent, à l'amont de Montréal, sont extraordinairement bien connus, et il est même possible de les décomposer *par port*<sup>6</sup>. On peut donc savoir la part des chargements et déchargements effectués à Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Îles et Pointe-Noire, qui correspondent à des transits par les écluses de la voie maritime.

Si l'on rassemble ces données pour les dernières années (figure 4), on constate que la voie maritime canalise entre le tiers et plus de la moitié des trafics portuaires de la Côte-Nord. Et quand on compare ces résultats à ceux de la figure 3 (répartition par produits), on voit qu'il s'agit surtout de céréales vers l'aval pour Baie-Comeau et Port-Cartier, à partir de 1968, et de minerai de fer vers l'amont, pour Sept-Îles/Pointe-Noire et Port-Cartier. Ainsi, à la suite de l'ouverture de la voie maritime en 1959, les lakers effectuent sur l'ensemble du système navigable laurentien une navette très fructueuse, acheminant les céréales du centre du continent vers les ports laurentiens et se chargeant du minerai de fer de la Côte-Nord pour le trajet de retour vers les Grands-Lacs.

Cependant, il semble que la part laurentienne de ces trafics portuaires soit en train de diminuer : jusqu'en 1968, les courants commerciaux orientés

<sup>3</sup> STATISTIQUE CANADA, Division des transports et des services d'utilité publique, Section des transports, *Transport maritime*, Partie II, *Transport Maritime international*, et Partie IV, *Navigation Nationale*, Publications annuelles, Catalogue 54-203 et 54-204.

<sup>4</sup> *Ibid.*, Partie IV, *Origine et destination pour certains ports*, publication annuelle, Catalogue 54-206. Ceux de la Côte-Nord n'y figurent pas.

<sup>5</sup> *Ibid.*, Partie VI, *Trafic de certaines marchandises présenté sous forme de graphique*, Publication annuelle, Catalogue 54-208, Dernière édition parue en oct. 1971, pour l'année 1968. Les cartes 1 à 4, 7 et 8 consacrées aux courants de céréales et de minerai de fer étaient particulièrement éloquentes.

<sup>6</sup> *Rapport (annuel) sur le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent*, préparé par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, Partie I, Tableaux 6 et 7. Il s'agit du trafic total de la voie maritime (canal de Welland et section de Montréal au lac Ontario), toute duplication entre les deux sections ayant été éliminée.

vers l'Atlantique et ceux qui empruntent le Saint-Laurent paraissent s'équilibrer à peu près, ce que confirment les cartes du Bureau fédéral de la Statistique<sup>7</sup>, tandis qu'à partir de 1969, la hausse vigoureuse des trafics portuaires se fait au profit de l'Atlantique, surtout dans le cas de Sept-Îles/Pointe-Noire (figure 4).

Certes, il est encore un peu trop tôt pour affirmer que la tendance est définitive : la voie d'eau laurentienne a été handicapée pendant trois années consécutives par trois arrêts de travail prolongés, de 1967 à 1969<sup>8</sup>, et il faudra attendre d'avoir les chiffres de 1971 et 1972 pour mesurer plus exactement la portée de ce traumatisme. On peut cependant tirer quelques conclusions provisoires.

En ce qui concerne le flux de céréales, qui est à sens unique vers l'Atlantique, Baie-Comeau et Port-Cartier participent brillamment à la fonction de transbordement entre *lakers* et océaniques, qui est celle de tous les grands ports laurentiens, à l'exception de Sept-Îles/Pointe-Noire. Comme il s'agit de ports-relais, les tonnages reçus de l'amont sont réexpédiés vers l'Atlantique. Ce flux atteint plus de 3 millions de tonnes en 1965 et 1966, 3,5 et 6 millions de tonnes en 1969 et 1970. En effet, les céréales transbordées dans les ports laurentiens sont comptées *deux fois* : au déchargement et au chargement. Les tonnages passés par ces ports sont donc en gros l'équivalent de *la moitié* des trafics.

Quant aux expéditions de minerais, elles ont été caractérisées de 1965 à 1968 par l'existence d'un grossier équilibre entre les envois vers le Saint-Laurent et les Grands-Lacs et les chargements vers l'Atlantique, comme le soulignent les cartes du Bureau fédéral de la Statistique<sup>9</sup>. En combinant cabotage et navigation internationale, et en incluant le courant d'ilménite de Havre-Saint-Pierre à Tracy, on obtient les chiffres suivants, pour les dernières années pour lesquelles ces documents ont paru :

#### *Expéditions de minerais de la Côte-Nord*

	Vers le Saint-Laurent	Vers l'Atlantique
	(en millions de tonnes)	
1965	13,8	14,2
1966	16,0	13,0
1967	17,8	14,4
1968	17,6	15,8
1969 (estimations)	13,4	13,4
1970 (estimations)	16,7	24,4

<sup>7</sup> *Transport maritime*, Partie VI, cartes 1 à 4, et 7-8.

<sup>8</sup> Sont successivement entrés en grève les débardeurs des ports laurentiens, les employés de la voie maritime, et la main-d'œuvre des compagnies minières. Cela se traduit très visiblement dans certaines des courbes de la figure 2. En 1972, la voie d'eau a été de nouveau longuement paralysée par une grève des débardeurs.

<sup>9</sup> *Transport maritime*, *ibid.*, cartes 7 et 8.

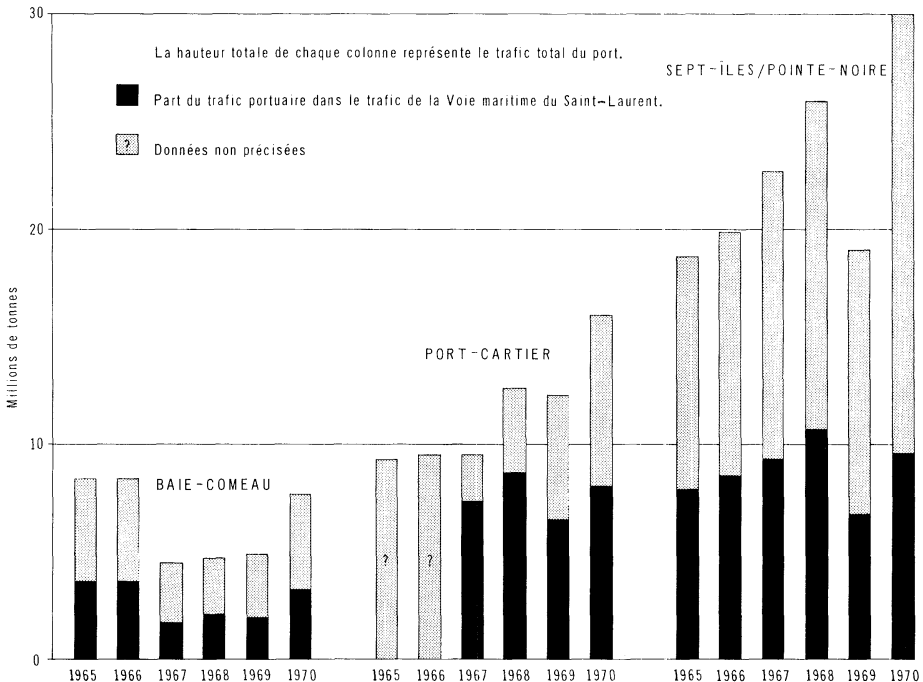
Mais en 1969 et 1970, nos estimations, faites par des moyens graphiques à partir des figures 3 et 4 aboutissent, la dernière année, à une rupture d'équilibre complète au profit de l'Atlantique. Reste à savoir si elle se maintient à l'heure actuelle. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'à partir de l'océan, les ports de la Côte-Nord sont accessibles même en hiver : *alors que la route laurentienne ne fonctionne que huit mois sur douze, celle de l'Atlantique est disponible tout l'année.*

#### UN DES TERMINUS DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Par leur fonction d'évacuation des minerais, les ports de la Côte-Nord n'apparaissent pas du tout, de prime abord, comme des *avant-ports*. Par contre, en prenant une part croissante du transbordement des céréales, qui avant 1960 était entièrement monopolisé par les ports du Saint-Laurent moyen, le groupe portuaire de la Côte-Nord s'affirme comme un *avant-port* de ces derniers, puisqu'il permet aux océaniques de venir chercher des marchandises de l'intérieur du continent sans avoir à remonter le fleuve. En outre, les chargements peuvent être effectués *même en hiver*, au moment où la voie fluviale connaît des conditions de navigation difficiles. C'est pourquoi, en 1970, cet *avant-port céréalier* a capturé près du tiers du flux de produits

Figure 4

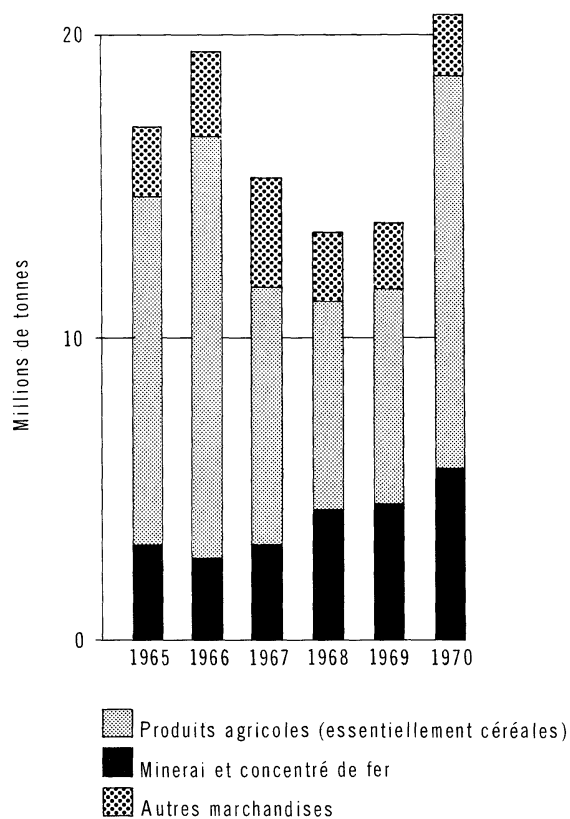
PART DES TRAFICS DES PORTS DE LA CÔTE-NORD EMPRUNTANT LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1965-1970



Sources: Rapport sur le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent, Publication annuelle préparée par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, Partie I, Tableau 6.

Figure 5

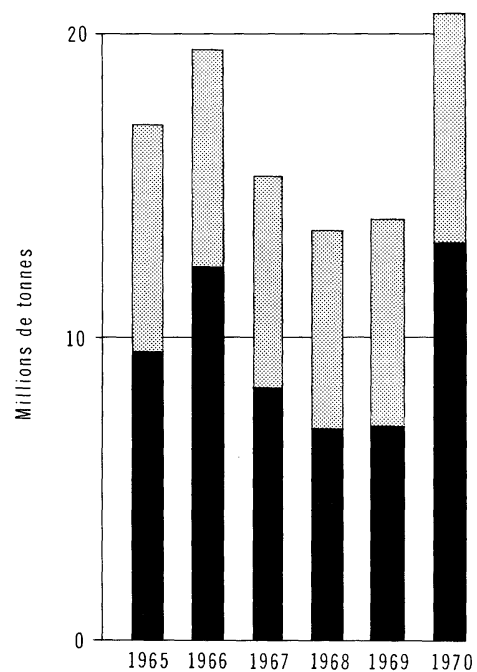
**PART DES PRODUITS AGRICOLES ET DU MINÉRAI  
DE FER DANS LE TRAFIC DU PORT DE THUNDER BAY  
(ANCIENNEMENT PORT ARTHUR/FORT WILLIAM), 1965-1970**



Sources: Statistique Canada, Transport maritime, Parties II et III, Tableaux 6 et 11, 1965-1970 (Catalogue 54-203 et 54-204)

Figure 6

**THUNDER BAY = PART DU TRAFIC PORTUAIRE CORRESPONDANT  
À UN TRANSIT DANS LA VOIE MARITIME, 1965-1970**

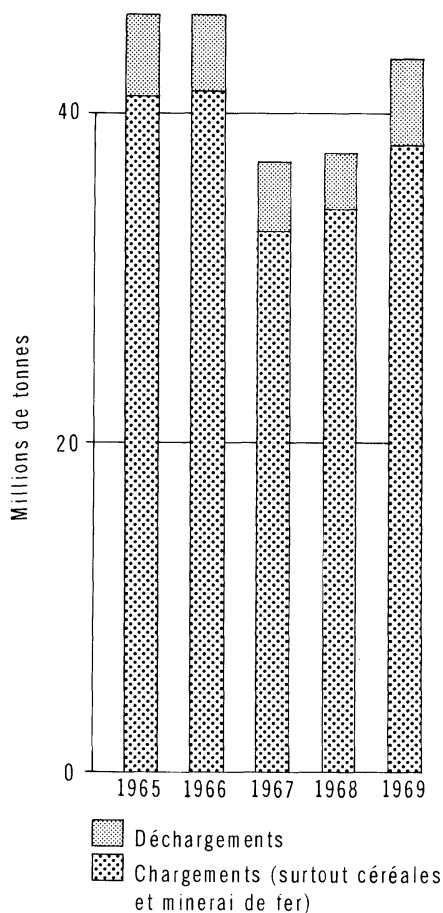


■ Part du trafic portuaire dans le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent. La hauteur totale de chaque colonne représente le trafic total du port.

Source: Rapports (annuels) sur le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Figure 7

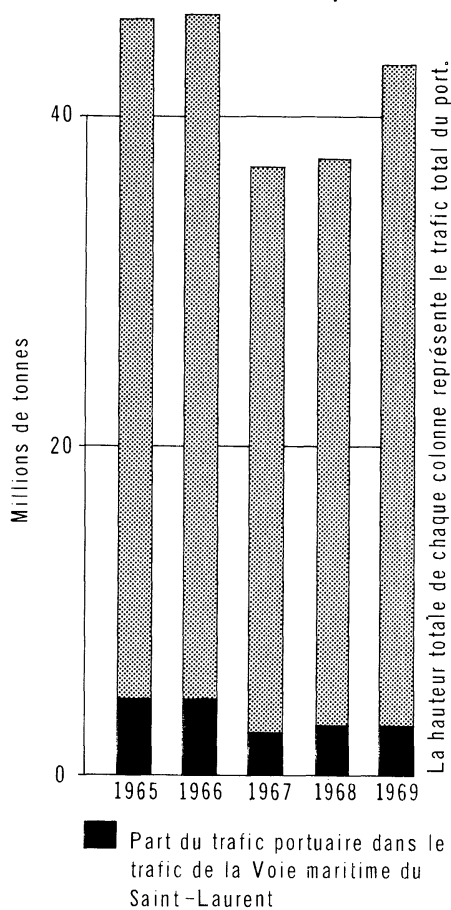
DULUTH/SUPERIOR,  
CHARGEMENTS  
ET DÉCHARGEMENTS, 1965-1969



Source: Statistical Abstract of the United States (annuel)

Figure 8

DULUTH/SUPERIOR  
PART DU TRAFIC PORTUAIRE  
CORRESPONDANT À UN TRANSIT  
DANS LA VOIE MARITIME, 1965-1969



Source: Rapports sur le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent

agricoles ayant emprunté la voie maritime en direction de l'aval (6 millions de tonnes sur 21).

Surtout, par leur double fonction de transbordement des céréales et d'expédition des minerais, les ports de la Côte-Nord constituent *un terminus de la navigation intérieure qui peut se comparer tout à fait à celui de la tête des Lacs*, et cela à un double point de vue, quantitatif et qualitatif. En effet, les deux ports de Duluth/Superior aux U.S.A. et Thunder Bay au Canada ont un trafic qui totalise lui aussi plus de 50 millions de tonnes (51 en 1968, 57 en 1969), et parmi les produits manipulés, ce sont également les céréales

et le minerai de fer qui dominant (figures 5 et 7). Les premières sont elles aussi transbordées, mais ici du chemin de fer au *laker*, si bien qu'elles ne sont comptées *qu'une fois* dans les trafics portuaires. Quant aux minerais, les expéditions ont tendance à augmenter : les prévisions faites il y a une vingtaine d'années quant au tarissement éventuel des ressources ne paraissent pas sur le point de se vérifier.

Quand on examine les flux de ces grands produits dans l'espace, on découvre toutefois une grande différence entre ces deux terminus de la navigation intérieure que sont la Tête des Lacs et la Côte-Nord : à partir du lac Supérieur, le minerai de fer et les céréales se déplacent dans la même direction, de l'ouest vers l'est, alors que sur le Saint-Laurent, ces deux flux sont orientés en sens inverse, les minerais vers l'amont et les céréales vers l'aval. *Aussi la navette des lakers est-elle devenue beaucoup plus fructueuse et rémunératrice sur le Saint-Laurent que sur les Grands-Lacs*, où les expéditions vers l'amont (notamment le charbon) n'arrivent plus à équilibrer les chargements vers l'aval. C'est pourquoi nombreux sont les bateaux qui se dirigent à vide vers le lac Supérieur. Mais si, pour les ports de la Tête des Lacs, les exportations l'emportent de façon écrasante sur les importations, il en est de même pour Port-Cartier et surtout Sept-Îles/Pointe-Noire (figures 3, 5 et 7) car c'est aux élévateurs à grains de tous les grands ports laurentiens de Montréal à Port-Cartier, que les *lakers* se déchargent de leurs céréales, avant d'aller prendre une cargaison de minerai de la Côte-Nord.

Une autre différence réside dans l'inégalité de la place de la voie maritime dans les trafics des grands ports du lac Supérieur (figures 4, 6 et 8). Alors que Thunder Bay présente de ce point de vue une image très semblable à celle des ports de la Côte-Nord, Duluth/Superior est caractérisé par la très faible proportion de ses activités reliées à des transits par la voie maritime. C'est ici qu'intervient le rôle de la frontière : si la presque totalité des céréales canadiennes sont exportées par le Saint-Laurent, et si le principal centre sidérurgique du Canada, Hamilton, se trouve sur le lac Ontario, de sorte que le minerai de fer que l'on y achemine du lac Supérieur passe par le canal de Welland, du côté américain, la sidérurgie capte les flux de minerais du Mesabi avant le canal de Welland, tandis que les céréales sont en grande partie détournées par le court-circuit de l'Hudson-Mohawk vers les ports de la façade atlantique.

Il n'empêche que, malgré ces différences, les ressemblances entre ces deux groupes portuaires sont frappantes : ils s'apparentent par les tonnages et la nature des trafics, et surtout ce sont les deux extrémités de l'aire de circulation des *lakers*.

\* \* \*

Au total, le complexe portuaire de la Côte-Nord ne se présente pas d'un point de vue géographique sous des aspects aussi simples qu'il ne le paraît de prime abord : ce n'est pas seulement *un avant-port céréalier* du

Saint-Laurent et un groupe *de ports miniers* comparables à Narvik ou Port-Étienne ; c'est aussi un des deux grands terminus de la navigation intérieure sur le système des Grands-Lacs et du Saint-Laurent.

Toutefois, ce terminus de la navigation intérieure du côté de l'Atlantique n'a rien à voir avec le rôle de Rotterdam sur le Rhin : ce n'est pas du tout un lieu de transbordement obligé entre la navigation océanique et la navigation fluviale, car le Saint-Laurent présente ce caractère unique d'être le seul fleuve du monde parcouru sur toute sa longueur à la fois par une batellerie intérieure et par une flotte de cargos océaniques, chacune accomplissant des fonctions bien déterminées dans le trafic global <sup>10</sup>.

#### RÉFÉRENCES

##### ÉTUDES

- BIAYS, Pierre (1963) Le port de Baie-Comeau. *Annales de géographie*, T. 72, p. 503-505.
- BIAYS, Pierre (1963) Nouvelles entreprises minières sur le Bouclier Laurentien. *Annales de géographie*, T. 72, p. 497-503.
- BIAYS, Pierre (1964) *Les marges de l'oekoumène dans l'Est du Canada*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, p. 473-493.
- BLANCHARD, Raoul (1935) *L'Est du Canada français*. Montréal, Beauchemin, tome I, p. 233-310.
- BROUILLETTE, Benoît (1947) La Côte Nord du Saint-Laurent. *Revue Canadienne de géographie*, (1) : 3-20 ; (2-3) : 9-27 ; (4) : 21-39.
- BROUILLETTE, Benoît (1964) *Courants commerciaux de quelques produits canadiens, blé, papier-journal, combustibles, minerai de fer, aluminium*. Montréal, Institut d'économie appliquée, École des hautes études commerciales. 216 p.
- BUSSIÈRES, P. (1962) *Aspects de la géographie de la Côte-Nord et de son arrière-pays, (province de Québec)*. Québec. Thèse de maîtrise, Institut de Géographie, Université Laval. 365 p.
- JOURNAUX, A. et TAILLEFER, F. (1957) Les mines de fer de Schefferville. *Cahiers de géographie de Québec*, No. 3, p. 37-61.
- KERR, Donald (1964) The St. Lawrence Seaway and Trade on the Great Lakes, 1958-1963. *The Canadian Geographer*, VIII (4) : 188-196.
- LASSERRE, Jean-Claude (1971) Le Saint-Laurent, une voie d'eau exceptionnelle. *L'Information Géographique*, Paris, 35 (3) : 109-119.
- MASSUE, Huet (1965) *The Region with a Future: The Gulf and Lower St. Lawrence*. Montréal, The Lower St. Lawrence and Gulf Development Association. 3rd Ed., 126 p.
- MASSUE, Huet (1968) *Navigation during the 1967-68 Winter*. Montréal, The Lower St. Lawrence and Gulf Development Association. 25 p.
- MICHIE, G.H. (1957) *Sept-Îles, Canada's newest seaport*. Montréal, McGill University, McGill Sub Arctic Research Laboratory. 125 p. Research Paper No. 2.
- PÉPIN, Pierre-Yves (1960) La symbiose progressive des régions Gaspésie-Rive-Sud et Côte-Nord. *L'Actualité économique*, 35 (4) : 626-658.

##### SOURCES STATISTIQUES

STATISTIQUE CANADA, Division des transports et des services d'utilité publique, Section des transports,

*Transport maritime*, Parties II, III et VI (publications annuelles — sauf pour la partie VI, dont la parution cesse avec l'année 1968.)

CANADA, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, *Rapports (annuels) sur le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent*.

<sup>10</sup> Pour plus de détails sur cette organisation de la navigation sur le fleuve, voir LASSERRE, Jean-Claude (1971) Le Saint-Laurent, une voie d'eau exceptionnelle. *L'Information géographique*, Paris, 35 (3) : 109-119.

## RÉSUMÉ

**LASSERRE, Jean-Claude : Le complexe portuaire de la Côte-Nord et son rôle dans la navigation sur le Saint-Laurent**

Les ports de la Côte-Nord sont des nouveaux venus dans la géographie portuaire québécoise et canadienne, et par leurs tonnages ils se sont rapidement hissés jusqu'en tête de liste. Ports hautement spécialisés dans les cargaisons en vrac, et particulièrement le trafic des céréales et les expéditions de minerais, ils ont une place bien à part sur la voie d'eau laurentienne : ce ne sont pas seulement des avant-ports céréaliers et des ports miniers, mais aussi un des deux grands terminus de la navigation intérieure sur le système des Grands-Lacs et du Saint-Laurent. À cet égard, une comparaison avec les ports de la tête des Lacs est très instructive.

**MOTS-CLÉS : Ports, transports maritimes et intérieurs  
Province de Québec, Canada, Grands-Lacs, Voie Maritime  
du Saint-Laurent, Côte-Nord du Saint-Laurent**

## ABSTRACT

**LASSERRE, Jean-Claude : The Port Complex of the North Shore and its Role in Navigation on the St. Lawrence River**

The ports of the North Shore are very new elements in the port geography of Quebec and of Canada. In terms of tonnage, they have rapidly risen to the top. Being highly specialized in bulk cargo, particularly grain and ore, these ports hold a distinctive place in the St. Lawrence Waterway. They are not, however merely outer harbours for grain and ore but rather one of two large termini for internal navigation on the St. Lawrence-Great Lakes system. In this respect, a comparison with the ports at the head of the lakes is instructive.

**KEY WORDS : Ports, Waterways transports  
North Shore of the St. Lawrence Estuary, Great Lakes  
St. Lawrence Seaway, Province of Quebec, Canada**