

Leclerc, Gilbert, et Blouin, Jean-Guy. *Le port de Québec : facteur de localisation industrielle*. Québec, Ministère de l'industrie et du commerce, Direction générale du développement industriel et commercial, Études régionales, 1970, 144 pages ronéotypées, 8 cartes, 5 graphiques, 31 tableaux, bibliographie.

Jean Cermakian

Volume 13, numéro 30, 1969

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020889ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020889ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Cermakian, J. (1969). Compte rendu de [Leclerc, Gilbert, et Blouin, Jean-Guy. *Le port de Québec : facteur de localisation industrielle*. Québec, Ministère de l'industrie et du commerce, Direction générale du développement industriel et commercial, Études régionales, 1970, 144 pages ronéotypées, 8 cartes, 5 graphiques, 31 tableaux, bibliographie.] *Cahiers de géographie du Québec*, 13(30), 384–385. <https://doi.org/10.7202/020889ar>

agréable à consulter. Il apporte une contribution très importante à la connaissance de base de cette province de l'Ouest, bien que le géographe eût parfois souhaité un traitement plus élaboré des données présentées. Mais les cartographes albertains peuvent certainement être très fiers de leur oeuvre. Cette réalisation nous amène à déplorer, une fois de plus, la pauvreté des moyens de publication en matière de cartographie thématique au Québec. Pauvreté due non pas au manque de ressources matérielles et intellectuelles, mais à une certaine myopie administrative. Pourtant, la rentabilité de la collaboration gouvernement-université est un fait qui n'est plus à démontrer.

Jean RAVENEAU

## TRANSPORTS

**LECLERC, Gilberte, et BLOUIN, Jean-Guy. Le port de Québec : facteur de localisation industrielle.** Québec, Ministère de l'industrie et du commerce, Direction générale du développement industriel et commercial, Études régionales, 1970, 144 pages ronéotypées, 8 cartes, 5 graphiques, 31 tableaux, bibliographie.

Les auteurs de cette monographie, géographes québécois à l'emploi du gouvernement provincial, ont passé un an et demi à travailler sur le sujet, et le résultat de leurs recherches est une excellente analyse qui doit servir d'exemple à d'autres études portuaires au Québec, dans les provinces atlantiques, ou même ailleurs au Canada. Voici un bel exemple où l'on trouve les techniques d'analyse du géographe au service du développement industriel d'une région métropolitaine. À tous ceux qui prétendent que la géographie ne peut que décrire ou, à la rigueur, expliquer, sans aller plus loin, la monographie de Leclerc et Blouin offre une excellente preuve du contraire.

L'étude est divisée en cinq chapitres que précède une introduction de type méthodologique. Le premier chapitre est une brève rétrospective du trafic dans le port de Québec et de la situation de ce dernier par rapport aux autres ports canadiens durant la période 1957-1967. Le deuxième chapitre passe en revue les « facteurs positifs » du port de Québec, c'est-à-dire ses atouts majeurs pouvant favoriser l'augmentation du trafic et l'implantation industrielle : par exemple, l'espace récupérable des battures de Beauport, la profondeur près des quais, la navigation d'hiver et la proximité du « pôle d'attraction majeur » que constitue la région métropolitaine de Québec. Le troisième chapitre constitue une analyse du trafic du port, par types de denrées, selon les relations maritimes et vis-à-vis l'arrière-pays industriel. Cette dernière analyse est fort intéressante, mais l'on peut regretter l'exclusion délibérée de certaines régions économiques de cette analyse, notamment celles du Bas-du-Fleuve et de Trois-Rivières, et ce, malgré l'argument que ces dernières « constituent elles-mêmes des hinterlands précis » (Introduction, page 2). Le quatrième chapitre traite des problèmes du port, à savoir sa situation marginale par rapport aux grands foyers économiques, la faiblesse industrielle de la région de Québec et une position défavorable du point de vue des tarifs ferroviaires. Nous aurions préféré voir ce chapitre à la suite de celui qui analyse les atouts du port de Québec et avant l'étude des fonctions. Enfin, le cinquième chapitre propose une série d'industries qui seraient les plus favorables au développement du port et de la région métropolitaine de Québec, cette « présélection » étant basée sur six critères bien précis : caractère portuaire de l'industrie, trafic des denrées, fabrication déficitaire selon la structure industrielle régionale, fabrication déficitaire selon la production québécoise comparée à la consommation apparente canadienne, et dépendance vis-à-vis d'autres industries existantes dans la région. Les industries répondant aux six critères sont les suivantes : céréales de table, travail de métaux et raffineries de pétrole. Celles qui répondent à cinq des six critères sont : la préparation du poisson, les moulins à farine, les huiles végétales, les distilleries et brasseries, la machinerie, les produits du verre, les dérivés du pétrole, le matériel de transport et les produits chimiques industriels. Les auteurs analysent brièvement les possibilités d'avenir de chacune de ces activités. En conclusion, ils estiment que l'avenir industriel du port de Québec est très prometteur à condition que soient rapidement aménagés des terrains industriels sur les battures de Beauport.

Ce travail (dont deux articles préliminaires, des mêmes auteurs, ont paru dans l'*Annuaire du Québec 1970*) est illustré de cartes et graphiques fort intéressants et enrichi de très nombreux tableaux statistiques et d'une bonne bibliographie. Il a sa place parmi les meilleurs ouvrages de géographie de la circulation et des échanges, au Canada et ailleurs.

Jean CERMAKIAN

SATER, Beverly F., réd., **Arctic and Middle North Transportation**. Washington, D.C., The Arctic Institute of North America, décembre 1969, iv et 204 pages, 1 carte hors-texte.

Il a déjà été question, dans un précédent numéro (*Cahiers de Géographie de Québec*, n° 28, p. 457-458), du symposium sur les transports dans l'Arctique et le Moyen-Nord organisé à Montréal en mars 1969 par l'Institut arctique d'Amérique du nord. Ce dernier a publié, tel que prévu, les comptes-rendus de ce symposium, quelques mois plus tard, peu de temps après le premier voyage du pétrolier géant *Manhattan* dans l'Arctique. Depuis la publication des comptes-rendus, l'intérêt de ces derniers s'est considérablement accru, avec la prise de position très ferme du gouvernement canadien concernant la souveraineté du Canada sur les eaux de l'Arctique et la législation (adoptée à l'unanimité aux Communes) sur le contrôle de la pollution dans ces mêmes eaux.

L'ouvrage est divisé en quatre parties. La première est un résumé de treize pages des principaux thèmes abordés au cours du symposium. Ce résumé, fort utile, se termine par une liste de douze domaines de recherche scientifique prioritaires, comprenant aussi bien des études plus poussées des glaces marines dans l'Arctique que des relevés topographiques, géologiques ou géophysiques dans certaines régions de prospection minière ou pétrolière, ou encore le perfectionnement de véhicules adaptés aux conditions de toundra et de pergélisol. Le but de cette recherche serait surtout de faciliter l'exploitation et l'évacuation des richesses souterraines du Grand Nord canadien et de l'Alaska. Dans la deuxième partie se trouvent regroupés tous les discours et communications portant sur l'ensemble des problèmes de transports et d'exploitation des ressources en Alaska et dans le Nord du Canada. Ici, il faut surtout remarquer le discours du Dr. O. M. Solandt sur les problèmes de transports dans l'Arctique canadien, la vaste fresque géographique de T. Lloyd sur le Nord d'aujourd'hui, et l'exposé de J. W. Pickersgill sur les transports dans le Nord du Canada. La troisième partie comprend les communications traitant du développement des ressources, surtout du pétrole et du gaz naturel dans le Nord de l'Alaska et dans l'Arctique canadien, mais également des ressources minières. La quatrième et dernière partie traite de tous les domaines de transports et leurs applications, perfectionnements ou variantes susceptibles d'intéresser le milieu nordique: navigation intérieure dans le bassin du Mackenzie, oléoducs (où il est question de l'oléoduc trans-Alaska, d'un diamètre de 24 pouces, devant relier Prudhoe Bay au golfe de l'Alaska, sur une distance de 800 milles, au coût d'environ 900 millions de dollars), transports maritimes dans l'Arctique (en particulier les problèmes du pétrolier *Manhattan*, dont l'itinéraire est tracé sur la carte hors-texte des régions nordiques), routes, chemins de fer, transport aérien de marchandises, véhicules sur coussin d'air, hélicoptères et avions à décollage court ou vertical. Comme le dit W. M. Gilchrist, en conclusion de cette quatrième partie, les différents textes sont intéressants mais probablement trop techniques pour la majorité des participants du symposium (et des lecteurs des comptes-rendus), chaque auteur étant fort compétent dans son domaine, mais peu conscient de la nécessité d'envisager le problème des transports nordiques d'une manière globale.

En définitive, nous avons ici un ouvrage intéressant et qui a sans doute sa place parmi les travaux encore peu nombreux sur le sujet. Mais on ne peut s'empêcher de regretter le fait que l'accent y soit trop fortement mis sur l'exploitation des ressources et l'utilisation quasi-exclusive des transports à cette fin. Par contre, il n'est presque pas question d'autres fonctions des transports dans les régions nordiques, comme éventuellement le développement régional ou l'aménagement touristique, ou encore la desserte de noyaux de peuplement isolés. Il est à espérer que cette lacune soit comblée un jour.

Jean CERMAKIAN