Document generated on 08/11/2025 6:34 p.m.

Cahiers de géographie du Québec

Kerfoot, Denis, E. *Port of British Columbia : Development and Trading patterns*. Department of Geography, University of British Columbia, B.C. Geographical Series No. 2, 1966. 120 pages.

Jacquelin Harvey

Volume 11, Number 24, 1967

URI: https://id.erudit.org/iderudit/020760ar
DOI: https://doi.org/10.7202/020760ar

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 review

Harvey, J. (1967). Review of [Kerfoot, Denis, E. *Port of British Columbia : Development and Trading patterns*. Department of Geography, University of British Columbia, B.C. Geographical Series No. 2, 1966. 120 pages.] *Cahiers de géographie du Québec*, *11*(24), 592–595. https://doi.org/10.7202/020760ar

Tous droits réservés © Cahiers de géographie du Québec, 1967

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

descriptive work. However, he will find that it provides considerable insight into the forces underlying the form and function of energy systems with particular reference to the United Kingdom, Europe and the U.S.A. The « geography of energy » is taken to mean the spatial characteristics of the production, transport and consumption of inanimate energy.

The book is arranged around a consideration of transport, market and political factors as the most powerful variables influencing the energy scene. Among these, transport cost is seen to play the crucial role and chapters 3-5 examine in some detail, the underpinnings of the cost structure of energy transportation by continuous (pipeline, transmission line) and discontinuous (road, rail and water) media. Case studies of the manufactured gas and thermal electricity industries are used to illustrate the influence of transport costs at the national scale. Market influences in terms of size, location and nature, are examined in chapters 6 and 7 and the last two chapters are devoted to a consideration of political factors which are identified as regulation, stimulation and protection, participation and energy policy. The volume concludes with a study of the location of oil refining as a means of demonstrating, in general terms, the operation of transport, market and political factors.

In evaluating this book some readers may be disappointed not to find a more explicit treatment of the role of hydro and of nuclear fuels in the generation of electricity and some economic geographers will find the passing references to Weber and Hoover an insufficient link with location theory. Nevertheless, the « Geography of Energy » is securely based upon a range of technical and social science literature, follows a theme which effectively compliments existing works and is written in a simple, clear style.

J. D. CHAPMAN,
University of British Columbia.

KERFOOT, Denis, E. **Port of British Columbia : Development and Trading patterns.** Department of Geography, University of British Columbia, B.C. Geographical Series No. 2, 1966. 120 pages.

Pour nous « gens de l'Est », l'évolution du transport maritime sur la côte ouest canadienne demeure assez peu connue étant donné l'énorme distance qui nous en sépare. Aussi, des publications comme celles de M. Kerfoot sont-elles les bienvenues.

Étude générale, *Port of British Columbia : Development and Trading Patterns* traite collectivement des ports de la Colombie-Britannique (Port of British Columbia) comme un seul point d'expédition, les références individuelles étant faites selon l'importance de leur contribution aux exportations totales.

L'énoncé de concepts à la mode dans la littérature maritime et une définition du but poursuivi forment les éléments principaux du premier chapitre. La traditionnelle étude portuaire, mentionne l'auteur, consiste en une description du port, de sa situation et de ses facilités, suivie ou précédée d'un historique plus ou moins important auxquels s'ajoutent une analyse du trafic et une appréciation de ses fonctions. Cette approche est purement descriptive, dit-il ! Heureusement, les récentes études portuaires, particulièrement celles poursuivies à l'université de Chicago, insistent davantage sur les relations (*trading patterns*) entre les ports plutôt que sur les ports eux-mêmes tout en illustrant le rôle des compagnies maritimes dans la promotion du commerce avec l'étranger. Cette manière d'aborder le problème présente certainement une image plus dynamique et plus intégrée de la vie portuaire. L'ouvrage de M. Kerfoot s'identifie complètement avec cette seconde façon de procéder : « In keeping with the aim of this study, to focus on the distributional patterns of commodity trade » (page 12). Quelles sont les principales denrées manutentionnées et en quelles quantités ? Quels sont les principaux courants (*patterns*) commerciaux et quelle a été leur évolution dans le temps ? Voilà les principales questions auxquelles tente de répondre l'auteur. Ainsi le commerce et non les ports devient le but de la recherche.

L'auteur y aborde aussi les concepts d'*hinterland* et de *foreland*. Pour M. Kerfoot, l'*hinterland* est un « theorical device for analysing the spacial connections between a port and the land area that it serves ». Le concept, ajoute-t-il, peut-être utilisé avec une précision relative selon les possibilités statistiques, chaque port étendant son influence sur un espace variable créant

ainsi un réseau de relations (*pattern*) de plus en plus faible à mesure que l'on s'en éloigne. Le *foreland*, « denotes those areas which are connected to a port by means of ocean carriers ». La forte prépondérance des exportations dans les ports de la Colombie-Britannique confère à ce dernier dans le cas présent une importance capitale.

Dans le second chapitre, l'auteur présente les ports de la Colombie-Britannique tels qu'ils apparaissaient en 1961. La façade maritime de la Colombie-Britannique s'étire sur environ 600 milles, du 48^{e} degré au 55^{e} degré de latitude. Cependant, presque tous les ports de cette province, à l'exception de six, se situent au sud du 50^{e} entre le détroit de Georgie et le canal Alberni. La plupart sont de petites dimensions. En 1961, seulement six ports enregistraient un trafic annuel de plus de 500,000 tonnes et trois plus de 1,000,000 (Vancouver, New Westminster et Victoria). Les produits destinés à l'exportation y dominent dans une proportion de 4 à 1. Ce sont surtout des denrées en vrac avec dominance d'un type particulier. Elles totalisent, en 1961, 14.2 millions de tonnes (26.3% des exportations maritimes canadiennes) comparativement à 2.1 millions de tonnes pour les importations (5.4% de l'ensemble des ports canadiens).

Les chapitres 3, 4 et 5 sont consacrés à l'analyse détaillée des trois principaux types de trafic dans les ports de la Colombie-Britannique : grains, produits forestiers et produits miniers. L'auteur résume cependant ces trois chapitres dans une sixième partie divisée en quatre phases principales.

La phase pionnière : 1860-1918. Si l'on excepte l'époque de la traite des fourrures, le commerce maritime étranger en Colombie-Britannique débute vers le milieu du XVIII^{e} siècle, les points d'expédition étant tous localisés sur l'île de Vancouver. Il augmente régulièrement jusqu'au tournant du XIX^{e} à mesure que des quantités plus importantes de charbon et de bois d'œuvre (*lumber*) sont expédiées vers les marchés étrangers. En 1890, les exportations maritimes s'élèvent à 500,000 tonnes et dépassent le million de tonnes en 1900. Mais, entre 1900 et 1910, la tendance est inversée. Les exportations de charbon diminuent de presque la moitié à cause de la forte concurrence des produits pétroliers originant de Californie. Déclin aussi dans les exportations de bois d'œuvre pour d'autres raisons cependant : le transcontinental atteint la côte du Pacifique (1886) révolutionnant les transports terrestres en Colombie-Britannique et l'arrivée de fermiers des Prairies créant pour l'industrie du bois un nouveau débouché aux dépens des exporations maritimes. L'ouverture du canal de Panama et l'introduction de nouveaux types de trafic relancent pour quelque temps l'activité maritime jusqu'à l'éclatement de la première guerre mondiale.

Tout au long de la période, la situation des points d'expédition (ports) reflète clairement la répartition et l'accessibilité des ressources naturelles. Deux régions étaient surtout actives : la partie sud de la côte de la Colombie-Britannique (*Lower Mainland*) et la côte est de l'île de Vancouver. Les seuls ports de l'île de Vancouver (Nanaïmo surtout) effectuent les $\frac{2}{3}$ des exportations totales grâce à leur trafic charbonnier. Dans le *Lower Mainland*, Vancouver émerge rapidement comme principal port et aussi comme le plus grand port individuel de la côte du Pacifique.

Les *forelands* principaux de cette période restent localisés à l'intérieur et autour du bassin du Pacifique, les exportations de charbon vers la Californie en constituant l'artère maîtresse.

La phase d'expansion : 1919-1929. Les ports de la Colombie-Britannique enregistrent au cours de cette période une croissance extraordinaire. Grâce à l'ouverture du canal de Panama (1914) et grâce à une mobilité maritime fortement améliorée par l'utilisation sur une grande échelle du navire à vapeur, les vastes marchés de l'Europe et de la côte est des États-Unis devinrent enfin partie intégrante du *foreland*. Sur le continent, une utilisation plus rationnelle du transcontinental, l'afflux de capitaux américains, les récents développements technologiques et l'introduction de nouveaux types de marchandises (bois à pâte, papier-journal) favorisèrent l'augmentation du trafic. Entre 1920 et 1929, les exportations passèrent de 1.5 à 6.3 millions de tonnes (une augmentation de 320%) tandis que les importations n'augmentèrent que de 600,000 tonnes à peine. C'est au cours de cette période que s'accentua définitivement cette forte disporportion entre les exportations et les importations.

L'accroissement du trafic se traduisit par une augmentation des ports d'expédition. Powell River et Ocean Falls (continent), Quatsino, Port Alberni et Englewood (île de Vancouver) furent les plus importants. Les plus grands bénéficiaires n'en étaient pas moins d'abord les ports déjà établis dans le *Lower Mainland*, particulièrement celui de Vancouver.

La percée de Panama étendit le *foreland* des ports de la Colombie-Britannique au domaine européen et plus particulièrement au Royaume-Uni (grains). De même, les vastes marchés de la côte est américaine firent aussi partie intégrante du *foreland* (bois). En 1929, plus de 3.5 millions de tonnes soit 55% des exportations totales des ports de la Colombie empruntaient cette route maritime.

La période de récession : 1930-1945. Entre 1929 et 1934, les effets de la crise économique ramenèrent le trafic maritime des ports de la Colombie-Britannique à moins de 1.4 million de tonnes. Le retour aux conditions normales s'effectua peu à peu après 1934, dépassant même, en 1937, les sommets de la période précédente. La seconde guerre mondiale devait cependant précipiter à nouveau la chute, le commerce maritime total atteignant à peine 3 millions de tonnes en 1934. Si presque tous les ports étaient touchés, le plus atteint fut celui de Vancouver où le trafic total passe de 5.8 millions de tonnes en 1929 à 3.8 millions en 1934 et 1.8 million en 1943.

Durant cette période, les relations commerciales s'établirent progressivement avec les pays du Commonwealth (Royaume-Uni surtout) grâce aux accords préférentiels de 1932. Le résultat le plus spectaculaire fut l'accroissement des expéditions de bois vers le Royaume-Uni et, dans une proportion moindre, vers l'Australie et l'Afrique du sud. Les exportations vers les autres régions du Pacifique se résumèrent à peu de choses, exception faite des expéditions de papier-journal vers la côte ouest des États-Unis (effets de la dépression et alliance Japon-Allemagne).

La phase d'après-guerre 1945-1962. Après la seconde guerre mondiale, le commerce maritime avec l'étranger reprit peu à peu et, dès 1951, dépassait les sommets d'avant-guerre. L'augmentation fut surtout spectaculaire dans le domaine des exportations (environ 690,000 tonnes par année) surtout à cause de la reprise du trafic céréalier.

L'accroissement de trafic profite surtout (79%) aux ports situés dans le détroit de Georgie. Le seul port de Vancouver augmenta son trafic extérieur de 5.2 millions de tonnes (grains) et, comme dans les phases antérieures, continua de dominer les ports de la Colombie-Britannique. Sur la côte est de l'île de Vancouver, Victoria fut le principal port d'expédition.

Il semble bien que les ports de la Colombie-Britannique soient finalement devenus le « Gateway to the Orient ». En 1935, le marché asiatique comptait pour 25% des exportations totales, en 1962, 40%. Le phénoménal développement industriel japonais d'après-guerre et les ventes récentes de blé à la Chine ont profondément modifié l'importance de ce *foreland*. Les exportations vers l'Europe augmentèrent de 1.1 à 2.4 millions de tonnes entre 1945 et 1962. Malgré cela, l'importance relative du *foreland* passe de 34 à 16.5%. Le trafic avec les États-Unis passe de 715,000 à 3.8 millions de tonnes. Les autres *forelands* (Australasie, Amérique du sud et centrale) accaparent environ 8% du trafic maritime étranger (1962).

La dernière partie du chapitre est consacrée aux perspectives d'avenir des ports de la Colombie-Britannique. La période d'après-guerre a apporté une croissance sans précédent sur le plan des exportations maritimes et, d'après l'auteur, il n'y a pas de raison de croire qu'elle ne continuera pas. L'avenir des exportations de bois semble très brillant. Les pays non communistes augmenteront leur consommation d'environ 75% d'ici à 1975. Au Canada, la production de bois devra croître d'environ 50% (4,650 millions de pieds cubes) si elle veut satisfaire la consommation canadienne et étrangère. Actuellement, plus des ⅔ des bois canadiens sont extraits des forêts colombiennes et on estime qu'environ 80% des réserves nationales facilement accessibles se situent à l'intérieur de la province. Très significatifs sont aussi les développements de l'industrie des pâtes et papiers, comme en témoignent la production accrue des moulins déjà en place (Harmac, Port Alberni, Elk Falls, Crofton, Prince Rupert) et l'installation de nouveaux (Tahsis, Prince George, Kamloops). Les nouveaux aménagements portuaires de Port Moody et de la partie nord de Vancouver permettent de manipuler d'importantes quantités de charbon, de soufre, de potasse et d'autres minerais. L'avenir du trafic céréalier est plus difficile à prédire, étant lié surtout aux besoins asiatiques. Néanmoins, les facilités portuaires en ce domaine s'avèrent nettement insuffisantes et il faudra les améliorer dans un avenir prochain. En dernier ressort, il est probable que les ports de la Colombie-Britannique resteront essentiellement des ports d'exportation mais il n'est pas improbable qu'avec l'augmentation constante de la population dans le *Lower Mainland* s'accroisse le chiffre des importations.

En bref, l'ouvrage est général, étant donné la longue période étudiée. Sans doute, aurions-nous préféré y trouver plus de détails sur les caractéristiques particulières des ports mais

tel n'était pas le but de l'auteur qui le signale dès les premières pages. Les illustrations sont assez abondantes. Nous avons particulièrement apprécié les figures illustrant les flux à diverses périodes. Par contre, la lecture des cartes pose certains problèmes à cause de la similitude entre la partie terrestre et la partie marine (pp. 94 et 100). Il est à souhaiter que cette forme de publication (*Research Paper*) se généralise dans les universités canadiennes, même si la présentation extérieure du livre doit un peu en souffrir. Moins dispendieux à l'achat, il devient alors à la portée des étudiants.

Jacquelin HARVEY,
Annuaire du Québec.

HABITAT

LAROUCHE, Georges-G. **L'évolution de la maison rurale laurentienne.** Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1967. 51 pages, 1 carte, 12 croquis. $4.75.

La maison rurale laurentienne « a évolué dans la vallée du Saint-Laurent entre 1626 et 1870 ». Ses caractéristiques extérieures et intérieures se sont transformées progressivement pour aboutir finalement à la maison canadienne des années 1825-1870, qui constitue un chef-d'œuvre d'adaptation aux conditions climatiques d'une part (« cadence été-hiver »), et aux conditions économiques d'autre part (résidence d'agriculteurs). Ce sont ces transformations que G. Larouche a tenté d'illustrer en 12 croquis accompagnés d'un commentaire précis et concis. Les maisons-types ont été choisies sur la Côte de Beaupré et sur l'île d'Orléans. Le cheminement évolutif de l'habitation rurale laurentienne est saisi à travers les changements dans la pente et la forme du toit, la forme du pignon, l'orientation des façades, la disposition des baies (enfigurage), etc.... L'auteur montre ainsi comment la pente du toit, qui était de 65 degrés au début du XVIII[e] siècle, s'est abaissée à 45 degrés durant la période 1850-1870. Cette diminution de la pente du toit s'est effectuée conjointement avec l'élargissement des larmiers qui, soutenus par des colonnes, ont coiffé progressivement la galerie apparue vers 1800-1825, corrélativement à l'élévation du solage. La technique du solage destinée à combattre l'humidité et les méfaits du dégel, la galerie à la hauteur de la couverture neigeuse, les larmiers protégeant des chutes intempestives de la neige accumulée sur le toit et assurant l'ombre en été, la cuisine d'été servant de « dépense » en hiver, sont autant de manifestations d'une lente adaptation de l'habitat rural au climat laurentien.

Tous ces faits sont clairement mis en évidence par les croquis commentés de l'auteur : huit croquis de maisons isolées, et quatre montrant des groupes d'habitations offrant sur une courte distance une sorte de rétrospective de l'habitat laurentien. Les dessins, sans être recherchés, sont nets, les faits essentiels étant nettement apparents et soulignés. Ils sont présentés sur une feuille pliée en trois, le croquis à gauche et le commentaire à droite. L'édition est fort soignée et l'ensemble attrayant.

Il est indéniable que l'ouvrage de monsieur Larouche jette une lumière nouvelle sur l'évolution de l'habitat rural laurentien, notamment par l'effort de systématisation de l'auteur. Cependant, on ne peut manquer de constater que le titre du livre outrepasse largement son contenu. La maison laurentienne n'est pas localisée uniquement sur la Côte de Beaupré et l'île d'Orléans ! Les quelques exemples illustrés par G. Larouche sont-ils les plus représentatifs ? L'auteur ne le dit pas. En somme, la maison laurentienne mérite d'être étudiée d'une manière systématique et totale, à l'échelle de tout le Québec. Il s'agit d'un vaste travail interdisciplinaire dont l'intérêt est non seulement de recenser un patrimoine architectural, mais aussi de mettre en lumière le processus de transformation d'une architecture qui était de type colonial au départ, et qui s'est pliée progressivement aux conditions climatiques et socio-économiques du pays.

Ce livre constitue donc un apport intéressant à la géographie rurale du Canada français. Il est à regretter cependant que l'éditeur se soit cru obligé d'en réaliser une édition aussi luxueuse et coûteuse. Son contenu ne le justifiait certainement pas, et sa diffusion aurait pu profiter à un plus grand nombre d'intéressés si la présentation avait été plus modeste et le prix plus accessible.

Jean RAVENEAU,
Institut de géographie,
université Laval.