

RICHARD LECLERC

**LA POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE ET L'ORGANISATION
DU TERRITOIRE (1867-1990)**

**Thèse
présentée
à l'École des gradués
pour l'obtention
du grade de Philosophiae Doctor (Ph.D.)**

**FACULTÉ DES LETTRES
DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE
UNIVERSITÉ LAVAL
QUÉBEC**

AVRIL 1991

© droits réservés de Richard Leclerc 1991

L'impact sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique de la politique ferroviaire québécoise constituait un des objectifs fondamentaux sous-jacents à l'étude des activités du gouvernement du Québec dans ce secteur. En mettant en pratique les travaux déjà engagés, sa visée était l'analyse, à partir d'une approche systémique, des liens existants entre l'action gouvernementale et le développement du réseau ferroviaire. Un autre objectif était d'examiner la fonction que cet intervenant a occupée comme agent de promotion du transport sur rail.

Sans égard à l'introduction, la thèse se divise en cinq parties dont le contenu s'harmonise dans l'intention de cerner la problématique à sa base. L'introduction en constitue la première section. Elle cherche à délimiter les cadres constitutifs de la recherche. La première partie est d'une importance stratégique pour le déroulement subséquent de la thèse. Elle comporte la présentation du cadre conceptuel, du modèle et des hypothèses de recherche. Ils ont servi de catalyseur pour l'examen des rapports existant entre les variables à l'étude. Les quatrième et cinquième chapitres de la deuxième partie se veulent un énoncé du cadre méthodologique de la thèse. On y révèle qu'elle adopte une méthode analytique qui s'appuie sur une logique déjà éprouvée en géopolitique mais dont les applications concordent avec les orientations de la thèse. En procédant à une rétroaction d'ensemble, on a précisé les retentissements de la souveraineté partielle de l'État québécois sur le transport sur rail et certaines répercussions en furent déduites.

La quatrième partie se veut une présentation de l'évolution de la politique ferroviaire depuis 1867. Le chercheur s'est intéressé à l'examen des éléments qui appuyèrent l'organisation de la politique. Dans un premier temps, les dépenses gouvernementales furent ventilées par région dans le dessein de reconnaître les zones favorisées par la politique ferroviaire. Subséquemment, cette présentation comporta, pour chaque période à l'étude, un exposé global du contexte géo-économique, juridique et administratif ayant enveloppé les interventions québécoises. Dans des chapitres distincts, la politique, ainsi que les activités qui en découlent, ont été présentées. L'ensemble de cette partie devait aider à jauger le dynamisme gouvernemental dans ce secteur. Ils ont pour but de cerner, par le biais de l'analyse de contenu, les assises ayant concouru à l'intervention gouvernementale en matière de transport sur rail.

Dans l'esprit de la dernière partie, la démarche scientifique empruntée est de type géographique. Par le biais de variables, l'impact de la politique sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional a été mesuré globalement par le recours à une étude de cas. Dû à l'étendue temporelle de la thèse et dans l'intention de concentrer l'analyse, l'emphase fut mise sur un cas représentatif du contexte général prévalant pour toute la période. Par une étude de cas dont le point de mire était le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, un rapport indubitable entre la politique, l'aménagement du territoire et le développement économique régional des zones pourvues de ces infrastructures construites avec l'aide québécoise fut établie.

RÉSUMÉ

Faisait appel aux fondements de la géographie des transports, nous nous sommes servis des cadres conceptuels de ce champ disciplinaire pour les appliquer à l'aménagement du territoire et au développement économique régional. En mettant en pratique les travaux géographiques déjà engagés, l'objectif était d'analyser, à partir d'une approche systémique, les rapports existants entre le gouvernement québécois et l'essor du réseau ferroviaire. Un autre objectif de cette thèse était d'examiner la fonction qu'a occupé ce gouvernement comme agent de promotion du transport sur rail. En matière de transport ferroviaire, le rôle qu'ont pu avoir les politiques québécoises sur l'organisation spatiale et le développement économique régional, n'avait pas encore été étudié. La thèse a permis d'analyser quels ont été les processus ayant contribué à ces interventions sur l'essor des chemins de fer depuis 1867. Il appert sans le moindre doute que, pour la période 1867-1990, les agents sociétaux ont joué un rôle majeur dans le développement de la politique ferroviaire. La recherche a établi qu'il existait un lien entre cette politique, l'aménagement du territoire et le développement économique régional des zones pourvues de ces infrastructures construites avec l'aide québécoise.

MOTS-CLÉS: Transport ferroviaire, Gouvernement du Québec, Aménagement du territoire, Développement économique régional.

SYMBOLES

Les symboles suivants sont utilisés dans cette thèse pour tous poids, mesures et valeurs monétaires et ce en conformité avec le système international d'unité (S.I)

m: Mètre

m²: Mètre cube

cm: Centimètre

mm: Millimètre

kg: Kilogramme

g: Gramme

t: Tonne métrique

km: Kilomètre

km/h: Kilomètre par heure

kW: Kilowatt

M: Million

G: Milliard

\$: Dollar

AVANT-PROPOS

La présente thèse sur les interventions du gouvernement québécois en matière de transport ferroviaire a été réalisée dans le cadre du programme de doctorat offert par le département de géographie de l'Université Laval.

L'aboutissement de cette recherche est le fruit du support constant de nombreuses personnes qui m'ont appuyé pour la mise en oeuvre et la rédaction de cette recherche.

Je désire remercier le corps professoral du département de géographie de l'Université Laval, qui a accepté de soutenir et d'encadrer ma thèse. Soulignons en particulier l'apport précis du professeur Joël Rouffignat qui a accepté de diriger cette recherche, ainsi que de messieurs Jacques Bernier, François Hulbert et Marcel Pouliot (Université de Sherbrooke), examinateurs de la thèse. Pour la réalisation de cette étude, leur assistance et leurs suggestions me furent d'une grande utilité.

La réalisation de cette vaste entreprise n'aurait guère été possible sans le soutien et l'aide technique qui me furent fournis lors de mes visites sur le terrain par les mandataires des entreprises ferroviaires opérant sur le territoire étudié. Parmi ces personnes signalons: Georgette Gauthier de la Compagnie minière Québec-Cartier (Port-Cartier), Gabriel Misson de la QIT-Fer et Titane (Havre Saint-Pierre), Jacques Richard de la Compagnie du chemin de fer Roberval Saguenay (Jonquière), et de nombreux fonctionnaires du gouvernement du Québec.

Je désire souligner la contribution financière du Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR) qui m'a octroyé, dans le cadre du programme de bourse dans le domaine du transport (Concours A-4), une subvention afin que je puisse mener à terme cette thèse.

En terminant, j'aimerais également souligner le soutien constant de ma famille qui m'a permis d'en arriver à ce cycle d'études.

TABLE DES MATIERES

RÉSUMÉS	II
SYMBOLES	IV
AVANT-PROPOS	V
TABLES DES MATIERES	VI
LISTE DES TABLEAUX	X
LISTE DES FIGURES	XI

ÉLÉMENTS POUR L'ÉTUDE DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE

I. Mise en situation	1
II. Problématique	15

PREMIERE PARTIE

Des concepts aux hypothèses de recherche

CHAPITRE I: CADRE CONCEPTUEL DE RECHERCHE

1.1 Géographie et politique gouvernementale	38
1.2 Le cadre conceptuel	40
1.3 Définitions des concepts	43

CHAPITRE II: MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

2.1 Définition opérationnelle des concepts	58
--	----

CHAPITRE III: HYPOTHESES DE RECHERCHE

85

DEUXIEME PARTIE

Le traitement des données

CHAPITRE IV: CUEILLETTE DES DONNÉES

4.1 Introduction générale sur la méthodologie	90
4.2 Typologies des sources de documentation	91

CHAPITRE V: TECHNIQUES D'ANALYSE DES DONNÉES

5.1 L'analyse de contenu	99
5.2 Le traitement cartographique des données	106

5.3 Justification méthodologique	106
----------------------------------	-----

TROISIEME PARTIE
Lois constitutionnelles et transport ferroviaire

CHAPITRE VI: LE QUÉBEC UN CAS UNIQUE ?

6.1 Introduction	109
6.2 L'Australie	109
6.3 Les États-Unis	116
6.4 Le Canada	123
6.5 Conclusion	129

**CHAPITRE VII: GÉOGRAPHIE CONSTITUTIONNELLE DU
QUÉBEC EN MATIÈRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE**

7.1 Introduction	130
7.2 L'État québécois et l'environnement canadien	131
7.3 L'État québécois et le transport ferroviaire	133
7.4 Représentation géographique de la souveraineté partielle du Québec dans le transport ferroviaire	135

QUATRIEME PARTIE
La politique ferroviaire québécoise: De sa conception à ses extrants

**CHAPITRE VIII: LES IMPLICATIONS FINANCIÈRES DE
LA POLITIQUE FERROVIAIRE (1867-1990)**

8.1 Introduction	155
8.2 Les dépenses publiques ferroviaires	157
8.3 Conclusion	174

**CHAPITRE IX: L'ÂGE D'OR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 1867-1920:
LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE** 178

**CHAPITRE X: L'ÂGE D'OR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 1867-1920:
LES DÉTERMINANTES DE LA POLITIQUE
FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE**

10.1 La représentativité d'intérêt	186
10.2 L'origine ethnique	195
10.3 La représentativité géographique du discours	197
10.4 L'objet de l'intervention	202
10.5 Les aspirations investies	204
10.6 Les moyens fonctionnels prônés	220
10.7 La direction des propos	225

CHAPITRE XI: L'AGE D'OR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 1867-1920: LA POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE: ANALYSE DES PROGRAMMES, DES STRUCTURES ET DU PROCESSUS DÉCISIONNEL	
11.1 Structure et processus décisionnel	254
11.2 La politique ferroviaire	265
11.3 Conclusion	288
CHAPITRE XII: MATURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET INDIFFÉRENCE QUÉBÉCOISE 1921-1970: LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE	
	289
CHAPITRE XIII: MATURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET INDIFFÉRENCE QUÉBÉCOISE 1921-1970: LES DÉTERMINANTES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE	
13.1 La représentativité d'intérêt	293
13.2 L'origine ethnique	295
13.3 La représentativité géographique du discours	297
13.4 L'objet d'intervention	305
13.5 Les aspirations investies	306
13.6 Les moyens fonctionnels prônés	309
13.7 La direction des propos	310
CHAPITRE XIV: MATURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET INDIFFÉRENCE QUÉBÉCOISE 1921-1970: ANALYSE DES PROGRAMMES, DES STRUCTURES ET DU PROCESSUS DÉCISIONNEL	
14.1 Structure et processus décisionnel	315
14.2 La politique ferroviaire	324
14.3 Conclusion	338
CHAPITRE XV: NOUVEL ÉVEIL POUR UNE JURIDICTION DÉLAISSÉE 1971-1990: LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE	
	339
CHAPITRE XVI: NOUVEL ÉVEIL POUR UNE JURIDICTION DÉLAISSÉE 1971-1990: LES DÉTERMINANTES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE	
16.1 La représentativité d'intérêt	345
16.2 L'origine ethnique	352
16.3 La représentativité géographique du discours	353
16.4 L'objet d'intervention	360
16.5 Les aspirations investies	365
16.6 Les moyens fonctionnels prônés	381
16.7 La direction des propos	390
16.8 Conclusion	399

**CHAPITRE XVII: NOUVEL ÉVEIL POUR UNE JURIDICTION
DÉLAISSÉE 1971-1990: ANALYSE DES
PROGRAMMES, DES STRUCTURES
ET DU PROCESSUS DÉCISIONNEL**

17.1 Structure et processus décisionnel	402
17.2 La politique ferroviaire	445
17.3 Conclusion	503

CINQUIEME PARTIE

**Le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean: Un des joyaux de la
politique ferroviaire québécoise**

**CHAPITRE XVIII: LE QUÉBEC ET DU LAC ST-JEAN: UN CHEMIN
DE FER AU SERVICE DE LA BOURGEOISIE**

18.1 De la colonisation à l'industrialisation	507
18.2 Le QLSJ et l'aménagement du territoire	519
18.3 Le Québec et du Lac St-Jean et le développement économique régional	549
18.4 Conclusion	577

CONCLUSION

I. Résumé de la thèse	579
II. Vérification des hypothèses de la recherche	580
III. Perspectives futures de recherche	590

BIBLIOGRAPHIE	593
---------------	-----

ANNEXES.

LISTES DES TABLEAUX

I	Inventaire des mémoires et thèses relatif au transport ferroviaire sur le territoire québécois	7
2.1	Les variables et les indicateurs de la thèse	59
4.1	Les sources de documentation et les indicateurs	97
5.1	Le choix de population par groupe et par période	104
6.1	Longueur des voies ferrées australiennes, propriétés des gouvernements suivant l'écartement (30 juin 1984)	113
7.1	Les chartes ferroviaires émises par l'Assemblée nationale versus l'utilisation du pouvoir déclaratoire par le Parlement canadien (1867-1990)	140
8.1	Les emprunts effectués par le gouvernement du Québec pour financer la politique ferroviaire (1874-1885)	162
8.2	L'allégeance politique des gouvernements et les subsides ferroviaires (1867-1930)	163
10.1	Distribution géographique des subsides au transport ferroviaire et du discours des forces sociétales et gouvernementales (1867-1920)	201
11.1	Chemins de fer subventionnés en vertu de la politique ferroviaire de Robertson (Janvier 1874)	274
11.2	Projets ferroviaires subventionnés en terres publiques	279
13.1	Distribution géographique des subsides au transport ferroviaire et du discours des forces sociétales et gouvernementales (1921-1970)	297
16.1	Distribution géographique des subsides au transport ferroviaire et du discours des forces sociétales et gouvernementales (1971-1990)	358
16.2	Impacts économiques de la construction d'autoroutes versus le réseau express	394
17.1	Sommes versées par le gouvernement du Québec à la STCUM pour le transport ferroviaire urbain en vertu du Programme d'aide au transport en commun, 1971-1990	494

LISTES DES FIGURES

I	Cahiers de géographie du Québec, 1952-1990	5
II	Ministère des transports, 1978-1985	5
III	Bourses d'études dans le domaine du transport (FCAR), 1982-1985	5
IV	Le Québec en Amérique	10
V	Réseau ferroviaire québécois	11
VI	Réseau ferroviaire canadien	17
1.1	Modèle de Prescott	39
1.2	Cadre conceptuel de recherche	41
1.3	Modèle conceptuel de recherche	44
6.1	Géographie australienne des écartements de voies ferrées	111
6.2	Fronts pionniers et densité du réseau ferroviaire étatsunien	117
6.3	Configuration des chemins de fer provinciaux et fédéraux	125
7.1	Chartes québécoises et pouvoir déclaratoire, 1867-1990	141
7.2	Recours au pouvoir déclaratoire par divisions de recensement, 1867-1990	144
8.1	Évolution des dépenses ferroviaires du Québec, 1870-1930	157
8.2	Part des dépenses ferroviaires dans le budget des travaux publics	164
8.3	Dépenses ferroviaires du gouvernement du Québec, 1971-1988	167
8.4	Dépenses ferroviaires per capita, 1971-1988	167
8.5	Dépenses ferroviaires dans le budget des transports, 1971-1988	167
8.6	Aide financière aux chemins de fer par divisions de recensement, 1867-1930	169
8.7	Aide financière aux chemins de fer par régions de recensement, 1867-1930	171
8.8	Aide financière aux chemins de fer par divisions de recensement, 1971-1990	176
10.1	Forces sociétales en présence, 1867-1920	186
10.2	Processus de développement d'un chemin de fer	191
10.3	Origines ethniques en présence, 1867-1920	196
10.4	Représentativité spatiale du discours à l'Assemblée par régions de recensement 1867-1920	235
10.5	Représentativité spatiale du discours à l'Assemblée par régions de recensement (Libéraux) 1867-1920	237
10.6	Représentativité spatiale du discours à l'Assemblée par régions de recensement (Conservateurs) 1867-1920	240
10.7	Représentativité spatiale du discours à l'Assemblée par régions de recensement (Francophones) 1867-1920	242
10.8	Représentativité spatiale du discours à l'Assemblée par régions de recensement (Anglophones) 1867-1920	245
10.9	Représentativité spatiale du discours des forces sociétales par régions de recensement 1867-1920	247
10.10	Représentativité spatiale du discours des forces sociétales par régions de recensement 1867-1920	250
10.11	Aspirations investies (Forces sociétales), 1867-1920	205
10.12	Aspirations investies (Forces gouvernementales), 1867-1920	205
10.13	Électoratisme des interventions des députés, 1867-1920	206
10.14	Aspirations investies (Forces sociétales), 1867-1920	211
10.15	Facettes du développement économique régional, 1867-1920	213
10.16	Moyens fonctionnels prônés, 1867-1920	221
10.17	Direction des propos - Politique ferroviaire québécoise, 1867-1920	226
10.18	Effort financier des États partenaires, 1875-1906	231
11.1	Organisation du gouvernement du Québec	253

11.2	Distribution des subsides de la politique de 1874 par divisions de recensement	276
11.3	Nombre de kilomètres de voies ferrées per capita au Canada	277
11.4	Distribution des subsides en terre par divisions de recensement	281
13.1	Forces sociétales en présence, 1921-1970	294
13.2	Représentativité spatiale du discours des forces gouvernementales par régions de recensement 1921-1970	298
13.3	Représentativité spatiale du discours des forces gouvernementales par régions de recensement 1921-1970	298
13.4	L'Abitibi-Témiscamingue: Géopolitique et réseau ferroviaire (1930)	299
13.5	Les régions convoitées en vertu de l'origine ethnique, 1921-1970	303
13.6	Facettes du développement économique régional, 1921-1970	307
13.7	Direction des propos - Politique ferroviaire québécoise, 1921-1970	311
13.8	Direction des propos face à l'intervention fédérale, 1921-1970	312
14.1	Organisation du gouvernement du Québec	316
14.2	Part des dépenses routières dans le budget, 1920-1971	325
14.3	Passages à niveau supprimés au Québec, 1928-1970	333
14.4	Aide pour le transport des colons par régions de recensement, 1937-1946	337
16.1	Développement d'un projet ferroviaire urbain	345
16.2	Forces sociétales en présence, 1971-1990	346
16.3	Représentativité spatiale du discours des forces sociétales par région de recensement	355
16.4	Représentativité spatiale du discours à l'Assemblée par région de recensement	356
16.5	Représentativité spatiale du discours de l'Administration par région de recensement	357
16.6	Objet de l'intervention, 1971-1990	361
16.7	Aspirations investies, 1971-1990	366
16.8	Options de tracés TRRAMM (1974)	369
16.9	Plan de transport de la région de Montréal (1988)	370
16.10	Marchés des exportations québécoises de matériel roulant ferroviaire, 1985-1986	377
16.11	Moyens fonctionnels prônés, 1971-1990	381
16.12	Concentration des anglophones et localisation des trains de banlieue	384
16.13	Direction des propos - Politique ferroviaire québécoise, 1971-1990	391
16.14	Direction des propos face à l'intervention fédérale, 1971-1990	396
17.1	Organisation du gouvernement du Québec	404
17.2	Organigramme du ministère des Transports	420
17.3	Options finales de tracés TRRAMM	427
17.4	Le ministère de l'Industrie et du Commerce (1971)	432
17.5	Organigramme du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie	434
17.6	Représentations du Québec dans le monde	436
17.7	Réseau ferroviaire de la Société du parc industriel du centre du Québec (1990)	437
17.8	Géographie des transports de la région montréalaise (1974)	438
17.9	Projet de réseau express de transport de Montréal (1976)	451
17.10	Dépenses pour le réseau routier et le transport collectif, 1973-1990	458
17.11	Étalement du tissu urbain dans la conurbation montréalaise.	462
17.12	REM-Mirabel (1977)	466
17.13	Plan de transport intégré (1979)	476
17.14	Projet du train de banlieue de Châteauguay	481
17.15	Projet Ferchibal	485
17.16	Trafic marchandises de la COGEMA, 1980-1987	491
17.17	Évolution de l'achalandage quotidien (Ligne Deux-Montagnes), 1965-1985)	495
17.18	Passages à niveau supprimés au Québec, 1971-1990	498
17.19	Dépenses consacrées à la suppression de passages à niveau, 1971-1990	499

18.1	Régions desservies par le Québec et du Lac St-Jean	508
18.2	Les acteurs sociétaux et le Québec et du Lac-St-Jean	512
18.3	Réseau du Canadien Nord (1915)	515
18.4	Réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean (1911)	516
18.5	Options de tracés pour le Québec et du Lac St-Jean (1880)	517
18.6	Extension de l'oekoumène et chemin de fer du QLSJ (Début du XX ^e siècle)	523
18.7	Géographie physique du Saguenay-Lac-Saint-Jean	524
18.8	Croissance démographique dans les régions desservies par le QLSJ, 1871-1921	530
18.9	Évolution démographique aux abords du chemin de fer QLSJ, 1891-1921	531
18.10	Évolution de la population de Roberval, 1911-1921	536
18.11	Poids démographique des municipalités situées hors du rayon de 15km, 1901-1921	538
18.12	Géographie ferroviaire et routière du Saguenay-Lac-Saint-Jean (Début du XX ^e siècle)	540
18.13	Évolution du nombre de voyageurs transportés (QLSJ), 1881-1914	543
18.14	Mouvements migratoires à Hébertville, 1859-1900	543
18.15	Évolution du nombre d'acres consacrés aux cultures, 1871-1921	547
18.16	Évolution du nombre d'acres en terres occupées, 1871-1921	547
18.17	Part des terres cultivées versus les terres occupées, 1871-1921	548
18.18	Facteurs géopolitiques et implantation d'un chemin de fer	552
18.19	Superficie consacrée aux grandes cultures, 1871-1921	555
18.20	Le cheptel au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dans Portneuf, 1871-1921	557
18.21	Ratio vaches laitières/bovins par régions de recensement, 1901	559
18.22	Évolution du nombre de fermes, 1871-1921	561
18.23	Dimension moyenne des fermes, 1871-1921	561
18.24	Part de l'industrie primaire dans les régions desservies par le QLSJ, 1871-1921	563
18.25	Les beurreries et les fromageries, 1901-1921	564
18.26	Évolution du nombre de beurreries et de fromageries, 1881-1921	565
18.27	Évolution du nombre de producteurs de billots, 1871-1911	567
18.28	Évolution du nombre de papetiers (Portneuf), 1871-1911	568
18.29	Matériel roulant ferroviaire du QLSJ, 1881-1914	570
18.30	Croissance des revenus agricoles, 1901-1921	570
18.31	Revenus tirés des produits de la terre, 1901-1921	571
18.32	Flux des marchandises issues des manufactures (QLSJ), 1911 et 1914	573
18.33	Évolution des marchandises transportées (QLSJ), 1882-1914	575
18.34	Flux de l'ensemble des marchandises (QLSJ), 1911 et 1914	576

ANNEXES

A	Fiche d'enregistrement des données pour l'analyse de contenu
B	Les divisions de recensements du Québec (Carte)
C	Questionnaire adressé aux ministères provinciaux des transports du Canada (août 1988)
D	Cartes ferroviaires du Québec
E	Entreprises ferroviaires québécoises et subsides
F	Transferts des chartes ferroviaires québécoises
G	Subsides ferroviaires du gouvernement du Québec
H	Subsides ferroviaires par divisions de recensement du Québec
I	Représentativité d'intérêt
J	Types de systèmes ferroviaires
K	Aspirations investies
L	Moyens fonctionnels prônés
M	Direction des propos face au gouvernement du Québec
N	Direction des propos face au gouvernement canadien
O	Population des régions traversées par le QLSJ
P	Affectation du sol agricole
Q	Affectation du sol en culture
R	Entreprises agricoles
S	Établissements manufacturiers
T	Mouvements des marchandises sur le QLSJ
U	Productions agro-forestières et manufacturières
V	Nombre de voyageurs et tonnes de marchandises transportés par le QLSJ
W	Recettes et frais d'exploitation du QLSJ
X	Parc du matériel roulant ferroviaire du QLSJ
Y	Les voies souveraines: Esquisse d'une politique ferroviaire québécoise présentée par Richard Leclerc

ÉLÉMENTS POUR L'ÉTUDE DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE

I. MISE EN SITUATION

A. Objet de recherche

[...] y-a-t-il un pays mieux situé que le nôtre pour les chemins de fer, pour y développer ses industries naissantes et ses richesses naturelles? [...] nous avons toutes les raisons du monde pour nous engager à développer nos ressources naturelles, industrielles et commerciales et par conséquent construire des chemins de fer, pour permettre à ceux qui produisent de pouvoir transporter ces produits aussi facilement et à aussi bon marché que possible sur les grands marchés. Et puis quelle augmentation dans la fortune privée! Combien vaut plus la terre d'un particulier, quand un chemin de fer passe près de cette terre, qu'elle ne valait avant le passage du chemin de fer! ⁽¹⁾

Cet épigraphe emprunté à Honoré Mercier (1840-1894), premier ministre du Québec de 1887 à 1891, met en proéminence une cause qui trouva chez cet homme d'État, un ardent défenseur du chemin de fer, instrument suprême pour l'aménagement du territoire et le développement économique régional de ce pays neuf.

L'objectif constitutif concourant à cette thèse est d'analyser les fondements ayant conduit le gouvernement du Québec à intervenir dans le secteur ferroviaire. Consécutivement, la visée principale à laquelle est appelée à répondre cette étude, est l'examen des impacts qu'a eu cette action sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. L'enseignement implicite à cette recherche étant de vérifier si le cadre constitutionnel canadien a eu pour corollaire d'endiguer l'action gouvernementale dans ce secteur, sachant qu'à l'intérieur de son aire de souveraineté et tout au long de l'histoire de l'État québécois, il fut un puissant agent de développement des infrastructures de transports terrestres, ceci en harmonie avec ses intérêts socio-économiques.

(1) MALENFANT, N. (1890) Débats de la Législature de la province de Québec: Première session de la septième législature. p. 483.

La présente recherche entend se consacrer également à l'étude des activités dont s'acquitte le gouvernement du Québec dans le secteur du transport sur rail ⁽²⁾. Il les exerce dans le cadre de sa mission économique, de même qu'en concordance avec les paramètres juridictionnels qui lui sont dévolus, en vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

Ayant présenté sommairement, mais avec concision, les orientations directrices de cette recherche, abordons les champs disciplinaires à partir desquels elles seront examinées.

La géographie, notamment celle s'intéressant aux transports, s'avère être un champ disciplinaire vaste et polyvalent qui met à son service une multitude de connaissances et de méthodes émanant des sciences humaines et pures. Cette participation interdisciplinaire au savoir géographique doit être assimilée comme une source d'enrichissement donnant accès à l'érudition. Par ailleurs, cette géographie doit faire appel à des disciplines variées (p. ex. science politique) et à la quintessence qu'elle peut en tirer dans le dessein d'occuper un rôle de catalyseur au sein de ce champ de recherche qui a pour objectif final, l'étude du développement spatial des réseaux de transport.

Mais pourquoi s'avère-t-il souhaitable de viser à l'atteinte de la synergie disciplinaire? Le précepte fondamental de la recherche n'est pas tant la lutte pour une approche particulière et culminante sur sa rivale que l'atteinte de résultats les plus conformes à la réalité. On doit donc encourager l'utilisation la plus judicieuse de ces approches, dans l'intention de contribuer à l'analyse globale, plutôt que sectaire, des connaissances en géographie des transports.

Dans le cadre de cette étude, l'appoint des propositions théoriques élaborées par certains géographes ⁽³⁾ et corrélatives à notre sujet de recherche, sera adapté au dessein de la thèse puis appliqué au cas québécois par le biais de l'aménagement du territoire et du

(2) Avant de poursuivre cet exposé, il serait souhaitable d'explicitier succinctement le concept transport ferroviaire. Indubitablement, la représentation liminaire que suscite à l'esprit ce terme, c'est le chemin de fer légendaire, ouvrier aux colonisateurs du XIX^e siècle, des terres neuves de l'Ouest nord-américain. Mais ce mode n'est qu'un des éléments constitutifs que recouvre ce vocable. Ce terme a une application généralisatrice, car il regroupe tous les modes de locomotion procédant de la technologie ferroviaire. En plus des chemins de fer conventionnels, ce concept chapeaute les applications dérivées de cette technique (p. ex. métro).

(3) Mentionnons à cet égard, les travaux de Michael Eliot Hurst (1973), du département de géographie de l'Université Simon Fraser (Canada), qui proposa, dans *Transportation and the Societal Framework*, un cadre d'analyse sociétal pour l'étude des systèmes de transport. Signalons la contribution québécoise de Marcel Pouliot (1980), professeur au département de géographie de l'Université de Sherbrooke (Québec), qui a également oeuvré dans une direction analogue, en présentant, dans *Le transport et la géopolitique: Analyse géographique*, certaines propositions en vue d'amender les carences du modèle de Eliot Hurst.

développement économique régional, qui sont les résultantes ostensibles de l'action étatique sur l'espace.

L'objectif principal est de circonscrire, par l'entremise de l'approche systémique et de l'analyse géographique, les incidences sur le territoire québécois de l'intervention gouvernementale en matière de transport sur rail. Cet aboutissement est déductif de la dynamique existante entre le gouvernement du Québec et l'environnement qui l'enceint.

Par ailleurs, cherchant à attribuer une typologie à cette étude, celle-ci est qualifiable de recherche socio-économique appliquée ⁽⁴⁾. La thèse en s'affiliant au courant systémique, procède des connaissances fondamentales transmises en géographie par ce mouvement. En analogie à ce discours, on aspire à rencontrer des applications utilitaires ayant pour finalité l'analyse des conséquences sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional de la politique ferroviaire québécoise.

B. Intérêt et contribution scientifique de la recherche

Dans le spectre du sujet de recherche projeté, la thèse a pour ambition liminaire de concourir à l'amélioration et à l'examen de connaissances qui seront d'un apport formel pour le progrès de la géographie québécoise des transports. Par ailleurs, elle vise à apporter une contribution à l'étude d'un sujet ignoré par les chercheurs ayant le transport en milieu québécois comme champ de recherche, c'est-à-dire le rôle et les activités du gouvernement québécois dans le secteur ferroviaire.

Par corollaire, trois considérations justifient le caractère inédit et novateur de la thèse. Dans un premier temps, l'étude propose une analyse transcendante qui permet de cerner, dans son intégralité spatiale et socio-économique, la problématique ferroviaire québécoise. Deuxièmement, elle constitue une occasion unique d'explorer un sujet de recherche généralement omis par les scientifiques québécois. Jusqu'à ce jour, une quantité négligeable de mémoires, de thèses ou d'articles scientifiques, portant sur le transport sur rail, a été réalisée au Québec. Cette thèse constitue un des rares exercices où la perspective géographique est appliquée à l'analyse des chemins de fer québécois. Finalement, en antinomie aux usages prévalant chez les géographes nord-américains du transport et dans un esprit d'éclectisme, la recherche n'entend pas se restreindre au point de vue méthodologique à une démarche d'analyse exclusive.

(4) Aux fins de la thèse, il faut entendre par recherche socio-économique en transport, l'ensemble des travaux dont le dessein est d'enrichir les connaissances corrélatives à l'étude de l'environnement, ainsi que des interventions gouvernementales ayant contribué à l'émergence du transport et des impacts inhérents qui se répercutent sur un territoire.

En se référant aux figures I, II et III, on constate un déséquilibre entre les activités de recherche en systèmes de transport de toute nature et celles qui sont imputées au transport sur rail. Un relevé comparatif, esquissé mais révélateur de cette tendance permet de mieux discerner cette conjoncture comme le démontre une compilation des articles publiés entre 1952 et 1990, dans les *Cahiers de géographie du Québec*, périodique diffusant le savoir géographique des universitaires québécois. Un second document intitulé *Inventaire de la recherche* est publié périodiquement par le ministère des Transports du Québec depuis 1975. Cet inventaire présente une recension des études techniques et socio-économiques effectuées pour le ministère par son personnel ou par l'entremise de contrats accordés à des organismes externes. Dans un second volet, le document expose l'ensemble des projets de recherche en voie de réalisation dans le cadre du programme ministériel de bourses d'études dans le domaine des transports.

Le constat qui ressort de ce dénombrement est que l'étude sur le transport sur rail québécois occupe auprès de ces deux organes de diffusion scientifique une place modique par rapport à l'intégralité de la recherche en transport.

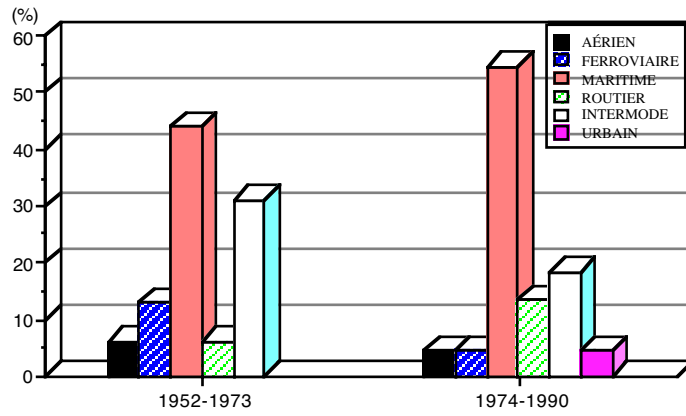
Le Québec possède d'excellentes équipes oeuvrant dans ce secteur mais elles sont engagées pour la plupart dans des projets de recherches à vocation pan-canadienne non orientés vers les besoins spécifiques de la nation québécoise ⁽⁵⁾. Ce phénomène est compréhensible, les activités de ces groupes étant largement tributaires de subsides versés par des organismes gouvernementaux canadiens ou par des entreprises ferroviaires privées (p. ex. CP Rail).

Cette situation s'explique par la prééminence des compétences constitutionnelles dont est nanti l'État canadien en matière de transport ferroviaire et, d'autre part, par l'atonie du gouvernement du Québec à occuper pleinement le champ juridictionnel qui lui revient dans cette sphère. Cette quasi-inaction, qui trouve sa genèse dans "les problèmes de juridiction [qui] sont [...] des barrières légales et psychologiques" ⁽⁶⁾, entrave, tant dans l'administration publique que dans le milieu scientifique québécois, l'établissement de structures consistantes qui favoriserait l'essor d'activités de recherche subordonnées aux priorités du Québec dans ce secteur.

(5) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Les voies de l'avenir: La recherche et le développement en transport. p. 100.

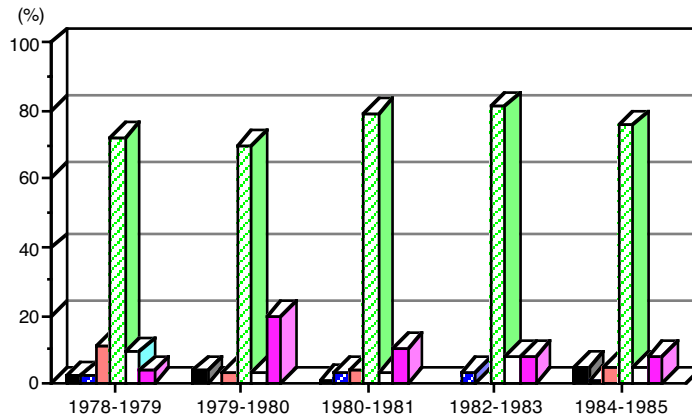
(6) Ibid., pp. 101-102.

Figure I: CAHIERS DE GÉOGRAPHIE DU QUÉBEC, 1952-1990



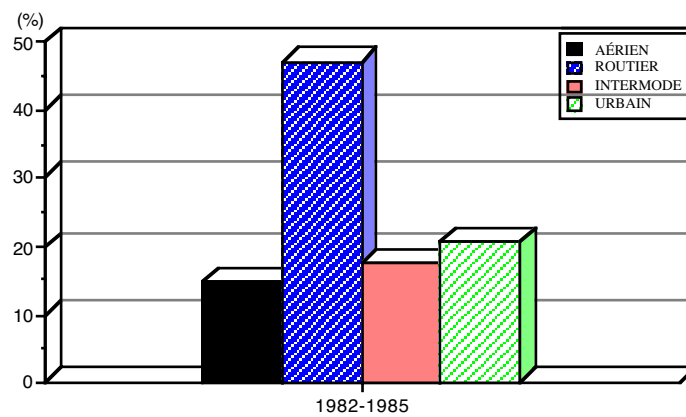
Source: Cahiers de géographie du Québec.

Figure II: MINISTÈRE DES TRANSPORTS, 1978-1985



Source: QUÉBEC. Ministère des Transports. Inventaire de la recherche.

Figure III: BOURSES D'ÉTUDES DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT (FCAR), 1982-1985



Source: QUÉBEC. Ministère des Transports. Inventaire de la recherche.

Depuis l'aube du XX^e siècle, une tangente analogue est perceptible en ce qui concerne les recherches terminales déposées dans les universités québécoises, aux fins de sanction des

études. Les mémoires et thèses sur ce mode de transport et ayant de surcroît le cadre québécois comme terrain d'étude sont des documents rarissimes, comme le corrobore le tableau I. Il va sans dire que l'étude des compétences et des activités du gouvernement du Québec dans ce secteur n'a été que très exceptionnellement abordée et analysée par les étudiants.

Le profil prépondérant des quelques travaux universitaires réalisés relativement au transport sur rail se confine dans 66,7% des cas à une étude monographique portant sur une ou quelques entreprises. L'examen de cette recension dévoile une constante particulièrement intéressante. Depuis 1925, c'est aux universités Laval et de Montréal (incluant l'École des Hautes Études Commerciales) que revient le duopole québécois des mémoires et des thèses effectués dans ce secteur de recherche.

La répartition des travaux selon le cycle d'études révèle que 44,4%, 33,3% et 22,2% de cette production furent accomplis respectivement dans le cadre d'un programme de baccalauréat, de maîtrise ou de doctorat. Quant à la discipline géographie, jusqu'aujourd'hui, on constate qu'aucune thèse n'y a été réalisée sur le transport ferroviaire québécois.

Les institutions de Québec et Montréal se sont appropriées par le biais de leur département de sciences économiques (38,9%), de sciences géographiques (27,8%) et d'histoire (11,1%), quelque 77,8% de cette production intellectuelle. Le complément revenant aux départements d'histoire à d'autres universités nord-américaines, Queen's, Maine et Ottawa (22,2%). Ajoutons à titre indicatif qu'à l'exception de deux travaux, tous furent rédigés par des francophones.

Hypothétiquement, cette concentration institutionnelle et ethnique peut se justifier par deux présomptions non vérifiées: 1) des champs et des domaines d'études divergents et propres aux autres universités du Québec expliquent ce constat; 2) le désintérêt des citoyens de langue anglaise pour les questions québécoises motive l'exclusion, dans ce domaine de recherche, des institutions anglophones établies au Québec.

A l'évidence de ce survol, il appert que la contribution scientifique de la présente thèse est indubitable. Il est en effet péremptoire que, jusqu'à ce jour, aucune étude n'ait été conduite afin d'analyser dans sa globalité, sur un espace temporel aussi exhaustif, l'évolution du réseau ferroviaire québécois en corrélation avec l'intervention gouvernementale comme ferment vivifiant de développement territorial.

Tableau I: INVENTAIRE DES MÉMOIRES ET THÈSES RELATIF AU TRANSPORT FERROVIAIRE SUR LE TERRITOIRE QUÉBÉCOIS

Année	Auteur	Titre	Université
<i>Administration (1e cycle)</i>			
1925	Courtois, Rosaire	Importance des chemins de fer dans la colonisation du Québec.	HÉC
1929	Beauchemin, L-E.	La Question des chemins de fer dans la Province de Québec.	HÉC
1942	Lapointe, Gérard	L'Influence des chemins de fer dans le développement industriel de la Province de Québec.	Laval
1951	Beaulieu, Jean-Marie	La Compagnie du Canada and Gulf Terminal Railway.	HÉC
<i>Aménagement du territoire et développement régional (2e cycle)</i>			
1986	Leclerc, Richard	L'Infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador.	Laval
<i>Économique (1e cycle)</i>			
1938	Cloutier, Lucien	Le Québec Central.	Laval
1945	Bergevin, J-B.	Le Chemin de fer Québec-Saguenay.	Laval
<i>Économique (2e cycle)</i>			
1977	Boivineau, J-F.	Étude sur la ligne ferroviaire des Deux-Montagnes.	Montréal
<i>Géographie (1e cycle)</i>			
1970	Lafontaine, Pierre	L'Évolution de l'infrastructure du réseau ferroviaire dans la région de Québec.	Laval
1970	Pelletier, Claude	L'Évolution et les fonctions de la cour de triage de Joffre.	Laval
<i>Géographie (2e cycle)</i>			
1971	Charron, Pierre	Le Réseau ferroviaire du Québec.	Montréal
1984	Boucher, Louis-J.	Idéologie de développement chez une élite régionale: le cas du projet de chemin de fer Montréal-Occidental.	Laval
<i>Histoire (2e cycle)</i>			
1937	Brault, Lucien	Le Premier chemin de fer au Canada.	Ottawa
1962	Pillsbury, David	The History of the Atlantic and St-Lawrence Railroad Company.	Maine
<i>Histoire (3e cycle)</i>			
1967	Gagnon, Rodolphe	Le Chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean (1854-1900).	Laval
1973	Young, Brian	The North Shore Railways: a Study of the Montreal Colonization Railroad and the North Shore Railway.	Queen's
1978	Gervais, Gaétan	L'Expansion du réseau ferroviaire du Québec (1875-1895).	Ottawa
1983	Stewart, Michel	Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: Une entreprise d'État.	Laval

Quant à l'intérêt de la recherche, elle trouve sa raison d'être dans l'attention timorée mais existante qu'a renouvelée depuis le début de la décennie 1970, le gouvernement du Québec à l'égard de ce mode de locomotion ⁽⁷⁾. A cette conjoncture propice, s'est ajouté en mars 1981, à l'occasion de la Conférence sur l'économie du grand Montréal, l'engagement du gouvernement d'accentuer la recherche en transport. Huit mois plus tard, cette volonté s'est affirmée par l'adoption d'un décret gouvernemental créant un groupe de travail, ayant pour mission d'établir l'état de la recherche québécoise en transport et de fournir au mandataire des orientations de recherche à privilégier au cours des prochaines années. La prospection du groupe d'étude se traduit par la publication du rapport *Les voies de l'avenir: La recherche et le développement en transport* présenté en février 1983 au ministre des Transports, Michel Clair.

Le rapport, parmi les nombreux constats relevés, dénote que le transport sur rail occupe dans l'espace québécois une position importante. Paradoxalement le gouvernement du Québec possède, dans ce secteur, une anémie de connaissances relativement aux impacts de ce mode de transport sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Par corollaire, le groupe de travail recommanda aux gouvernants un meilleur soutien à la recherche socio-économique en transport ferroviaire dans l'intention de favoriser:

[...] l'analyse d'impacts intersectoriels de politiques diverses; notamment de l'interaction entre le transport ferroviaire, le développement économique régional et l'aménagement du territoire, évaluation de l'impact des politiques ferroviaires gouvernementales sur l'efficacité des systèmes ferroviaires, sur les interdépendances commerciales entre régions et sur l'économie du Québec, etc.
(8)

Ce document, nonobstant la destinée qui lui fut attribuée par l'appareil politique, n'aura point été un exercice infécond, puisqu'il aura suscité la réalisation de cette thèse. Tenant compte de ce contexte, la présente étude, par son caractère original et novateur, entend proposer dans son cheminement la rencontre de cinq objectifs fondamentaux:

- participer au développement de connaissances dans un domaine de recherche prioritaire pour le ministère des Transports du Québec.
- favoriser une meilleure compréhension des mécanismes d'action du gouvernement du Québec en matière de transport ferroviaire comme moyen d'intervention sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

(7) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) La recherche sur les transports au Québec. p. 35.

(8) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Op.cit., p. 105.

- analyser le rôle du transport sur rail comme outil d'aménagement du territoire et de développement économique régional au Québec.
- contribuer à l'avancement d'un champ disciplinaire encore en émergence au Québec, c'est-à-dire la définition d'une géographie des transports spécifique à la réalité québécoise.
- mettre en valeur et interpréter les informations et les documents contenus dans le fond gouvernemental québécois concernant le dossier ferroviaire.

Ces éléments constitutifs ayant été énoncés, il s'avère maintenant possible de mettre un terme à ces propos afin d'exposer le contexte dans lequel s'insère la recherche.

C. Délimitations territoriales et chronologiques de la thèse

Cette mise en situation ne serait guère exhaustive si le contexte dans lequel s'inscrit la thèse n'était point introduit. Par conséquent, la présente section rencontre sa justification dans l'obligation de décrire les délimitations géographiques et temporelles de la recherche.

1. Le territoire

Conformément aux intentions préalablement exposées, l'État québécois est l'entité géographique qui constitue l'objet de la thèse. En vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, l'Assemblée nationale du Québec dispose de pouvoirs exclusifs pour légiférer en matière de transport sur rail intra-territorial, c'est-à-dire aux lignes ferroviaires dont les ramifications ne s'étendent pas au-delà de ses frontières. Ainsi, l'encadrement spatial de la recherche trouve sa justification dans ces limites juridictionnelles qui endiguent la souveraineté québécoise à ce territoire.

Localisé au nord-est du continent nord-américain, le Québec partage ses frontières à l'ouest et à l'est avec trois provinces canadiennes et au sud avec quatre états américains (figure IV). D'une superficie totale de 1 667 926 km² (soit plus que la superficie occupée par l'Espagne, la France, le Royaume-Uni et la Norvège), la majorité de ses citoyens résident au sud du 50^e parallèle, c'est-à-dire dans la partie méridionale. Ainsi, 91% de la population québécoise se concentre dans les Basses-terres du Saint-Laurent et des Appalaches, régions physiographiques ne comptant que pour 14% de l'étendue globale du Québec, laissant le reste du pays faiblement occupé ⁽⁹⁾.

(9) QUÉBEC. Bureau de la statistique du Québec (1989) *Le Québec statistique 1989: 59^e édition*. pp. 237-239.

Figure IV: Le Québec en Amérique du Nord ICI

FIGURE V: Le réseau ferroviaire québécois ICI

En parallèle à la concentration spatiale, c'est à l'intérieur de ces limites, foyer initial de peuplement et de colonisation, que s'est développé depuis le XIX^e siècle, l'essentiel de ce qui forme le réseau ferroviaire québécois contemporain (figure V). Par ailleurs, c'est aussi à

la fin de ce siècle que le transport ferroviaire urbain fit son apparition dans certaines agglomérations urbaines du Québec (p. ex. Montréal).

En 1987, toutes les régions du Québec étaient desservies par le rail; toutefois en raison de causes imputables à des facteurs physiques et humains, plus de 85% des lignes ferroviaires en opération se localisaient en-deça du 50^o parallèle. Le complément du réseau est constitué par les trois chemins de fer miniers évoluant dans la région administrative de la Côte-Nord (10).

2. Les périodes chronologiques

La thèse se propose d'étudier, pour la période s'échelonnant de 1867 à 1990, la politique gouvernementale du Québec dans le secteur du transport ferroviaire, tant conventionnel qu'urbain. Le choix de l'année 1867, comme repère de départ, n'est point issu d'une circonstance fortuite mais repose plutôt sur un événement historique.

L'étude se voulant exhaustive et systématique, l'adoption de l'intervalle 1867-1990, répond à la volonté d'analyser les actions gouvernementales québécoises en s'appuyant sur le régime constitutionnel qui conditionne l'organisation et le partage actuel des compétences législatives au sein de la Fédération canadienne. En 1867, la ratification par la Couronne britannique du pacte fédératif fournit une impulsion sans précédent pour l'implantation du transport sur rail au Canada. Ce résultat n'est pas inopiné car l'établissement d'un réseau ferroviaire pan-canadien constituait une des modalités ayant concouru au regroupement de colonies anglaises du continent nord-américain.

A cette occurrence politique qui a commandé 1867 comme point-repère, s'ajoute le fait que la structuration du réseau ferroviaire actuel est imputable à l'expansion qui s'est produite postérieurement à cette année. Par ailleurs, ce n'est que dans la seconde moitié du XIX^e siècle que le développement d'une technologie ferroviaire plus performante et mieux éprouvée a contribué d'une façon décisive à cet essor, initié par le désir politique de créer un marché économique canadien.

Dans l'intention de mettre en relief et de positionner dans son contexte la politique ferroviaire québécoise, la période-témoin proposée précédemment se segmente en trois sous-périodes. Cette organisation, qui repose sur une approche chronologique, possède le mérite de structurer l'exposé en vue de refléter adéquatement les grandes étapes de l'évolution du processus à l'étude et des territoires qui y sont soumis. Ce découpage périodique procède des conditions politiques et technologiques qui ont imprimé leurs destinées au

(10) QUÉBEC. Ministère des Transports (1986) Le réseau ferroviaire: Québec, p. 21.

développement du transport sur rail. Conséquemment, voici les balises ayant permis de mieux cerner dans le temps cette circonscription.

Le développement du réseau ferroviaire: 1867 à 1920

Cette période se caractérise par une extension rapide du réseau ferroviaire québécois dans les régions périphériques et centrales, ainsi que par le soutien financier massif que l'Administration québécoise y accorde. Les subventions gouvernementales versées aux entreprises ferroviaires pour la construction de chemins de fer ont contribué notamment à l'ouverture et au peuplement de nouveaux territoires de colonisation dans l'arrière-pays de la vallée du Saint-Laurent.

Maturation du réseau et indifférence québécoise: 1921 à 1970

Le développement rapide du transport routier, mode alternatif et concurrentiel au chemin de fer, imprima un sérieux coup de frein à l'expansion des lignes ferroviaires sur le continent nord-américain, mouvement dont ne fut pas exempté le Québec. Dès lors, pour un ensemble de motifs, le gouvernement québécois adopta un profil bas quant aux questions relatives à ce mode de transport, même si de nouvelles lignes sont ouvertes dans les régions périphériques. Dorénavant, le rôle de l'Administration se limita à la régulation des activités ferroviaires soumises à sa juridiction. Par ailleurs, ponctuellement et en fonction des besoins suscités par le milieu, elle dispense une aide technique ou financière aux organismes qui en font la requête.

Développements d'une juridiction délaissées: 1971 à 1990

Dans le dessein d'occuper intégralement le champ juridictionnel que lui accorde la *Loi constitutionnelle* et de maximiser la souveraineté territoriale qui lui revient, le gouvernement du Québec porte, depuis le début des années 1970, un intérêt renouvelé et vivifiant pour la question ferroviaire. Plus qu'un simple observateur, il s'implique concrètement dans plusieurs projets pour l'aménagement du territoire et le développement économique régional du Québec.

Contrairement aux périodes précédentes, l'Administration consacre l'essentiel de son activité au développement et à l'appui du transport ferroviaire urbain dans la région montréalaise. Néanmoins, il accorde aussi une attention particulière à la consolidation du réseau ferroviaire localisé dans les régions périphériques du Québec.

D. Présentation de l'organisation de la recherche

Nonobstant l'introduction, la présente recherche comprend cinq parties, dont le contenu individuel s'harmonise pour cerner efficacement la problématique qui la soutient. L'introduction en constitue la première phase. Elle cherche à circonscrire les cadres constitutifs de la thèse en la positionnant par une mise en situation du sujet et un exposé de la problématique d'ensemble.

La première partie est d'une importance stratégique pour le déroulement subséquent de la thèse. Elle implique les énoncés du cadre conceptuel (chapitre I), du modèle de recherche (chapitre II) et des hypothèses (chapitre III). Ils serviront de catalyseur pour l'analyse des relations existantes entre les variables à l'étude.

Les quatrième et cinquième chapitres de la seconde partie se veulent un exposé du cadre méthodologique de la recherche. On y apprendra que la thèse adopte un cheminement analytique qui s'appuie sur une logique déjà éprouvée en géographie politique mais dont les applications concordent avec les orientations de la thèse. La démarche s'inspire de l'analyse géographique et de l'approche décrite par Blais (1979) pour l'analyse des politiques gouvernementales. Il édicte, à partir de l'ouvrage *Policy Analysis* ⁽¹¹⁾, que trois questions doivent être campées dans la détermination de jauger l'intervention étatique: "ce que font les gouvernements (la nature de leur intervention), pourquoi il le font (les causes de leur intervention) et ce que cela change (les conséquences de leur intervention)" ⁽¹²⁾.

Dans une première phase de la troisième partie, un inventaire comparatif des activités ferroviaires de quelques nations évoluant dans un cadre constitutionnel analogue à celui du Québec, alimentera les ferments nécessaires au positionnement du sujet de recherche. Dans le chapitre VII, en procédant à une rétroaction d'ensemble, on sera en mesure d'établir les retentissements de la souveraineté partielle de l'État québécois sur le transport ferroviaire et d'en défalquer certaines conséquences.

En harmonie avec la première interrogation proposée par Blais, la quatrième partie se veut une présentation de l'évolution de la politique ferroviaire depuis 1867. Le chercheur s'attachera à l'analyse des éléments qui ont stimulé l'édification de la politique.

Dans un premier temps, les dépenses gouvernementales seront ventilées géographiquement en vue d'identifier les régions privilégiées par la politique ferroviaire. Subséquemment, cette présentation comportera des exposés généraux du contexte géo-économique, juridique et administratif entourant les interventions québécoises pour chaque période. Dans des

(11) DYE, Thomas (1976) *Policy Analysis*. p.1.

(12) BLAIS, André (1979) La politique agricole du gouvernement québécois 1952-1973. p. 174.

chapitres distincts, la politique ferroviaire, ainsi que les activités qui en découlent, sera introduite. L'ensemble de ces parties permettront de mesurer le dynamisme gouvernemental dans ce secteur. Ils ont pour objectif liminaire de relever, par le biais de l'analyse de contenu, les fondements qui sont à la genèse de l'incursion gouvernementale dans ce secteur.

Jusqu'à cette section, le cheminement retenu avait pour dessein d'exposer et d'expliquer les fondements ayant concouru à la politique ferroviaire québécoise. Dans le cadre de la cinquième partie, la démarche empruntée en est essentiellement géographique. Par l'entremise de variables, les effets de la politique gouvernementale sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional seront mesurés globalement par le biais d'une étude de cas. Par ailleurs, en raison de l'étendue temporelle de la thèse et dans le dessein de concentrer l'analyse, l'emphase sera mise sur l'étude d'un cas évocateur du contexte général prévalant pour l'ensemble de la période. Cette partie s'inscrit au point de vue méthodologique en dissidence avec les parties précédentes en faisant usage de méthodes quantitatives différentes, confirmant ainsi l'intégralité et l'alliance d'approches présumées antagonistes.

En péroration, les principales conclusions qui se libèrent de la thèse seront résumées et à la lueur de celles-ci des avenues futures de recherches, souhaitables pour l'essor constant de ce secteur, seront esquissées.

II. PROBLÉMATIQUE

A. Présentation du problème

Dans la détermination d'asseoir la problématique qui consolide l'ensemble de la recherche, il faut l'insérer dans le contexte historique de la fin du XIX^e siècle pour mieux comprendre les facteurs qui ont contribué à la structuration actuelle du réseau ferroviaire québécois. Un tel tour d'horizon permet de situer les motivations ayant amené le Québec à intervenir dans ce secteur. Le chemin de fer fut un des éléments vitaux qui seconda l'avènement de la nation canadienne. Véritable instrument d'unification territoriale, le rail a autorisé l'extension des frontières politiques et économiques du Canada vers les colonies de l'Empire britannique ayant adhéré à la nouvelle fédération nord-américaine.

Dans la volonté de contrer l'intégration aux États-Unis des territoires situés à l'ouest de l'Ontario et de soutenir l'établissement d'un marché commun au sein de l'union canadienne, par la création de flux d'échanges interprovinciaux, un réseau ferroviaire s'est déployé transversalement au continent nord-américain dans l'axe est-ouest. Ainsi, en réciprocité de l'adhésion en 1871 de la Colombie-Britannique au pacte fédératif, le gouvernement fédéral

n'hésita pas à consacrer des investissements colossaux dans l'intention de souder par le biais d'un lien ferré cette contrée au reste du Canada.

Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, la construction d'un chemin de fer vers les rives de l'océan Pacifique a été la résultante d'une vision politique ayant comme dessein l'expansion de l'entité canadienne par l'annexion des territoires de l'Ouest, laquelle occupation s'effectua par la création d'un réseau ferré qui appuya l'établissement de colonies de peuplement, en conformité avec la *National Policy* énoncée par le premier ministre canadien John Macdonald (1815-1891) en 1879.

Afin d'accélérer la colonisation et le développement agricole des Provinces de l'intérieur (c.-à-d. Alberta, Saskatchewan et Manitoba), cette région a été nantie d'un réseau ferroviaire fortement densifié (figure VI). Par ailleurs, l'Ontario méridional n'est pas épargné par cette effervescence. Elle profita du chemin de fer transcontinental et d'importants subsides fédéraux qui permirent la création de nombreux embranchements afin de desservir les communautés locales et de soutenir par la même occasion l'essor du secteur manufacturier ontarien.

L'édification du chemin de fer transcontinental n'a guère favorisé la colonisation et le développement intérieur du Québec, en antinomie aux régions situées à l'ouest de sa frontière. À l'aube du XX^e siècle, les quelques lignes ferroviaires qui structurent son réseau se concentrent dans la vallée du Saint-Laurent à l'intérieur du triangle Québec-Montréal-Sherbrooke. La fonction primaire de ces voies est d'assurer le transit est-ouest des échanges commerciaux pan-canadiens ou vers les grands centres industriels étatsuniens. Dans une moindre mesure, elles desservent localement les industries situées en amont de la ville de Québec, plus spécialement celles des régions de Montréal et de l'Estrie.

FIGURE VI: Le réseau ferroviaire canadien ICI

Dans cette entreprise nationale, de nombreuses régions québécoises, périphériques aux lignes pan-canadiennes ont dû compter sur les généreux subsides du gouvernement québécois pour être désenclavées et bénéficier des bienfaits du transport sur rail. En 1927, le professeur Yves Tessier-Lavigne note que:

[Le pacte fédératif] a rendu d'immenses services à l'Ontario et aux provinces de l'Ouest relativement aux voies ferrées, elle a procuré de fort bons avantages aux provinces maritimes, mais [il] s'est montré chiche à l'égard du Bas-Canada. Dès 1884, un publiciste européen écrivait: "La province de Québec a été pour ainsi dire livrée à ses propres ressources pour la construction de ses lignes ferrées, alors que les autres provinces, celle de l'Ontario notamment, ont reçu du gouvernement fédéral des subsides très élevés".⁽¹³⁾

Le gouvernement du Québec conscient de cette conjoncture, a porté jusqu'au début du XX^e siècle une sollicitude particulière pour le développement ferroviaire. Constituant une alternative pour les régions négligées, il fut par le biais de sa politique ferroviaire, un

(13) TESSIER-LAVIGNE, Yves (1927) Québec, les chemins de fer et la Confédération. p. 63.

partenaire privilégié pour les intervenants et les élites régionales (p. ex. le curé Antoine Labelle et son chemin de fer de colonisation des Laurentides). Ce soutien répondait aux démarches directes des milieux nationalistes et ecclésiastiques qui réclamaient des dirigeants politiques des mesures en vue de favoriser l'ouverture de nouvelles régions de colonisation. Pendant que l'Administration fédérale subventionnait massivement la construction de voies ferrées dans les Provinces de l'intérieur, le Québec avait peine à endiguer l'émigration de sa population vers les États-Unis, en raison du surpeuplement et de l'appauvrissement des zones rurales de la vallée du Saint-Laurent.

Tout au long de cette période, les actions du gouvernement québécois dans ce secteur furent marquées sous le sceau de la suppléance. Cette intervention était motivée davantage par la volonté de contrebalancer les carences du gouvernement fédéral à l'égard du développement de son territoire que par celle d'occuper une compétence qui lui était dévolue par la *Loi constitutionnelle de 1867*.

La priorité accordée au transport sur rail par l'Administration québécoise déclina progressivement dès l'aube du XX^e siècle. Jusqu'à l'orée des années 1970, les gouvernants qui se succédèrent à Québec s'affranchissent de ce dossier. Du rôle de suppléance qui animait ses actions au XIX^e siècle, l'émergence au cours des années soixante de l'État-providence québécois, alliée au désir d'occuper dans sa totalité les pouvoirs constitutionnels qui lui sont dévolus, contribuèrent à l'intérêt renouvelé du Québec pour le transport sur rail. Par opposition au contexte prévalant antérieurement, l'attitude d'indifférence céda le pas à un certain interventionnisme qui anime les actions du nouvel État québécois.

Par une action continue, dans le cadre de sa politique d'aide au transport en commun, le ministère des Transports joue depuis le début de la décennie 1970, un rôle de premier plan dans le développement du réseau ferroviaire urbain de la région de Montréal. Quant au transport sur rail des marchandises, le gouvernement, comme il en sera question ultérieurement, s'est engagé dans plusieurs dossiers d'envergure (p. ex. le traversier-rail COGEMA).

Un des corollaires de cette présentation est de nantir le chercheur d'un ensemble d'interrogations qui susciteront des justifications distinctives relativement à ce sujet de recherche. L'intervention gouvernementale dans le cadre fédéral canadien soulève différentes questions. Malgré un champ juridictionnel contraignant, l'Administration québécoise peut-elle agir et influencer efficacement le développement du réseau ferroviaire sillonnant son territoire? Depuis 1867, la dynamique gouvernementale dans cette sphère découle-t-elle d'un processus concerté, dûment planifié ou d'initiatives spontanées et dispersées dans l'espace? Quelles sont les interactions que le gouvernement entretient avec son milieu et qui motivent son intervention dans le secteur ferroviaire? C'est à l'intérieur d'un cadre systémique que

seront positionnées ces interrogations en prenant pour acquis que le gouvernement du Québec est une constituante intégrante d'un système ouvert où il est soumis perpétuellement à un environnement physique et humain qui conditionne ses destinées.

B. Énoncé du problème

La présente section est transitoire; toutefois, elle constitue dans la démarche globale une des parties maîtresses et directrices sur laquelle repose l'intégralité de la thèse.

Par la considération des propos tenus antérieurement, la recherche se propose d'étudier le rôle qu'a occupé depuis 1867, aux fins d'aménagement du territoire et de développement économique régional, le gouvernement du Québec dans le secteur du transport ferroviaire. Pour atteindre cet objectif, un modèle conceptuel dérivé de théories déjà connues, sera utilisé et appliqué aux fins de la présente thèse.

C. État de la question

Il s'avère primordial pour une recherche qui se veut rigoureuse d'éluder toute ignorance au sein du champ de recherche dans lequel se situe la thèse. À cet effet, une recension exhaustive de la littérature se révèle la formule accomplie pour effectuer le point sur l'état actuel de la question afin d'asseoir les fondements théoriques et empiriques intrinsèques à la thèse.

Cet exposé est dichotomique. Premièrement une revue des mémoires et thèses ayant le réseau ferroviaire québécois comme sujet de recherche est proposée afin de situer l'état des connaissances dans ce secteur (tableau I). Ces documents ont été retenus car ils constituent l'exercice le plus méthodique de bonification des connaissances acquises depuis le début du XX^e siècle. Dans une seconde phase, par le biais des écrits couvrant les approches théoriques en géographie des transports, le champ de recherche dans lequel s'insère la thèse sera présenté.

1. Revue des mémoires et thèses

Dans les universités du Québec, le dépôt d'un mémoire ou d'une thèse ayant comme point de mire le transport ferroviaire, a été jusqu'aujourd'hui un événement singulier. L'objectif de cette revue est de connaître l'ensemble des travaux académiques qui ont été consacrés intégralement à l'étude du réseau ferroviaire québécois. La consultation des répertoires de mémoires et de thèses déposés dans les institutions universitaires canadiennes entre 1867 et

1990, a permis le repérage de dix-huit études traitant du transport sur rail en terre québécoise (14).

Ce dénombrement révèle que les recherches ont été effectuées dans le cadre de trois groupes disciplinaires, soit les sciences économiques (38,9%), l'histoire (33,3%) et les sciences géographiques (27,8%). C'est en s'appuyant sur cette typologie que seront exposées ces études.

1.1 Les sciences économiques

Constituant une exigence terminale pour l'obtention d'un diplôme universitaire de premier cycle, ces mémoires d'envergure moyenne ont été présentés à l'École des Hautes Études Commerciales, au département d'économie et à la faculté de commerce de l'Université Laval, entre 1925 et 1945. Pour l'obtention d'un grade universitaire, Rosaire Courtois sera le premier étudiant à soumettre une dissertation traitant du transport ferroviaire. Intitulée *Importance des chemins de fer dans la colonisation du Québec*, sa contribution fut imitée par Beauchemin, Cloutier, Lapointe, Bergevin et Beaulieu.

L'ensemble de ces mémoires s'applique à présenter le contexte historique et économique sous-jacent à l'essor du transport sur rail au Québec. Par le biais de monographies, Cloutier, Bergevin et Beaulieu décrivent les processus politiques, législatifs et les tractations financières qui ont entouré la formation des compagnies Québec Central, Québec-Saguenay et Canada and Gulf Terminal. Quant aux apports de Beauchemin, Lapointe et Courtois, ils s'inscrivent dans un mouvement analogue mais se portent sur une perspective globale d'étude du réseau ferroviaire pan-québécois.

Une des qualités de ces travaux, c'est qu'inconsciemment les auteurs font ressortir l'importance du chemin de fer comme outil de développement économique régional. De plus, ils ont su décrire le rôle stratégique incarné par le gouvernement du Québec et les élites régionales (p. ex. ecclésiastiques, industrielles) dans la promotion et l'expansion du réseau. Dans plusieurs régions du Québec (p. ex. Saguenay-Lac-Saint-Jean), l'avènement du chemin de fer contribua au développement agro-forestier, minier et industriel de ces territoires.

Contrairement aux idées reçues, ces études démontrent que des francophones ont participé au développement ferroviaire du pays. L'incursion des Québécois dans ce secteur s'effectua

(14) La source d'information principale qui a permis d'établir cet inventaire est la série de documents intitulés *Thèses canadiennes*, publiés par la Bibliothèque nationale du Canada. Ce document indexe les travaux académiques déposés dans les universités canadiennes, depuis 1947. Par ailleurs, les répertoires de thèses diffusés par chaque institution universitaire ont facilité le repérage des études non cataloguées par la Bibliothèque nationale.

difficilement comme le révèlent Cloutier et Bergevin. On y apprend que malgré les solides garanties financières octroyées par les promoteurs de ces chemins de fer, peu d'investisseurs canadiens font confiance à ces entreprises. Devant l'appréhension des capitalistes anglophones, vis-à-vis de “[...] Canadiens-français [qui] n'inspiraient pas encore une grande confiance, surtout dans les affaires” (15), les dirigeants de ces entreprises autochtones doivent régulièrement se tourner vers les subventions gouvernementales québécoises, les petits épargnants ou solliciter des investisseurs français ou suisses, en vue d'obtenir les capitaux indispensables à la concrétisation de leurs projets.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle et dans une moindre mesure au début du XX^e siècle, le chemin de fer était perçu comme étant la solution pour anéantir tous les maux de la société québécoise. Le rail devenait un outil pour annihiler l'émigration des nationaux, étendre l'oekoumène québécois, installer “des centaines et des milliers de colons [...] sur le beau et riche territoire du Saguenay” (16) ou favoriser le développement touristique (17).

Un des points de cohésion inhérent à ces dissertations, c'est qu'ils ne visent pas à analyser une situation, mais plutôt à la décrire ou même à la raconter. Ces études empruntent, sans exception, une démarche superficielle qui évacue toute méthode scientifique d'analyse. Les exposés s'articulent de façon logique; néanmoins, les auteurs abordent d'une façon précipitée plusieurs situations qu'ils tentent d'expliquer en quelques lignes n'hésitant pas à interpréter subjectivement les faits. Voici un de ces commentaires types:

Le fait est quelque peu révoltant. [...] chaque fois que surgissent dans l'Ouest des nouvelles bourgades de Galiciens (citoyen de l'ancienne Autriche-Hongrie) et des Doukhobors, c'est un prétexte à l'exercice des nouvelles initiatives et on leur construisait des chemins de fer. Les représentants de la province de Québec devraient davantage suivre l'exemple de nos collègues de l'Ouest dans leur étonnante spontanéité. (18)

Finalement, dans le dessein d'appuyer leur argumentation, tous les auteurs présentent des données quantitatives (p. ex. recensements) qu'ils décrivent superficiellement. Par ailleurs, le traitement cartographique de l'information est généralement inexistant, ce qui rend difficile la visualisation des régions d'étude.

1.2 Les sciences géographiques

(15) CLOUTIER, Lucien (1938) Le Québec Central, p. 8.

(16) COURTOIS, Rosaire (1925) Importance des chemins de fer dans la colonisation du Québec, p. 10.

(17) BERGEVIN, Jean-Baptiste (1945) Le chemin de fer Québec-Saguenay, p. 10.

(18) TESSIER-LAVIGNE, Yves (1927) Op.cit., p. 41.

Ce groupe disciplinaire réunit des mémoires déposés aux départements de géographie des universités Laval et de Montréal, ainsi qu'au programme de maîtrise en aménagement du territoire et développement régional de l'Université Laval.

L'École des Hautes Études Commerciales fut la première institution universitaire québécoise à dispenser, dès 1910, des cours de géographie économique. Néanmoins, ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale que seront fondés au Québec des départements de géographie (Laval en 1946, Montréal en 1947, Sherbrooke en 1963) ⁽¹⁹⁾ et un programme d'aménagement du territoire (1971). Ces naissances tardives, associées à l'impassibilité des géographes québécois pour ce champ de recherche, justifient le fait que ce n'est qu'à l'aube des années 1970 que furent déposés les premiers mémoires portant sur le transport ferroviaire.

En harmonie avec la géographie descriptive développée par Paul Vidal de la Blache, la quasi-totalité de ces études est axée sur la description globale ou monographique. La popularité de cette approche est imputable à l'absence de contributions antérieures dans ce domaine de recherche ainsi qu'à la méconnaissance généralisée de ces chemins de fer. Une telle situation invita donc les premiers chercheurs à orienter leurs travaux vers la description du réseau ferroviaire québécois et puis à exposer ses particularités, afin de fournir des fondements solides aux éventuelles recherches appliquées.

Par rapport aux mémoires des sciences économiques de la première moitié du XX^e siècle, ceux présentés en géographie adoptent une approche descriptive similaire en se limitant ordinairement à l'exposé d'une multitude d'informations sommairement discutées. Néanmoins, en communion avec leur discipline, ils se distinguent de leurs ancêtres par le traitement cartographique et photographique de leur sujet de recherche ainsi que par un cadre méthodologique supérieur.

Toutes ces contributions, à l'exception de celle de Boucher, sont essentiellement descriptives, s'attardent à détailler le réseau et à inventorier les spécifications techniques des chemins de fer, tandis que les rares pages consacrées à l'étude des impacts qu'ont ces infrastructures sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional demeurent superficielles. Invariablement, les chercheurs retracent d'abord les facteurs qui contribuent à l'émergence du réseau, puis décrivent le réseau étudié. Les travaux menés par Lafontaine et Pelletier se limitent à ce cadre, tandis que Charron et Leclerc l'outrepassent en abordant brièvement l'analyse et l'interprétation du lien existant entre ce mode de transport et le territoire.

(19) ASSOCIATION CANADIENNE DES ÉDUCATEURS DE LANGUE FRANÇAISE (1967) Esquisses du Canada Français, p. 245.

Dans un effort visant à bonifier l'étude du transport ferroviaire dans la région de Québec, Lafontaine présente l'évolution que ce réseau a connue depuis la fin du XIX^e siècle. Son objectif était de dresser une rétrospective historique et économique qui situe les facteurs qui lui donnèrent naissance. De cette revue, il relève brièvement le rôle prépondérant qu'a joué la politique ferroviaire québécoise dans ce développement. Puis, l'utilisation de cartes permet au géographe de localiser les lignes ferroviaires et d'effectuer subséquemment une présentation détaillée de ses principales caractéristiques techniques. Finalement, le chercheur démontre sommairement qu'une corrélation existe entre la morphologie urbaine, la localisation industrielle et la concentration d'équipements ferroviaires sur un territoire.

Par sa monographie sur la gare de triage Joffre (Charny), Pelletier répond à des objectifs analogues à ceux de Lafontaine, c'est-à-dire retracer l'histoire de cet équipement puis s'attarder à sa description technique et au trafic y transitant. L'auteur, en consacrant son dernier chapitre aux retombées économiques engendrées par la gare, se borne à une compilation de statistiques qui fait ressortir quantitativement l'importance de cette infrastructure pour la région de Québec.

La troisième étude, conduite par Charron, demeure l'unique contribution qui s'est attardée à la description analytique et globale. Pour l'auteur, le développement et la structuration actuelle du réseau de chemin de fer québécois sont imputables directement au contexte politico-économique nord-américain et à l'oekoumène. Charron énonce qu'il "existe une corrélation [...] étroite entre le milieu géographique et l'exploitation des chemins de fer que nous ne saurions négliger cet aspect" (20). Constat qui amène le géographe à limiter son étude à la hiérarchisation spatiale du transport sur rail, à son évolution temporelle et à la description des équipements utilisés. L'agencement de ces facteurs techniques et géographiques, porte le chercheur à inférer que l'efficacité d'une ligne ferrée est intimement liée à cet environnement.

En procédant à l'étude de la hiérarchisation spatiale, le géographe interprète le développement du réseau ferroviaire. Il dresse le constat suivant: 1) la configuration de l'espace québécois a limité l'expansion des lignes transcontinentales à la rive sud du fleuve Saint-Laurent et à la région de l'Outaouais; 2) au-delà de cet espace, le réseau a un rôle essentiellement régional; 3) Montréal est un noeud de rencontres par lequel transitent la plupart des chemins de fer pan-canadiens.

Ces résultats permettent de comprendre les modalités technico-économiques sous-jacentes à l'exploitation d'un tel réseau, mais éludent toute référence à l'environnement humain comme déterminant du développement de ce système. Par ailleurs, Charron n'aborde pas le rôle des

(20) CHARRON, Pierre (1971) Le réseau ferroviaire du Québec. p. 23.

gouvernements comme instrument de structuration du réseau, mais s'attarde plutôt à l'étude de la relation milieu physique-transport pour expliquer ce processus de développement.

Dans le prolongement de ces travaux, le réseau ferroviaire de la région du Québec-Labrador a fait l'objet d'un mémoire dont l'objectif premier était d'en faire une description. Leclerc propose une présentation technique de l'infrastructure ferroviaire qui a soutenu la mise en valeur des richesses ferrugineuses de cette zone, depuis la décennie 1950. Subséquemment, il expose les relations existantes entre le transport sur rail, l'aménagement du territoire et le développement régional de cette contrée nordique. Finalement, l'auteur dégage quelques perspectives pour l'avenir de ce mode de transport dans la région.

De cette contribution émergent cinq constats: 1) le rail n'a pas initié l'extension et le peuplement au Québec-Labrador; 2) la construction de ces lignes, par des intérêts privés, n'est qu'un processus d'organisation à des fins mono-fonctionnelles; 3) ces voies furent conçues d'abord pour satisfaire les besoins des entreprises minières; 4) le chemin de fer est le seul contact terrestre avec l'avant-pays (p. ex. Sept-Iles); 5) la suspension des activités minières entraîne généralement une diminution importante des services de transport offerts aux résidents des communautés nordiques (p. ex. Matimekosh).

Tous ces travaux sont particularisés par leur caractère descriptif qui en font de véritables manuels énumératifs, éludant un cadre ou des propositions théoriques. Le mémoire de Boucher tranche avec cette pratique en précisant dès l'introduction sa problématique. Le géographe énonce les assises de sa contribution en précisant la démarche analytique retenue et les étapes de la recherche. Le but de l'auteur était de cerner par une étude du chemin de fer Montréal-Occidental, pour la période 1867-1897, les idéologies du développement qui animent les actions d'une élite régionale. Ce travail s'effectua par le biais d'une grille d'analyse d'inspiration marxiste, empruntée au sociologue Fossaert (1977) qui a élaboré une théorie générale de la société. Réalisant avant tout une étude de phénomènes sociaux, Boucher s'intéresse également à l'analyse des apports territoriaux suscités par l'entreprise.

L'auteur retient que la construction du chemin de fer fut un prétexte des élites ecclésiastiques, économiques et politiques dans l'intention de: 1) favoriser une ouverture du marché urbain aux produits agricoles et forestiers de l'arrière-pays montréalais; 2) contrer l'émigration de citoyens québécois vers les États-Unis; 3) contrer le nomadisme de certains colons en les établissant sur des terres neuves; 4) soutenir l'aménagement et l'occupation du territoire.

L'objectif ultime "étant de restaurer un système à prédominance agraire [ce qui] favorisaient surtout un consensus de l'élite du latifondiaire avec les différentes bourgeoisies" (21). Cette

(21) BOUCHER, Louis-J. (1984) Idéologies de développement chez une élite régionale: le cas du projet de chemin de fer Montréal-Occidental (1867-1897). p. 121.

harmonisation des forces dirigeantes devant permettre au clergé d'affermir son influence sur la société et aux bourgeoisies locales, régionales et nationales de perpétuer l'hégémonie sur leur aire d'action territoriale respective. En référence au cas du Montréal-Occidental, le gouvernement du Québec participa à ce processus en s'asservissant à ces groupes par le soutien financier de leur projet ferroviaire.

Boucher aborde également les retentissements économiques qu'a engendrés sur le milieu rural le chemin de fer Montréal-Occidental. L'accès au marché montréalais qu'offrait cette voie a eu pour conséquence de convertir en vocation commerciale, la production agricole qui jusque-là avait pour unique fonction d'assurer le repas quotidien des paysans. En quelques années, une industrie basée sur la transformation des produits laitiers s'est établie autour de la voie ferroviaire, alors qu'antérieurement à son inauguration cette activité était inexistante. Par ailleurs, au grand dam de ses promoteurs le géographe note qu'en période de marasme, le chemin de fer a plus souvent qu'autrement facilité l'exode des ruraux vers Montréal ou les États-Unis au lieu de favoriser le déplacement des citadins vers la campagne (22).

Le mémoire de Boucher devance les contributions antérieures en plaçant l'action sociétale comme déterminante du développement ferroviaire au Québec. En se démarquant des travaux descriptifs, il a fourni un apport original à ce domaine de recherche.

1.3 L'histoire

L'histoire est la troisième et dernière discipline qui a su attirer dans son foyer la recherche ferroviaire québécoise. Depuis 1937, six travaux ont été conduits dans ce domaine. Les étudiants gradués des départements d'histoire des universités Laval et Ottawa ont à eux seuls contribué aux deux tiers de cette production, tandis que la différence se répartit entre les institutions universitaires Maine et Queen's. Fait digne de mention, sur l'ensemble des travaux ayant le transport sur rail comme cadre de recherche, ce champ disciplinaire regroupe la totalité de ceux ayant mené leur auteur à l'obtention d'un grade de *Philosophiae Doctor* (*Ph. D.*).

La monographie de Gagnon sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean possède plusieurs affinités avec les études géographiques présentées précédemment. Elle est l'occasion de détailler les particularités physiques des régions traversées par le tronçon et la technologie ferroviaire retenue pour la concrétisation de ce projet. La construction de la voie ferrée qui débute en 1880 après de nombreuses années de tergiversation, trouve sa justification, d'une part, dans la volonté de désenclaver la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et, d'autre part, d'offrir à la ville de Québec un arrière-pays qui permettrait à ses élites

(22) Ibid., p. 110.

d'y étendre leurs influences politiques et économiques. Par ailleurs, l'auteur démontre le rôle primordial des interactions existantes entre les intervenants religieux, économiques et politiques, tant locaux que nationaux comme déterminants de l'établissement du chemin de fer.

La contribution des historiens à ce domaine de recherche est poursuivie par Young. Le but premier de sa thèse était de démontrer, au travers du projet du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (QMOO), le rôle prépondérant qu'a joué, à la fin du XIX^e siècle, le gouvernement québécois comme agent de développement économique (23).

L'apport de Young se veut une analyse des relations existantes entre les entrepreneurs ferroviaires et les politiciens plutôt qu'une modeste monographie d'entreprise. Elle met en relief les liens étroits qui unissent le clergé, les industriels et les politiciens dans la concrétisation d'un objectif commun: doter le Québec d'un réseau ferroviaire efficace.

Synonyme de progrès, de colonisation et d'industrialisation, le rail devenait pour les politiciens et les membres du clergé, l'outil désigné pour endiguer l'émigration des nationaux, tandis que pour les hommes d'affaires la construction de ces infrastructures concourait à leur prospérité. Par ailleurs, la thèse démontre l'influence qu'ont eue les entrepreneurs et les ecclésiastiques comme bougie d'allumage de l'intervention québécoise pour le développement ferroviaire.

L'historien souligne que, pour les élites francophones, le chemin de fer était la solution aux problèmes démographiques et économiques du Québec. Dans la détermination d'arrêter l'hémorragie extraterritoriale de sa population, le rail devenait un instrument d'ouverture et d'appui au peuplement des contrées inhabitées. Cependant, nonobstant les objectifs de développement proprement québécois qui étaient dévolus au QMOO, Young constate que la vente et la connexion de cette ligne au réseau ferroviaire du Canadian Pacific ont été deux facteurs clés pour l'intégration économique du Québec à la nation canadienne.

En dépit de cette somme de contributions, aucun chercheur n'avait entrepris une étude historique globale des premières lignes ferroviaires, noyau du système actuel. Pour pallier à ce vide, Gervais a présenté “une histoire générale du rail [qui] porte [...] sur l'expansion du réseau ferroviaire québécois durant la période 1875-1895 et sur le rôle des gouvernements provincial et fédéral dans cette expansion, notamment par leur politique des subventions”.

(24) Plus qu'une histoire du développement ferroviaire au Québec, l'auteur étudie le rôle et

(23) YOUNG, Brian (1978) Promoters and Politicians: The North-Shore Railways in the History of Québec (1854-85). p. xiii.

(24) GERVAIS, Gaétan (1978) L'expansion du réseau ferroviaire québécois (1875-1895). pp. 3-4.

les interactions rencontrées entre les entreprises et les gouvernements. Une part importante de la thèse s'applique à présenter les principales lignes ferroviaires qui se sont développées dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Instruments des élites, les subsides publics aux compagnies de chemins de fer étaient la résultante de la symbiose idéologique existante entre les agents politiques (p. ex. député) et la bourgeoisie. Dans un pays où les capitaux autochtones n'abondaient guère, les gouvernements devenaient des sources de financement et d'appuis désignés pour la réalisation de ces projets coûteux.

Tout comme Young, l'historien en vient à la conclusion que le clergé favorise l'expansion du chemin de fer pour arrêter l'émigration de ses ouailles, tandis que les hommes d'affaires le perçoivent comme une source de profits et d'intégration à l'économie continentale. Pour la bourgeoisie marchande, le développement de la demande étatsunienne pour les produits agricoles et forestiers, justifie la construction d'axes qui permettrait de relier les grandes agglomérations québécoises à leur arrière-pays qui regorge de richesses naturelles. Ressources qui pourraient être par la suite exportées vers les États-Unis, favorisant ainsi la participation du Québec aux échanges commerciaux nord-américains (25).

Dans la continuité de ces thèses, Stewart présente l'histoire de la première société d'État québécoise, le QMOO. Contrairement à Young, l'auteur de cette thèse déborde l'analyse du cadre politique ayant précédé la création du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, pour présenter la structure, le fonctionnement administratif et l'exploitation de cette entreprise (26). Par ailleurs, l'auteur en profite aussi pour décrire la construction, le matériel utilisé sur ce tronçon.

Stewart, avant d'aborder l'étude du QMOO, présente une revue du développement du transport ferroviaire en Europe et en Amérique du Nord. Cette démarche l'amène au constat que «le Québec et ses habitants n'ont rien inventer en matière ferroviaire» (27) et que les expériences d'interventions gouvernementales antérieures et exogènes (p. ex. États-Unis) ont influencé la gestion de la politique ferroviaire québécoise.

Le QMOO demeure à ce jour l'unique intervention majeure et directe du gouvernement du Québec dans ce secteur. Malgré une existence éphémère en raison de son intégration au réseau du Canadian Pacific, cette entreprise a contribué à l'essor d'une expertise ferroviaire

(25) Ibid., pp. 504-509.

(26) STEWART, Michel (1983) Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: une entreprise d'État (1875-1882). p. 5.

(27) Ibid., p. 8.

francophone et au déploiement d'un axe de transport sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent.

1.4 Épilogue de la revue

Cet inventaire a permis de dresser une synthèse des mémoires et thèses ayant le transport ferroviaire québécois comme sujet de recherche. Il aura également contribué à mettre en évidence des horizons de recherches inexplorés. Néanmoins, ces étudiants se sont bornés à l'étude des chemins de fer conventionnels, mais ont évacué toute référence au transport ferroviaire urbain. Par ailleurs, aucun n'a envisagé l'analyse du chemin de fer sous l'angle du développement économique régional. L'ensemble de ces contributions se limite à l'étude de périodes chronologiques restreintes.

De ces recherches se dégagent cinq constantes: 1) les parlementaires, le clergé et les hommes d'affaires occupent un rôle prépondérant dans le développement du chemin de fer au Québec; 2) le rail est perçu comme un instrument de développement économique régional; 3) on se limite généralement à l'étude de cas où des entrepreneurs francophones sont à l'avant-scène du développement de compagnies ferroviaires; 4) on met en évidence le caractère prioritaire et national de ces travaux pour le développement agricole et industriel du Québec; 5) par rapport au Canada, la nation québécoise n'a pas été favorisée par l'expansion ferroviaire.

Il est donc indubitable qu'un effort devrait être accompli afin d'en arriver à une étude globale et longitudinale du transport ferroviaire au Québec. La présentation de ces travaux a permis un dénombrement des connaissances acquises jusqu'à maintenant. Pourvu de ce savoir, l'exposé des orientations de recherches peut désormais être engagé, ce qui se concrétisera subséquemment après cette section sur l'état de la question.

2. Transport et géographie: Constat des connaissances

Transportation is a measure of the relations between areas and is therefore an essential aspect of geography. ⁽²⁸⁾

C'est par le biais de cet énoncé succinct mais néanmoins ostensible que Ullman (1954) a contribué par son article *Transportation Geography* à susciter une ère de renouveau pour la géographie nord-américaine des transports. Cette participation allait marquer la consécration d'une place effective au sein de la géographie de ce champ disciplinaire et, par le fait même, favoriser un remue-ménage des pratiques traditionnelles propres à ce champ.

(28) ULLMAN, Edward (1954) *Transportation Geography*. p. 311.

Une recension de la littérature nord-américaine sur la géographie des transports, laisse ressortir l'existence de trois grandes approches auxquelles se sont attachées les chercheurs dans le cadre de ce champ disciplinaire, soit descriptive, quantitative et systémique sociétale.

Jusqu'à la décennie 1950, dominé principalement par les travaux des géographes européens, ce champ disciplinaire se limitait essentiellement aux fresques historiques, à la cueillette de données sur les déplacements des individus ou des biens, à la description des réseaux et des formes qu'ils occupent dans le paysage. Les travaux descriptifs de Clozier (1940) et Lartilleux (1947) sur les chemins de fer français s'inscrivent dans cette démarche. Ces ouvrages s'attardent à présenter, avec le souci du détail, le réseau ferroviaire de l'Hexagone. Aux États-Unis, c'est le transport maritime qui sera l'objet des premiers travaux dans ce champ disciplinaire. Soulignons l'apport des travaux pionniers de Smith (1905) sur les échanges commerciaux par voie fluviale ou de Ullman (1949) sur le réseau ferré étatsunien.

La recherche en transport a émergé silencieusement comme composante de la géographie économique. Les géographes s'efforçaient, en conformité avec ce champ, d'exposer une multitude d'indices sans toutefois chercher à établir des liens de causalité et d'effet par rapport à un modèle global d'évolution des modes de déplacement.

Inspiré des travaux de Walter Christaller sur la théorie des places centrales, Ullman a été un des premiers géographes à emprunter à l'économie une approche déductive afin de quantifier les problèmes qui se posent en géographie des transports. Plus qu'une discipline descriptive, la géographie, pour les tenants du quantitativisme, peut devenir une science exacte avec ses méthodes et ses outils d'analyse méthodique. La consécration de cette nouvelle avenue, prestigieuse pour ceux qui y ont recours, associée à l'apparition des premiers ordinateurs (qui permettent une utilisation plus aisée des techniques quantitatives), facilita l'épanouissement d'une nouvelle géographie des transports. On ne se contente plus de décrire des faits mais on élabore, à partir de concepts économiques, des modèles mathématiques ou mécanistes pouvant exprimer les interactions dans l'espace. S'ajoute à ces innovations l'élaboration de modèles dont la fonction est de représenter les systèmes de transport en termes d'analyse de réseaux, de flux d'échanges et de hiérarchies.

A la suite d'Ullman, une effervescence s'est emparée de certains géographes en raison des possibilités que leur offrait la méthode quantitative. Dès 1959, William Garrison contribua à la diffusion de ce mouvement par la publication de trois articles qui privilégient une nouvelle réflexion pour une approche écono-spatiale des problèmes en géographie des transports au moyen de l'algèbre linéaire. Dès lors suivit une cascade de publications (la consultation des index annuels des revues *Economic Geography* et *Annals of the Association of American Geographers* en donne une excellente idée), dont les objectifs étaient de mettre à l'essai cette approche scientifique novatrice pour les géographes.

L'approche quantitative s'inspire essentiellement d'une démarche méthodique développée par certains économistes (p. ex. Christaller, Lösch). Partant des prémices que l'être humain est logique dans son comportement économique, ses actions sur le paysage peuvent être étudiées et intégrées à un modèle mécaniste d'interaction spatiale. Influencé par le rationalisme scientifique, l'on voulait se donner des instruments métrologiques précis qui visaient à la recherche la plus absolue de la véracité. Démarche rigoriste et pondérée, tout comme dans les sciences expérimentales dont elle s'inspire, l'approche quantitative vise à donner des assises solides et irréfutables à cette sous-discipline. Dans un tel contexte, la mathématique appliquée est perçue comme étant l'outil suprême venant au secours du géographe.

La recherche positiviste repose sur l'objectivité des méthodes de mesures sur la symétrie des indicateurs et sur la qualité des informations. Lorsqu'un géographe analyse les phénomènes liés à des initiatives humaines (les transports ne sont-ils pas un bel exemple de cette intervention dans l'espace?) n'est-t-il pas en présence d'une manifestation indéterminée intimement conglomérée à un agir sociétal? C'est sur ce dilemme qu'émergea une approche novatrice en transport.

L'épanouissement aux États-Unis d'un mouvement de contestation qui éclôt en réaction à la guerre du Vietnam et l'intérêt naissant pour l'étude des questions sociopolitiques, amorcèrent, dès l'aube de la décennie 1970, l'éclosion d'un nouveau courant de pensée en matière de transport. L'attrait pour cette approche novatrice visait avant tout à combler le vide face à l'évacuation par les quantitativistes de la relation existante entre les systèmes de transport et l'environnement sociétal global (qui réfère notamment aux forces sociopolitiques et économiques agissant sur le système). À cet effet Wheeler (1976) un des porte-étendard de cette École, souligne:

People and their need for transportation had been all too much neglected by transportation geographers in the early to mid-1960's, when the emphasis was on economic efficiency and on optimizing the connections between places rather people and minimizing short-term construction costs. ⁽²⁹⁾

Pour les systémistes, l'étude des transports ne peut se réduire uniquement à une analyse des relations économique-spatiales, mais doit plutôt s'inscrire comme étant la résultante d'un processus de luttes, d'interactions et d'influences entre les différentes forces sociales, politiques et économiques. Comme le note Appleyard (1971), l'environnement sociétal doit être discerné comme étant l'élément fondamental qui influe sur les orientations, les conflits et l'évolution que connaissent les systèmes de transport.

L'approche systémique n'est pas une orientation novatrice issue d'un remue-ménages de nos géographes contemporains. Déjà en 1894, le sociologue étatsunien Charles Cooley

(29) WHEELER, James (1976) A Prologue to Transportation Geography Research. p. 3.

énonce dans *The Theory of Transportation* ce qui constitua le point de départ pour une nouvelle analyse de la géographie des transports, qui influença Eliot Hurst dans ses travaux visant à élaborer un cadre d'analyse holistique. Visionnaire Cooley écrit à la fin du XIX^e siècle que:

There can be no adequate theory of transportation which has regard only to some one aspect of its social function, as the economic aspect. That is not the only aspect, nor can one truly say that it is more important than the others. All are coordinate, equally indispensable to social progress. (30)

À cette représentation annonciatrice de recherche dirigée vers une étude novatrice et intégrée des systèmes de transport s'adjoignent, quelques décennies ultérieures, les premiers travaux qui placent leur analyse dans un cadre d'étude globale. À cet effet, Wolfe (1963) mis l'emphase sur l'analogie existant entre la politique et le transport (31). Les replaçant dans un cadre géopolitique et temporel, il infère que le développement des réseaux de transport est la résultante prédominante de décisions politiques, en prenant comme référent l'utilisation qu'en font certains États en vue d'affermir leur hégémonie guerrière et colonisatrice. S'inscrivant dans cette même tendance, Rimmer (1971) a étudié l'incidence qu'avait l'environnement sur les initiatives gouvernementales en matière de développement des transports. Prenant la Thaïlande comme terrain d'étude, il démontre par le biais d'un modèle qui intègre les relations existantes entre les environnements humains (contexte socio-économique) et physiques (ressources naturelles), le rôle décisif qu'a eu ce processus sur les décisions entérinées par un gouvernement (32).

En 1965, les professeurs William Garrison et Duane Marble ont présenté dans une publication du Transportation Center at Northwestern University (Illinois), les ferments qui appuyèrent l'émergence de la vision systémique en géographie des transports. Malgré le fait que ce document est sans contredit d'inspiration quantitativiste, ceux-ci en viennent à formuler l'hypothèse qu'il existe une corrélation entre le développement d'un système de transport et les caractéristiques inhérentes (p. ex. contexte politique) à un espace.

Le canadien Eliot Hurst (1973) a repris certains préceptes fondamentaux retenus par ses prédécesseurs afin d'exposer, dans un écrit publié dans *Economic Geography*, une rétrospective évolutive de la géographie des transports. Cette démarche l'amène à proposer une vision globale pour l'étude des systèmes de transport, marquant ainsi le début d'une dichotomie entre les géographes. Son modèle repose sur trois préceptes: 1) le développement

(30) ELIOT HURST, Michael (1974) *Transportation Geography: An Overview*. p. 2.

(31) WOLFE, Roy (1963) *Transportation and Politics*. p. 7.

(32) RIMMER, Peter (1971) *Government Influence on Transport Decision-making in Thailand*. p. 15.

de tout système de transport est congloméré à l'environnement politique et socio-économique qui l'enceint; 2) le système n'évolue pas dans un *vaccum*, mais plutôt en mutuelle interaction avec les composantes qui l'enceint; 3) le transport ne doit pas être perçu comme une finalité en soi, mais plutôt comme un instrument dont les applications sont assujetties à un contexte environnemental (33).

L'approche positiviste née des déceptions méthodologiques qu'avait provoqué la géographie descriptive, suscita auprès de certains géographes nord-américains (p. ex. Eliot Hurst, Wheeler) des critiques véhémentes quant à sa réelle utilité pour l'explication des causes ayant favorisé le déploiement des réseaux de transport sur un territoire. Il est devenu évident que, dans plusieurs études mettant l'accent sur la méthode quantitative, la quincaille métrologique écrase l'objet de la recherche. En élaborant des modèles faisant abstraction de l'environnement sociétal, on se heurte à une étude quantitative qui nous permet évidemment de saisir le développement dans l'espace des systèmes de transport, mais qui évacue toute interprétation de la conduite humaine ayant secondé cette orientation.

Influencé par l'avènement de modèles développés en sociologie pour expliquer les antagonismes, Eliot Hurst propose une vision conflictuelle par le biais d'un cadre phénoménologique. Fait intéressant et original, l'auteur suggère des axes de recherches (34) dans l'intention d'éprouver son modèle et de combler des sphères de recherches négligées jusque-là par les quantitativistes.

L'avènement de cette nouvelle vision critique et radicale, n'allait pas passer comme une lettre à la poste chez les puristes du quantitativisme. Afin d'apaiser les tensions évidentes qu'avait créées Eliot Hurst, l'australien Rimmer (1978) a proposé une nouvelle lecture de la géographie des transports développée jusqu'ici par les nord-américains.

Appelé localisationnel-stratifié, son modèle visait à favoriser une réconciliation et une dépoliarisation des deux courants antagonistes. Voulant privilégier une géographie humaniste, il suggère dans son approche un cadre d'analyse des systèmes de transport qui tiendrait compte à la fois du modèle conflictuel popularisé par Eliot Hurst et des notions de rentabilité économique. Malgré les critiques que Peter Rimmer suscita par sa communication écrite, il aura quand même eu l'originalité de suggérer une nouvelle avenue afin de donner à la géographie des transports une identité propre et un caractère interdisciplinaire que ses prédécesseurs n'avaient pas réussi à lui octroyer.

(33) ELIOT HURST, Michael (1973) *Transportation and the Societal Framework*. pp. 171-173.

(34) *Ibid.*, pp. 176-177.

Depuis, fort peu de travaux théoriques sont venus parachever le cadre sociétal du géographe canadien. Dans le dessein de combler certaines insuffisances de son cadre sociétal et de mieux cerner la finalité des transports comme instrument du pouvoir des États, Eliot Hurst (1978) a tenté de repenser son schéma par le biais d'une grille d'analyse marxiste. Il en vient à formuler l'hypothèse que les systèmes de transport ne sont pas affranchis, mais se développent plutôt en fonction des besoins inhérents à une structure économique. Il aboutit à la déduction qu'en système capitaliste, les transports servent d'outil à l'État afin qu'il reproduise et perpétue pour la classe dominante le régime économique en place.

Cependant, Eliot Hurst (1985) en arrive à la conclusion que, depuis la diffusion de sa proposition révisionniste, peu de géographes ont imprégné leurs études de cette approche. Malgré de brèves démarches en ce sens, il a abandonné ses recherches en transport afin de se consacrer à des champs d'intérêts plus réceptifs à cette grille d'analyse ⁽³⁵⁾.

Dans le dessein d'offrir une perpétuation et un raffinement de la vision globale en géographie des transports, Pouliot (1980), dans une des rares contributions québécoises à ce champ disciplinaire, a tenté de combler certaines carences immanentes au modèle de Eliot Hurst. Malgré son originalité, le cadre sociétal n'est pas opératoire car il ne s'attarde qu'à la fonctionnalité et au rôle du transport sans aborder sa finalité immédiate.

[De plus] il y manque une idée maîtresse, un concept-clé où pourrait se greffer toute proposition "holistique". Quelle est la raison d'être du transport? Pourquoi existe-t-il? Quel est son importance comme médium du mouvement? En relation avec quel agent fonctionne-t-il? ⁽³⁶⁾

Là où les géographes des transports étaient impuissants ou désintéressés à récriminer les finalités des modes de déplacement, des géopoliticiens comme Mackinder (1904) et Mahan (1918) ont reconnu l'accointance existante entre le transport et l'épanouissement du pouvoir d'un État. Néanmoins, ces scientifiques se sont généralement bornés à l'étude du transport dans une perspective purement tactique, sans chercher à comprendre les conséquences géographiques de ce processus.

Dans l'intention d'imprégner une spatialité à la puissance étatique, l'approche développée par Pouliot situe le rôle de l'État comme étant à la fois initiateur et développeur du transport sur un territoire. Par l'alliance de la théorie géopolitique et de la géographie des transports, le chercheur québécois en vient à formuler trois hypothèses:

H₁: la **fonction** du transport est de nature technique en ce sens qu'elle consiste à contrôler le mouvement par l'intermédiaire d'une technologie se matérialisant

(35) ELIOT HURST, Michael (1985) *Geography has either Existence nor Future*. p. 81.

(36) POULIOT, Marcel (1980) Le transport et la géopolitique: Analyse géographique. p. 7.

dans l'existence de divers modes;

H2: le rôle du transport est de nature stratégique, car il consiste à organiser la mobilité par l'intermédiaire d'une infrastructure relevant d'une localisation "rationnelle";

H3: la finalité du transport est celle de contribuer à l'exercice de la puissance de l'État et de sa spatialisation par la prise en charge des réseaux, source de toute forme de circulation.⁽³⁷⁾

Paradoxalement à Eliot Hurst, il a développé un modèle d'analyse qui permet l'étude des interactions existantes entre un État et un espace dans un cadre global tout en tenant compte de la variable transport. Ces relations, Pouliot les a infirmées dans une thèse ayant pour cadre d'étude les politiques gouvernementales canadiennes dans le secteur du transport aérien régional. S'inscrivant dans la continuité de la problématique proposé par Cermakian (1980) à l'effet que "la recherche en matière de géographie des transports devrait porter, entre autres, sur certains problèmes géopolitiques" ⁽³⁸⁾, Pouliot note "qu'une géographie du transport proprement québécoise peut et doit sélectionner comme objet final d'étude l'État et son rôle" ⁽³⁹⁾.

3. Conclusion

Depuis la décennie 1950, l'étude de la géographie des transports n'a pas été aliénée par les chercheurs nord-américains. Cette sous-discipline s'est enrichie d'une production magistrale de publication théorique, mais cela au préjudice de recherche embrassant des perspectives plus appliquées ⁽⁴⁰⁾.

Par sa forme dichotomique, cette présentation permet d'entrevoir les attentes qui doivent être prospectées à l'intérieur de ce champ de recherche. Dans une première phase, cette synthèse a permis d'exposer systématiquement l'ensemble des travaux académiques ayant eu pour cadre de recherche le réseau ferroviaire québécois. Subséquemment, l'objectif de cette revue était d'établir un constat des connaissances théoriques en géographie des transports.

(37) Ibid., p. 21.

(38) CERMAKIAN, Jean (1980) Les transports au Québec et l'évolution des relations politiques Québec-Canada: perspectives géographiques. p. 168.

(39) POULIOT, Marcel (1980) Op.cit., p. 23.

(40) CERMAKIAN, Jean (1980) Op.cit.

Ce tableau offre une évocation des connaissances acquises dans ce domaine de recherche et des sphères ombrageuses qui demeurent à éclaircir. L'ensemble de cet effort intellectuel jette les fondements de la thèse, lesquels serviront à l'ébauche des hypothèses et du cadre d'analyse.

D. Objectifs de la recherche

Le problème général de la recherche et la recension des écrits étant introduits, nous disposons des outils qui permettent d'établir les objectifs qui appuient les orientations de la thèse.

1. Question générale

S'inscrivant dans un courant privilégiant l'utilisation de l'approche systémique en géographie, l'étude du problème soumis antérieurement sera examinée globalement et intégralement dans la détermination de faire ressortir les relations existantes entre le gouvernement et le transport. C'est autour de ce rapport que s'échafaudra un modèle d'analyse qui dépasse l'étude singulière de la dimension environnement et de ses échanges avec le gouvernement afin de porter au collimateur de la thèse, l'action sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional comme finalité de l'intervention gouvernementale dans le domaine du transport.

Par conséquent, la question générale de la thèse se ramène à cette interrogation:

La politique ferroviaire québécoise a-t-elle concouru, d'une part, à la formation du réseau ferré du Québec et, d'autre part, à l'aménagement du territoire puis au développement économique régional?

Par l'entremise de cette question, le chercheur visera à mettre en relief les retentissements de l'intervention étatique sur le territoire québécois afin de mieux circonscrire, en conformité avec la problématique d'ensemble, le rôle du gouvernement en matière de transport sur rail.

2. Questions spécifiques

Des interrogations spécifiques, au nombre de quatre, contribuent à préciser la question générale qui encadre l'étude et à appuyer la formulation des hypothèses. Elles ont pour fonction de cerner successivement la configuration que prend la production gouvernementale du Québec dans le secteur du transport ferroviaire, de mettre en évidence les variables justifiant cette intervention ainsi que les corollaires de cette dernière sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Avant de poursuivre cette démarche, il est à souligner qu'en raison de l'étendue de la période soumise à l'étude, la formulation des interrogations fait abstraction de toute temporalité. Des questions spécifiques, qui délimitent chacune une hypothèse, ont été retenues:

Q1: Quels sont le rôle et la finalité de la participation du gouvernement du Québec dans le développement du transport ferroviaire?

Q2: Quels sont les fondements sous-jacents à l'intervention gouvernementale québécoise en matière de transport ferroviaire?

Q3: Quelle est l'influence de la politique ferroviaire québécoise sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional?

Q4: Quels sont les effets sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional de la souveraineté partielle du gouvernement du Québec sur le transport ferroviaire?

Par ce processus interrogatif, la présente thèse cherche à établir, s'il existe une analogie entre l'intervention gouvernementale québécoise dans le secteur ferroviaire et l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

CHAPITRE I

CADRE CONCEPTUEL DE RECHERCHE

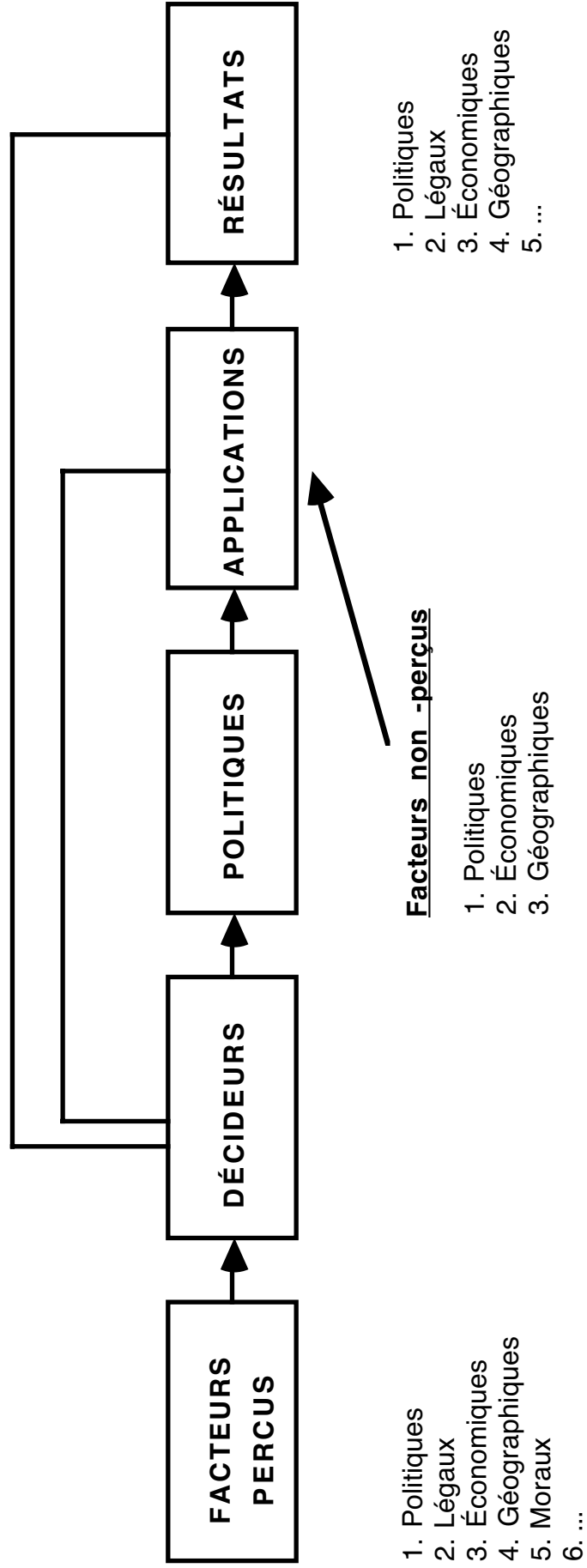
1.1 GÉOGRAPHIE ET POLITIQUE GOUVERNEMENTALE

Marcel Pouliot par sa proposition schématique visant l'étude du transport a réussi à gratifier le modèle de Eliot Hurst en positionnant le rôle de l'État dans ce domaine et en lui octroyant une influence de premier plan dans le développement de ces systèmes. Par son énoncé, le géographe sherbrookoïse échafaude une démonstration compatible avec la problématique québécoise qui corrobore la vocation du gouvernement comme initiateur et décideur central en matière de transport. Néanmoins, il y manque un cadre conceptuel qui permettrait de vérifier ostensiblement cette hypothèse.

Poursuivant ses recherches dans cette direction, le professeur Pouliot, dans le cadre de sa thèse doctorale, a eu recours à un modèle développé par le géopoliticien Prescott (1972) pour l'analyse des relations existant entre la géographie et la politique. D'une façon concluante, il a appliqué et démontré la validité de ce modèle pour l'analyse des politiques publiques en matière de transport aérien régional au Canada. Par son aspect exhaustif, le modèle de Prescott (figure 1.1) met l'accent sur deux relations. Premièrement, les facteurs géographiques inhérents à un espace agissent comme élément déclencheur et catalyseur lors de l'adoption et de l'application de certaines politiques. Subséquemment, l'empreinte des orientations retenues par les décideurs publics façonne à son tour le paysage (p. ex. localisation des réseaux de transports) (1).

(1) PRESCOTT, J.R.V. (1972) Political Geography. pp. 4-15.

Figure 1.1: MODELE DE PRESCOTT



Source: PRESCOTT, J.R.V (1972) Political Geography.

Par ailleurs, le concepteur de ce modèle reconnaît que la géographie est un élément parmi d'autres qui influe sur la formation et sur l'opérationnalisation des politiques gouvernementales. Des facteurs comme l'économie et les rapports politiques, pour ne citer que ceux-ci, entrent également en jeu. Toutefois, en symétrie avec sa formation géographique, Prescott n'a pas cherché à déconcentrer et à intégrer à son analyse ces composantes environnant son système, laissant cette corvée aux spécialistes des disciplines concernées (2). Toutefois, en se confinant à l'analyse de l'accointance: géographie-politique publique, Prescott réduit l'importance des forces sociétales comme déterminantes et initiatrices de l'action des décideurs et des processus politico-administratifs.

Curieusement, Prescott ne semble pas tenir rigueur des propositions soumises par le géographe Jones (1954). Il a élaboré un cadre conceptuel intégrant à l'analyse des facteurs géographiques, les sphères politiques et historiques comme agents de changement du paysage. Sa théorie unifiée des champs disciplinaires mettait l'emphase sur l'étude conjointe des relations existant entre ces conditions. Elle offrait au géographe une analyse intégrale du cheminement d'une idée politique, laquelle se transpose en processus décisionnel et se concrétise dans l'espace.

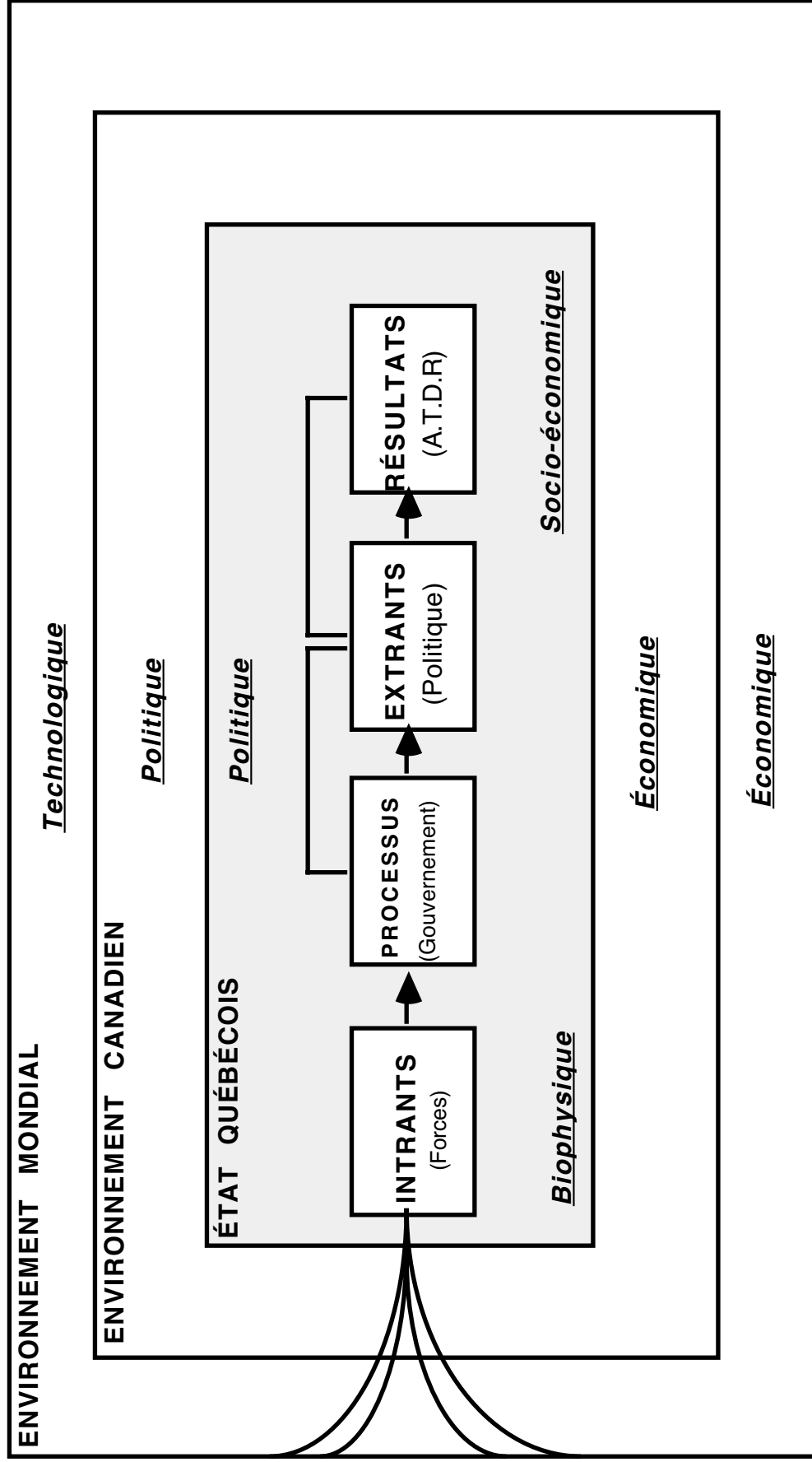
Le modèle, construit pour les visées de cette thèse, résulte d'un exercice s'inspirant des propositions schématiques de Easton (1966) pour l'analyse du système politique, de Jones et de Prescott pour l'étude géographique des politiques publiques. L'addition de composantes systémiques ignorées par ces auteurs permet de bonifier leurs énoncés afin qu'ils soient compatibles aux applications intrinsèques de la recherche.

1.2 LE CADRE CONCEPTUEL

Procédant de la théorie des systèmes, le cadre conceptuel (figure 1.2) est une représentation des relations d'interdépendances appréhendées entre des dimensions dynamiques et complémentaires (intrants, processus de transformation, extrants et résultats), qui concourent à l'accomplissement et à la perpétuation de l'équilibre immanent au système. Ces dimensions correspondent à des composantes fondamentales, soit: les forces sociétales, le gouvernement, la politique ferroviaire et l'aménagement du territoire et développement économique régional, lesquelles s'insèrent dans un cadre géographique appelé: l'État québécois. Celui-ci étant l'aire d'intervention juridictionnel du gouvernement du Québec.

(2) Ibid., p. 98.

Figure 1.2: CADRE CONCEPTUEL DE RECHERCHE



Coeur de ce système ouvert, le gouvernement est en constante relation avec l'ensemble des éléments qui évoluent dans son environnement. Dans ce processus global et intégré, il s'alimente d'intrants. Selon Easton ⁽³⁾, les intrants sont des stimuli prenant la forme de demandes ou de soutiens qui sont le produit d'individus ou de collectivités, appelés pour les besoins de la recherche, les forces sociétales.

Deux exemples permettent de caractériser les composantes de cette dichotomie. Dans le contexte de la problématique à l'étude, les revendications effectuées auprès du gouvernement par une Chambre de commerce en vue de favoriser la construction d'une voie ferrée desservant la communauté qu'elle représente, sont considérées comme une demande.

Par ailleurs, la notion de soutien réfère à l'ensemble des appuis dont dispose le gouvernement afin d'en arriver à la production d'extrants et d'assurer la perpétuation et la stabilité du système ⁽⁴⁾. La dimension forces sociétales constitue en quelque sorte une porte d'entrée institutionnelle par laquelle sont filtrées les communications émanant de l'environnement et destinées au gouvernement.

Les éléments environnementaux (socio-économiques) possèdent des attributs explicatifs quant au fonctionnement du système gouvernemental ⁽⁵⁾. Leur incidence sur cet ensemble est indéniable, néanmoins, elles ne justifient pas les orientations qu'il emprunte. Ces éléments existent dans l'environnement et incarnent une fonction passive tant qu'ils ne sont pas médiatisés par des forces sociétales qui les assimilent, les endossent (ou les rejettent) pour finalement les convertir en demandes ou en appuis auprès du gouvernement ⁽⁶⁾. Ce processus vise à harmoniser le système au contexte engendré par son entourage. Ainsi, les facteurs environnementaux ne doivent pas être perçus comme les déterminantes causales des politiques, mais plutôt comme des éléments exogènes influençant leur conception.

Le gouvernement en tant qu'agent de transformation se doit, dans un régime démocratique, de s'ajuster et d'adopter des buts compatibles aux attentes de ses commettants. Pour se faire, il dispose de structures politiques et administratives lui permettant de métamorphoser les intrants en extrants. Ce processus débouche habituellement sur une politique gouvernementale ⁽⁷⁾. Empruntant diverses formes, elle est un amalgame de lignes directrices

(3) EASTON, David (1966) Systems Approach to Political Life. pp. 7-10.

(4) Ibid., pp. 10-11.

(5) SIMEON, Richard (1976) Studying Public Policy. p. 567.

(6) EASTON, David (1974) Analyse du système politique. pp. 28-34.

(7) VAN LOON, Richard et WHITTINGTON, Michael (1976) The Canadian Political System Environment, Structure & Process. pp. 8-10.

dont la finalité est de transposer en résultats, par des actions concrètes, les demandes issues des forces les ayant provoquées.

Dynamique, le système génère des retombées (efficacité externe) qui sont redistribuées au sein de l'État, et d'autre part, sur la structure qui l'a suscité (efficacité interne) (8). La rétroaction fournit des données permettant de jauger l'atteinte des buts fixés préalablement et de s'assurer du respect des valeurs basilaires ayant concouru à leur naissance. De plus, ce processus permet au système de s'ajuster et de réorienter, si le besoin s'en fait sentir, les objectifs et moyens mis en oeuvre pour les réaliser. Par conséquent, l'efficacité interne du gouvernement à générer des extrants, en conformité avec ce qui avait été préalablement planifié, pourra être confrontée avec les résultats obtenus réellement.

A la lumière de cette présentation, il appert que l'analyse systémique cautionne l'étude scientifique des composantes et des interrelations caractérielles de la problématique. Chaque élément occupe un rôle et un champ d'action à l'intérieur dudit système, justifiant ainsi les mécanismes de cet ensemble.

Par ailleurs, la démarche retenue offre au chercheur qui s'y intéresse l'opportunité de mettre en évidence une succession de fonctions dynamiques qui conduisent à l'adoption d'une politique gouvernementale (figure 1.3). Cette approche propose la dissection minutieuse du processus global ayant concouru à sa création permettant ainsi de répondre aux interrogations soulevées par Dye pour de telles analyses (9).

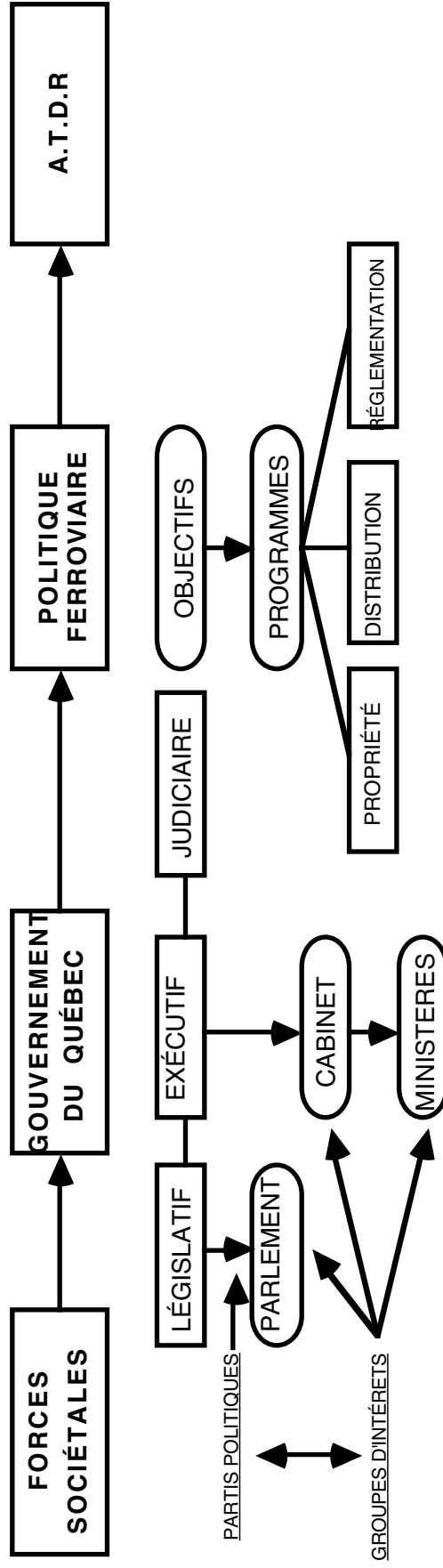
1.3 DÉFINITION DES CONCEPTS

Une thèse qui se réclame au diapason de la démarche scientifique, se doit de définir les dimensions du modèle conceptuel retenu comme cadre d'analyse. Le concept, à l'image des fon-

(8) BELLAVANCE, Michel (1985) Les politiques gouvernementales: Élaboration, gestion et évaluation. pp. 235-236.

(9) BLAIS, André (1979) La politique agricole du gouvernement québécois: 1953-1973. p. 174 “[...] ce que font les gouvernements (la nature de leur intervention), pourquoi ils le font (les causes de leur intervention) et ce que cela change (les conséquences de leur intervention)”.

Figure 1.3: MODELE CONCEPTUEL DE RECHERCHE



DEMANDES

PROCESSUS DÉCISIONNEL

APPLICATIONS

EFFETS

dations d'un édifice, a pour fonction d'appuyer la recherche par le biais d'une définition théorique qui en révèle l'essence et délimite sa signification. Cela, tout en circonscrivant les composantes inhérentes à chaque concept qui seront utilisées postérieurement pour les définitions opératoires des variables de la recherche.

Le transport ferroviaire étant le point de mire de l'étude, il apparaît essentiel de circonscrire cette notion avant de définir les dimensions inhérentes au cadre conceptuel.

Le transport ferroviaire

Le terme transport ferroviaire étant un concept indubitable quant à son sens général et à sa nature, il ne sera pas l'objet d'un processus explicatif étendu. On conçoit par cette notion un moyen technique et instrumental dont le rôle est de déplacer des personnes ou des marchandises par l'intermédiaire de véhicules circulant sur rail ou à l'aide d'axes de guidage en site propre ou partagé. De plus, le terme transport sur rail s'apparentant au mot transport ferroviaire, celui-ci est utilisé dans la thèse en raison de sa synonymie ⁽¹⁰⁾.

Comme il en a déjà été question dans l'introduction, ce concept se segmente en deux ramifications principales, à l'intérieur desquelles sont classifiés différents types de systèmes procédant de la technologie ferroviaire, mais possédant des affectations globalement hétérogènes.

Le transport ferroviaire conventionnel

Le train de marchandises

Mode de transport utilisant comme unité motrice des locomotives fonctionnant par énergie électrique ou chimique qui permet de convoier au moyen de wagons sur de longues distances et, à un coût minime, des charges importantes de marchandises.

Le train interurbain pour passagers

Système utilisant comme unité motrice des locomotives qui permet de déplacer des passagers, au moyen de voitures, sur des distances moyennes et longues.

Le transport ferroviaire urbain

Le métro

(10) ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (1985) Thésaurus 1985: Liste numérique et schémas fléchés français, p. 50.

Véhicule propulsé par énergie électrique et circulant en rame dans un tunnel souterrain ou partiellement en surface. Ce système à grande capacité permet de déplacer rapidement, sur de faibles distances et à des intervalles rapprochés, des passagers à l'intérieur d'une zone urbaine à forte densité.

Le système léger sur rail

Moyen de transport mu à l'électricité qui évolue en unité simple ou en rame dans un site propre ou partagé avec les véhicules motorisés. Au point de vue capacité, ce système se situe à mi-chemin entre l'autobus et le métro.

Le train de banlieue

Ce système fait appel à un matériel ferroviaire similaire à celui utilisé par le train interurbain pour passagers. Derechef, tout parallèle avec ce mode s'arrête là, car sa fonction se confine au déplacement de voyageurs, en alternance entre des agglomérations de banlieue et un important centre urbain.

L'environnement

La définition générale mais intégratrice de Bélanger, Bergeron et Petit (1983) a été retenue comme support conceptuel pour cerner cette dimension englobante du modèle.

L'environnement se caractérise par une multitude de forces positives ou contraignantes qui agissent sur le système. On distingue alors deux types d'environnement, le micro-environnement qui comprend l'ensemble des forces qui agissent directement sur le système, et le macro-environnement qui comprend l'ensemble des forces qui agissent indirectement sur le système. ⁽¹¹⁾

Cette définition étant d'application universelle, il en contraste que l'environnement est le vivifiant des forces sociétales qui génère les actions du gouvernement et le soumet à de perpétuels réajustements. Elle fournit les ferments permettant d'échafauder les éléments constitutifs du contexte environnemental enveloppant l'élaboration de la politique ferroviaire québécoise. Néanmoins, l'environnement constitue un point de départ pour l'étude des politiques, mais n'en n'explique pas la déterminante basilaire ⁽¹²⁾.

En symétrie avec la notion présentée ci-dessus, l'environnement du système procède d'une classification dichotomique. Désigné par la dénomination État québécois, le micro-

(11) BÉLANGER, Laurent et al. (1983) Gestion des ressources humaines: une approche globale et intégrée. p. 21.

(12) ADIE, Robert et THOMAS, Paul (1987) Canadian Public Administration: Problematical Perspectives. p. 196.

environnement englobe la totalité des éléments intrinsèques qui agissent sur le gouvernement du Québec. Deux éléments d'influence s'y intègrent: les facteurs biophysiques et socio-économiques.

Les facteurs biophysiques (p. ex. topographie, végétation) sont des constantes fondamentales qui, en tant que déterminants préétablis par la nature, ont une ascendance sur les décisions entérinées au sein du système. Ce sont des éléments ambiants qui modèlent le paysage d'une région, organisent ses activités économiques, son aménagement, de même que son développement par la consécration d'une vocation particulière (p. ex. exploitations minières) qui optimise les caractéristiques physiques de cette contrée (p. ex. région agro-forestière) (13).

Parmi les résultantes issues de l'activité humaine, les facteurs socio-économiques occupent une place de choix dans l'environnement du système. Par ce concept, il faut entendre la combinaison des conditions sociales et économiques qui particularisent et façonnent un milieu. L'industrialisation, l'urbanisation, l'éducation et les phénomènes démographiques en sont de bons exemples (14).

Le macro-environnement se rapporte aux éléments exogènes au contexte québécois qui ont une influence indirecte sur l'orientation de la politique ferroviaire. Cette dimension se subdivise en deux composantes subsidiaires. L'environnement canadien réfère à l'ensemble des conditions dictant les limites de l'intervention gouvernementale québécoise dans le secteur ferroviaire. Dans le cadre du régime fédéral, le Québec doit se soumettre aux contraintes juridictionnelles que lui imposent la Constitution et les choix politiques entérinés par le gouvernement canadien. Tandis que l'environnement mondial, dans la problématique à l'étude, irradie l'État québécois de conditions économiques et technologiques, qui l'amènent à s'adapter perpétuellement aux réalités nouvelles, cela dans la détermination de participer au progrès international.

L'actuelle recherche porte essentiellement sur les interactions propre à l'État québécois, ainsi que sur les effets générés sur le paysage par l'incursion de son gouvernement dans le secteur ferroviaire. Cette préférence n'évince pas des références aux composantes macro-environnementales. Ce choix s'impose en raison de l'étendue temporelle de la thèse, de la documentation abondante qui doit être analysée et des contraintes techniques et financières qui s'imposent.

(13) MINVILLE, Esdras (1979) L'économie du Québec et la science économique, p. 216.

(14) DYE, Thomas (1975) Understanding Public Policy, p. 6.

L'État québécois

Il n'est pas exagéré d'affirmer que l'on rencontre dans la littérature spécialisée autant de définitions de l'État qu'il existe de scientifiques ayant cherché à spécifier ce mot. La dimension hétérogène que l'on octroie au concept est l'émanation des approches composites inhérentes aux champs disciplinaires utilisant cette notion. Pour certains, l'État “[...] est constitué d'un ensemble d'institutions politiques et administratives que le système politique crée pour orienter et gérer la société” (15). A cette définition étriquée à la dimension politico-administrative qui élude toute spatialité du concept, Jolivet (1955) la précise en l'élargissant et en énonçant que:

[...] l'État s'impose, à bien des points de vue, comme une *réalité physique, visible et sensible*. C'est ainsi que par l'État on entend: un territoire, le peuple installé sur le territoire, [...] le gouvernement lui-même, les fonctionnaires et l'administration de l'État. (16)

Le géographe Sanguin (1977) renchérit sur la dimension spatiale de l'État en affirmant qu'il “se définit comme un espace organisé politiquement. Un État ne saurait exister s'il ne possédait pas une base territoriale” (17). Dans le cadre de cette problématique, l'État québécois correspond au territoire sur lequel le gouvernement du Québec exerce ses compétences constitutionnelles et son autorité.

Des définitions qui précèdent, il ressort que l'État trouve sa justification dans un espace, d'où la déduction que sans territoire un État est abstraction. Dans cette acception, quatre éléments constitutifs lui confèrent sa raison d'être: 1) une souveraineté; 2) une population; 3) un gouvernement; 4) un territoire (18).

La souveraineté partielle

La notion d'État étant proposée, on peut procéder à la définition du vocable souveraineté partielle à partir de son concept constitutif, la souveraineté. Dans le cadre de la thèse, elle agit comme dimension de l'État québécois.

L'autonomie d'un État repose sur le pouvoir absolu de direction et de contrainte qu'il possède sur son territoire et sa population. Bodin (1576) fut le premier à conceptualiser ce

(15) BERGEAT, Louis et al. (1982) L'Administration québécoise: Organisation et fonctionnement. p. 14.

(16) JOLIVET, Régis (1955) Traité de philosophie. p. 452.

(17) SANGUIN, André-Louis (1977) La géographie politique. p. 60.

(18) KHAN, Rais et al. (1977) An Introduction to Political Science. p. 17.

rapport en lui octroyant le nom de souveraineté. Il stipule que la souveraineté est un élément fondamental intrinsèque à l'État qui s'avère indivisible, monolithique et gardé par le détenteur du pouvoir politique (un monarque). Le concept a évolué au cours des siècles pour transcender sa soumission au pouvoir unique en faveur de la collectivité d'un État:

[...] a sovereign state is not subject to the authority of any other state or international entity and that the government of a sovereign state has exclusive authority (jurisdiction) within its territory. (19)

Pour certains politicologues, la notion de souveraineté est indivisible relativement à un État malgré qu'une autorité centrale puisse déléguer certains de ses pouvoirs à des gouvernements subalternes. Comme le relève Jacobsen et Lipman (1959), des auteurs (p. ex. Dikshit), soutiennent un postulat antinomique en affirmant que la souveraineté est morcelable à l'échelon d'un État, s'appuyant sur un système politique coopératif de type fédératif (20).

C'est dans ce cadre que s'inscrit la portée géographique de la souveraineté. Elle se caractérise par le pouvoir absolu d'action que dispose l'État québécois dans les champs d'action que lui réserve la Constitution. En contraste, on infère que l'utilisation du concept souveraineté partielle réfère au pouvoir restreint que possède cet État en raison de la juridiction qu'exerce, sur son territoire et dans un champ de compétence (transport ferroviaire), un pouvoir prééminent (le Parlement du Canada).

Les forces sociétales

Chaque être humain possède des valeurs et des idées propres à sa personne qu'il développe au sein du système. Ces individus interagissent avec des concitoyens qui ont parfois des aspirations concordantes ou antinomiques. Selon sa situation, chacun peut se regrouper au sein d'une collectivité qui institutionnalise certaines valeurs auxquelles il s'identifie. Chacun de ces groupes s'est fixé des valeurs, des idéologies et des normes. Par exemple, les organismes de gens d'affaires ont pour mission de représenter et de défendre les intérêts de leurs membres face au gouvernement. Dans ce système dynamique, le gouvernement est soumis à des pressions hétérogènes et, par conséquent, à de perpétuels réajustements.

Les forces sociétales se définissent comme étant l'ensemble des organisations engagées dans des activités dont la finalité est la défense ou la promotion de politiques souhaitables pour la

(19) KOUSOULAS, George (1979) On Government and Politics. p. 413.

(20) JACOBSEN, G. et LIPMAN, M. (1959) Political Science. pp. 36-37.

société globale ou une communauté d'intérêt. Deux agents assimilés à cette force, et issus de la population, participent à ce processus, soit le groupe d'intérêt et le parti politique.

Le parti politique est un regroupement organisé d'électeurs qui aspirent à la prise du pouvoir dans le dessein de diriger le gouvernement, de réaliser et d'appliquer des politiques conformes à son programme politique ⁽²¹⁾. Dans le cadre québécois, ce processus s'effectue démocratiquement lors d'une élection où les formations politiques tentent de se faire élire par le peuple pour siéger au Parlement, seuil légitime qui permet d'accéder aux leviers du pouvoir gouvernemental.

Le groupe d'intérêt est une association de personnes morales ou physiques dont la fonction est d'influencer les dirigeants politiques dans l'adoption de politique en communion avec les appétences de ses commentants ⁽²²⁾. Contrairement au parti, ses interventions sont plus spécifiques et ses membres n'aspirent pas à la prise et à l'exercice du pouvoir public. C'est un mécanisme complémentaire aux partis, généralement apolitique qui permet durant les intervalles électoraux d'agir sur les gouvernants. Par rapport à la population, ces organismes sont des instruments de médiation qui permettent le maintien du contact entre l'individu et le gouvernement ⁽²³⁾.

L'action des groupes d'intérêt se catégorise en deux types. Ceux dont la finalité est la défense et la consolidation d'un pouvoir socio-économique (p. ex. Chambre de commerce) ou ceux qui ont pour fonction de promouvoir une idéologie qui soutien une certaine vision de la société (p. ex. l'Église et l'agriculturisme) ⁽²⁴⁾. C'est par le biais de l'action politique, qui prend généralement la forme du démarchage auprès des points d'accès et de concentration du pouvoir publique (membres du conseil exécutif, hauts fonctionnaires, députés), de participation à des commissions parlementaires ou de dépôts de pétition, que s'exercent les pressions sur le gouvernement.

Nonobstant la présence de ces organismes, un individu ou une entreprise peut solitairement se démarquer des actions collectives et réclamer directement au gouvernement certaines mesures compatibles à ses aspirations. Un tel processus individualisé est généralement praticable lorsque le demandeur dispose d'un pouvoir financier ou moral qui permet d'influencer les décideurs (p. ex. Monseigneur Antoine Labelle).

(21) Ibid., p. 90.

(22) MUIR, Richard et PADDISON, Ronan (1981) Politics, Geography and Behaviour. p. 118.

(23) JACKSON, Robert et al. (1986) Politics in Canada. p. 534.

(24) VAN LOON, Richard et WHITTINGTON, Michael (1976) Op.cit., p. 290.

Le gouvernement du Québec

Au sein d'un régime constitutionnel de type fédéral, le pouvoir est partagé entre deux instances. Dans le cadre canadien, cette dichotomie juridictionnelle s'effectue entre un gouvernement central et des gouvernements provinciaux “réputés autonomes et souverains dans leurs sphères d'activités respectives” (25).

Le gouvernement est une institution qui a pour mandat de “diriger la nation, y établir des normes de fonctionnement, veiller à ce qu'elles soient appliquées, et sévir contre ceux qui y contreviennent” (26). Il se structure autour de deux grandes entités, soit les institutions politiques et l'administration publique. Dans le cas du Québec, dont le système parlementaire est d'inspiration britannique, les institutions politiques réfèrent à trois pouvoirs, le législatif, l'exécutif et le judiciaire.

Le législatif représenté par l'Assemblée nationale examine, modifie, et adopte des lois en plus de surveiller l'action gouvernementale. Le pouvoir exécutif incarné par le Conseil des ministres, en tant que centre de décision et d'organisation, définit les orientations directrices du gouvernement par le biais de politiques et assure la gestion de l'État en concordance avec la législation adoptée au Parlement. Finalement, le judiciaire interprète les lois sanctionnées par le pouvoir législatif et tranche d'éventuels litiges concernant son application (27).

L'administration publique se distingue des institutions politiques par la relative stabilité et le carriérisme de ses effectifs, par opposition aux membres de l'Assemblée nationale qui sont élus par la population pour une période déterminée. Elle regroupe l'ensemble des organismes créés par l'exécutif et le législatif afin de pourvoir à l'application et à la gestion de la législation et des politiques gouvernementales. Aux structures ministérielles, l'Administration dispose de régies, de sociétés ou d'autres organismes de gestion ou de réglementation qui suppléent les parlementaires dans la prise de certaines décisions (p. ex. la Commission des transports du Québec et l'octroi de permis d'exploitation).

Centre névralgique du système, le gouvernement lors du processus décisionnel menant à l'élaboration des politiques est soumis continuellement à des pressions internes (bureaucrates, députés, etc.) et externes (influences des forces sociétales).

(25) QUÉBEC. Ministère des Affaires intergouvernementales (1980) Vivre au Québec, p. 2.

(26) BORGEAT, Louis et al. (1982) Op.cit., p. 17.

(27) QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? p. 51.

La politique ferroviaire québécoise

Préalablement à l'amorce de la définition du concept, soulignons qu'une politique est dite gouvernementale lorsqu'elle est initiée par un gouvernement ou un des organismes s'y rattachant. Dans cette étude, les actions du gouvernement du Québec en matière de transport sur rail seront identifiées sous le nom de politique ferroviaire québécoise.

Suivant Logsdon (1984), constituant l'activité centrale d'un gouvernement, une politique est un ensemble de lignes directrices guidant les actions de cette organisation ⁽²⁸⁾. Cet énoncé propose une ébauche sommaire de la quiddité de la politique gouvernementale, mais s'avère néanmoins inachevé. Steiner et Miner (1977) à l'égard de Haefele (1969) ont contribué individuellement à la formulation de définitions plus spécifiques qui rejoignent la signification intégrale de ce concept:

[...] les politiques identifient les orientations pour mieux réaliser les objectifs et les buts communs. [Elles] expliquent comment les buts doivent être atteints en donnant une ligne de pensée à suivre. Elles existent dans le but de promouvoir une approche homogène afin d'éliminer la possibilité de prises de décisions impulsives. ⁽²⁹⁾

Policy referring to choice about “what to accomplish” [and] will refer to the political resolution of indeterminate transport problems, that is, problems for which an infinite number of solutions exist or perhaps no *solution*, in the strict sense, exists. ⁽³⁰⁾

Le géographe Sanguin apporte un élément de concision spatiale à ces définitions conceptuelles engendrées par les politicologues, en signalant que les politiques:

[...] sont fondamentalement géographiques dans la mesure où leur objectif premier est de contribuer au bien-être et à la prospérité des différentes composantes spatiales du territoire national. ⁽³¹⁾

La politique gouvernementale est donc l'aboutissement d'un processus décisionnel qui se définit comme étant un ensemble d'intentions et de buts qu'un gouvernement s'est octroyé en vue de solutionner un problème particulier. C'est par l'entremise des programmes qui sont “des activités organisées pour atteindre les objectifs d'une politique” que sont

(28) LOGSDON, John (1984) *The Politics of Space: Understanding Space Policymaking*. p. 58.

(29) BERGERON, Pierre (1983) La gestion moderne: théorie et cas. p. 136.

(30) HAEFELE, Edwin (1969) Transport and National Goal. p. 180.

(31) SANGUIN, André-Louis (1977) *Op.cit.*, p. 90.

transposées et appliquées dans la réalité, les “lignes d'actions finalisées” qui sont à son assise (32).

Dans le cadre de la problématique à l'étude, l'interaction et la délimitation conceptuelle existant entre une politique et un programme peuvent être démystifiées par l'identification des étapes menant à leur mise en oeuvre. Cette démonstration schématisée permet de discerner que l'élaboration d'une politique n'est pas issue d'événements fortuits, mais plutôt d'un processus décisionnel ayant comme paramètre d'intervention des actions intégrées, soumises à diverses forces. Dans une première étape, le gouvernement perçoit et identifie (p. ex. par le biais de la consultation publique) un problème spécifique. Subséquemment, il sera circonscrit et traduit par l'énoncé d'objectifs et de moyens d'actions qui aideront à résoudre le problème. Puis, les propositions gouvernementales seront transposées en intentions législatives (Livre blanc) qui éventuellement seront légitimées par une loi de l'Assemblée nationale, formalisées (cadres administratifs et financiers) et appliquées par l'appareil administratif.

La volonté de déployer un réseau ferroviaire densifié dans un dessein d'aménagement du territoire et de développement économique régional, constitue pour un gouvernement un objectif qui se traduira par l'élaboration d'une politique. Celle-ci, si elle est concrétisée, sera légitimée et transposée concrètement dans la réalité par la création d'un programme (p. ex. subsides au secteur privé), qui est un moyen d'accès aux buts préalablement fixés. Tout au long de ce processus, la préférence décisionnelle est imprégnée à la fois de rationalité (l'alternative qui maximise l'efficacité géo-économique) et d'illogisme (un choix conforme aux idéologies appuyées par le gouvernement et à l'apogée des retombées politiques).

La production gouvernementale qui est la résultante des desseins fixés préalablement par une politique, prend des formes différentes en fonction des besoins et des orientations idéologiques d'un gouvernement. Gaudry (1979) a énoncé une typologie des politiques de transport ayant comme référent leurs retentissements sur la société. En vertu de cette catégorisation adaptée pour les déterminants de l'étude, les politiques empruntent trois formes de programme non exclusifs: ceux de propriété, de distribution et de réglementation (33).

Un programme est dit de réglementation lorsque le gouvernement occupe un rôle d'arbitrage afin d'équilibrer, par l'entremise de la législation et de la réglementation, les conditions d'exploitation et de tarification dans le domaine des transports (Commission des Transports du Québec). Lorsqu'il octroie des ressources (p. ex. subsides pour la construction d'une

(32) LANDRY, Réjean (1980) Introduction. p. 3.

(33) GAUDRY, Marc (1979) Politiques de transport et choix socio-politiques. p. 393.

ligne de métro) à des personnes morales ou physiques pour l'atteinte d'un but particulier (p. ex. favoriser le transport en commun), l'on est en présence d'une mesure de distribution (34). Troisièmement, la propriété réfère aux situations où le gouvernement entreprend lui-même l'ensemble des opérations afin de parvenir aux desseins établis.

Ces notions étant introduites, entamons l'exposé de l'aménagement du territoire et du développement économique régional qui est la résultante géographique de cette politique.

L'aménagement du territoire et le développement économique régional

Malgré le fait que de nombreux auteurs réfèrent à ces concepts, ceux-ci “appartiennent à la catégorie des notions faussement claires” (35). Les concepts centraux que sont l'aménagement du territoire et le développement économique régional sont rigoureusement imbriqués, comme le note De Laubadère (1968):

Les rapports entre l'aménagement du territoire et le développement économique régional sont si étroits que le premier est assez volontiers identifié purement et simplement au second. Si cette assimilation est abusive, il reste que les mesures destinées à stimuler les économies régionales constituent l'un des aspects les plus importants, sinon le plus important, dans la politique d'aménagement du territoire. (36)

Par rapport au développement économique régional, l'aménagement du territoire est une action géographique qui consiste à revaloriser ou à organiser, au moyen d'activités et d'immobilisations, un espace en vue d'y favoriser le développement. Prod'Homme (1985) a souligné l'antériorité du processus d'aménagement du territoire sur le développement économique régional:

[...] l'aménagement du territoire est souvent défini comme la programmation globale et coordonnée d'un ensemble de mesures visant une meilleure répartition spatiale des hommes et des activités, compte tenu des ressources disponibles, et devant contribuer au développement de chaque région. (37)

(34) Dans cette typologie le label **fiscalité** a été substitué par le terme **distribution**. Telle qu'elle est perçue dans le cadre de la thèse, cette mesure englobe en plus des octrois monétaires, l'aide technique prodiguée par le gouvernement aux intervenants ferroviaires.

(35) DE LANVERSIN, Jacques (1970) L'aménagement du territoire et la régionalisation. p. 15.

(36) Ibid., p. 17.

(37) PROD'HOMME, Jean-Pierre (1984) Sciences humaines et aménagement du territoire. p. 35.

Devant ce constat, la thèse a l'obligation d'emprunter une démarche qui offre les éléments fondamentaux bonifiant la maîtrise et l'étude de cette symbiose. Dans l'intention de mieux caractériser ces composantes, celles-ci seront définies isolément dans la détermination d'en extraire une étude minutieuse.

Le terme aménagement du territoire fut introduit après la Seconde Guerre mondiale par Claudius Petit, alors ministre français de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Depuis, l'usage de ce concept a été largement diffusé et discuté au sein de la communauté scientifique; cependant, il a toujours existé une ambiguïté quant à l'hétérogénéité et à la portée de ce terme que plusieurs confondent avec l'urbanisme. Tandis que l'urbanisme se restreint à l'étude des problèmes liés aux espaces urbains, l'aménagement du territoire découle de la même quiddité, mais son champ d'intervention est universalisé à un ensemble territorial plus englobant (p. ex. l'État). Dans une telle perspective, l'aménagement du territoire est:

[...] une opération rationnelle qui a pour objectif ultime l'organisation de l'espace de la manière la plus appropriée, afin d'utiliser ses différentes potentialités en conformité avec les objectifs et les principes modernes de conservation de l'environnement. (38)

Cette définition met l'accent sur les prémices que l'aménagement du territoire est issu d'un processus logique dont les fondements reposent sur la détermination d'intervenir de façon consciente et délibérée sur la disposition des fonctions dans l'espace. Le complément de l'explication conceptuelle demeure vague quant aux effets et buts d'une telle intervention. Robert (1979), outrepassa ces descriptions rudimentaires en proposant un énoncé plus substantiel:

L'aménagement du territoire a pour objet la mise en valeur de ressources humaines et naturelles d'un territoire compte tenu de sa vocation réelle, de l'utilisation maximale des équipements collectifs en place en fonction d'objectifs sociaux et économiques. Il répartit sur un espace géographique de grande taille des projets de nature physique identifiés dans une stratégie de développement. (39)

Là où la première définition demeure approximative, celle-ci cerne, de manière explicite, l'objet (mise en valeur de ressources humaines ou naturelles dans un espace géographique), les objectifs constitutifs (sociaux et économiques), les effets de l'aménagement du territoire (répartition de projets de nature physique comme un chemin de fer).

(38) UNIVERSITÉ LAVAL (1972) Programme interdisciplinaire en Aménagement du territoire et développement régional, p. 37.

(39) ROBERT, Georges (1979) Cent minutes de réflexion: urbanisme, aménagement du territoire, p. 37.

En résumé, l'aménagement du territoire résulte d'une action humaine qui a pour finalité sous-jacente à son action, de contribuer à la distribution optimale des activités socio-économiques sur un ensemble territorial en concordance avec les dispositions effectives imparties sur ce territoire (p. ex. ressources). Ce développement est soutenu par la répartition d'activités et d'équipements sur le territoire. A cet effet, ce processus peut engendrer des transformations économiques par le biais de l'établissement d'infrastructures de transport qui auront pour effet de modifier, de structurer ou de s'adapter aux activités inhérentes à un espace.

Ce tour d'horizon sur l'aménagement du territoire étant complété, introduisons le concept de développement économique régional. Contrairement à la situation précédente, les définitions conceptuelles sur le développement économique régional sont rarissimes. Ce concept englobe les sphères “du développement socio-économique urbain, régional et local” (40). Pour Small (1986), le concept réfère simplement à la croissance économique, aux changements sociaux et culturels intrinsèques à une région ou à une nation (41) alors que pour le ministère des Affaires municipales du Québec (1985), c'est un: “Processus de planification et d'aménagement du territoire dont le but ultime est d'assurer le mieux-être de la population et la croissance de l'économie d'une région” (42).

De ces définitions deux constantes émergent; les notions de région et de croissance économique constituent le collimateur du développement économique régional dans lesquels s'enchâssent les fondements de ce concept. La notion de région est une abstraction de l'esprit sans affinité avec la réalité qui s'insère en rapport avec la problématique qui l'a suscitée (43). La région est une unité territoriale possédant une homogénéité intrinsèque qui s'encastre dans un espace (p. ex. l'État) et se différencie sur le plan physique ou humain, par rapport à d'autres régions. Le concept peut emprunter des formes diverses, selon une typologie bicéphale fragmentaire: 1) région uniforme: lorsque certains facteurs contribuent à l'homogénéisation (p. ex. activité économique commune); 2) région institutionnelle, lorsqu'une unité territoriale est élaborée par une organisation aux fins administratives.

Quant à l'expression croissance économique, elle se définit selon deux optiques: comme une progression ordonnée de la production réelle d'une économie (p. ex. régionale) ou comme

(40) UNIVERSITÉ LAVAL (1986) Programme interdisciplinaire de maîtrise en Aménagement du territoire et développement régional: 1971-1986. p. 7.

(41) SMALL, John (1986) A Modern Dictionary of Geography. p. 179.

(42) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1985) Répertoire des termes, des organismes et des lois. p. 11.

(43) AYDALOT, Philippe (1985) Économie régionale et urbaine. p. 102.

une augmentation de la production réelle par habitant ⁽⁴⁴⁾. La conséquence primaire positive de la croissance économique d'un espace est de contribuer au bien-être et à l'amélioration des conditions socio-économiques d'une collectivité.

La croissance économique sera effective à l'intérieur d'une unité géographique nationale ou régionale en autant que certaines conditions y soient présentes (p. ex. richesses naturelles abondantes). C'est par l'intermédiaire de ces éléments que se constitue une masse critique d'où émerge éventuellement un pôle de développement. Des disparités interrégionales relativement à ces déterminants et aux interdépendances territoriales auront, comme conséquence, la diffusion inégale de la croissance économique sur l'ensemble d'un espace.

Nonobstant ces notions, le développement d'un territoire est tributaire de l'action humaine individuelle et collective; c'est pourquoi toute définition conceptuelle doit intégrer cette dernière dimension. Le développement économique régional peut concrètement se définir comme étant un ensemble de processus procédant de l'actions d'agents (p. ex. politiques, économiques, etc.) intra ou extrarégionaux et qui ont pour résultante la croissance socio-économique d'un espace.

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

2.1 DÉFINITION OPÉRATIONNELLE DES CONCEPTS

Les dimensions conceptuelles venant d'être exposées, il faut désormais s'attarder aux caractéristiques qui leur sont affiliées. Cette étape se révèle primordiale pour le déroulement subséquent de la recherche.

(44) McCONNELL, Campbell et al. (1983) L'Économique: Macroéconomique, p. 396.

Les variables et les indicateurs, nonobstant que certains scientifiques les amalgament comme étant des concepts analogues, ils sont fondamentales hétérogènes. Alors que la variable est un élément qui peut prendre une ou plusieurs propriétés générales et conceptuelles, l'indicateur s'avère une mesure de ses attributs (1).

L'opérationnalisation des concepts vise la clarification des définitions conceptuelles, processus ayant un impact rectiligne sur la qualification des connaissances produites au terme de la thèse. Elle consiste à quantifier les définitions théoriques préalablement exposées pour les opérationnaliser afin qu'elles soient vérifiables, mesurables et reproductibles lors du contrôle des variables, lesquelles sont les piliers de l'étude. Cette démarche achevée, elles deviennent des éléments s'intégrant aux hypothèses de la thèse.

Dans les prochaines pages, les variables qui appuient l'élaboration des indicateurs et contribuent à la vérification des hypothèses par la conversion empirique des concepts en définition opératoire seront introduites (2). Cette présentation sommaire, mais exhaustive, permet un exposé des variables agissantes au sein de l'État québécois et qui, subséquemment, seront opérationnalisées par le biais des indicateurs.

Dans la plupart des cas, elles seront transformées à diverses échelles et unités spatiales par le biais de l'analyse géographique. Comptabilisées sur une assise nationale, ces informations seront traitées graphiquement comme la plupart des données présentées dans la thèse. Dans le chapitre sur la méthodologie, la détermination des modalités soutenant le découpage de l'unité territoriale d'analyse précisera la segmentation du terrain d'étude.

Dans l'intention d'alléger le texte, le tableau 2.1 présente un synthèse des variables et des indicateurs utilisés aux fins de la thèse.

(1) GURR, Ted (1972) Politometrics: An Introduction to Quantitative Macropolitics. p. 24.

(2) GAUTHIER, Benoît (Dir.) (1984) Recherche sociale: De la problématique à la collecte des données. p. 521.

Tableau 2.1: LES VARIABLES ET LES INDICATEURS DE LA THÈSE

Variables	Indicateurs / Modes de numération
------------------	--

Souveraineté partielle

Lignes ferroviaires québécoises déclarées être à l'avantage général du Canada	Nombre de kilomètres de lignes déclarés être à l'avantage général du Canada.
---	--

Analyse de contenu des documents issus des forces sociétales et gouvernementales

Représentativité d'intérêt parti	Fréquence du nom d'un groupe d'intérêt, d'un politique, d'un ministère ou d'un organisme gouvernemental.
Représentativité géographique	Fréquence du nom d'un lieu repéré, regroupé en fonction des 76 divisions de recensement.
Représentativité ethnique	Fréquence de la consonance du nom de l'intervenant.
Objet de l'intervention fonction	Fréquence de l'objet de l'intervention en des catégories retenues.
Aspirations investies	Fréquence des motivations intrinsèques de l'intervenant établi en fonction des catégories retenues.
Moyens fonctionnels prônés	Fréquence des moyens fonctionnels prônés en fonction des catégories retenues.
Direction des propos de	Fréquence de la direction des propos en fonction de l'une des catégories retenues.
Direction des propos face aux activités ferroviaires du gouvernement canadien en terre québécoise	Fréquence de la direction des propos en fonction de l'une des catégories retenues.

L'étude de cas sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean

Variables liées à l'aménagement du territoire

Extrants matériels des programmes ferroviaires

Distribution spatiale des voies ferrées subventionnées (EMOS)	Nombre de kilomètres de voies ferrées subventionnées.
Distribution spatiale de l'aide financière gouvernementale (EMRS)	Valeur en dollars (\$) de l'aide versée par division de recensement.

Démographie

Urbanisation (DGPD) (Population)	Pourcentage de la population urbaine. urbaine / Population totale)
Croissance absolue de la population (DGCD)	Taux de croissance décennale en pourcentage.

Affectation du sol

Part consacrée aux terres agricoles occupées (ASTA)	Superficie agricole occupée en acres.
Part consacrée aux terres agricoles améliorées (ASTM) occupée)	Pourcentage des terres agricoles améliorées. (Superficie améliorée / Superficie agricole occupée)
Part consacrée aux terres agricoles cultivées (ASTC) cultivées.	Pourcentage des terres agricoles (Superficie cultivée / Superficie agricole occupée)

Trafic

Flux de circulation des marchandises (TFCM)	Nombre de marchandises en tonnes.
Flux de circulation des voyageurs (TFCV)	Nombre de voyageurs.
Revenus du transporteur ferroviaire (TFRE)	Recettes d'exploitation en dollars (\$).

Variables liées au développement économique régional

Ventes

Vente par produit agricole (VEPA) dollars (\$).	Valeur des produits agricoles vendus en dollars (\$).
Vente par produit forestier (VEPF) dollars (\$).	Valeur des produits forestiers vendus en dollars (\$).
Vente par produit manufacturé (VEGI)	Valeur des produits manufacturés vendus en dollars (\$).

Quantité

Quantité par produit agricole (QTPA)	Tonnes ou livres de produits agricoles vendus.
Quantité par produit forestier (QTPF)	Livres ou cordes de produits forestiers vendus.
Quantité par produit manufacturé (QTGI) vendus.	Tonnes ou livres de produits manufacturés vendus.

Entreprises

Fermes (ETFE)	Nombre de fermes.
Dimension moyenne des fermes fermes. par rapport à la superficie occupée (ETMD)	Superficie des fermes occupées / Nombre de fermes.
Dimension moyenne des fermes fermes. par rapport à la superficie cultivée (ETMC)	Superficie des fermes cultivées / Nombre de fermes.

La souveraineté partielle

Plus que toute autre notion utilisée dans cette thèse, la souveraineté partielle, dimension associée à l'État québécois, s'avère laborieuse à quantifier en raison de son abstraction. Elle s'apparente au concept de ressources institutionnelles adopté par Quesnel-Ouellet et Bouchard (1979) pour l'analyse de la politique des transports urbains à Québec, mais leur définition ne s'insère guère dans un cadre géographique.

En vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, le Québec dispose de pouvoirs exclusifs pour légiférer sur les voies ferrées évoluant et ne débordant pas ses frontières ⁽³⁾. Néanmoins, par le détour de son pouvoir déclaratoire, le Parlement canadien a régulièrement soustrait à la juridiction québécoise les ouvrages ferroviaires constitués en vertu d'une loi de l'Assemblée nationale ⁽⁴⁾.

Une seule variable fiable permet, par le biais d'indicateurs, de quantifier les interventions canadiennes dans la compétence ferroviaire québécoise et de vérifier l'autonomie réelle que dispose l'Assemblée nationale dans ce secteur. Cette variable est l'ingérence du Parlement fédéral dans les affaires ferroviaires québécoises. Ce choix aide à établir en quoi consiste la souveraineté partielle dans ce secteur, puis subséquentement, par son association avec certaines variables, de découvrir les séquelles de cette contrainte pour l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Assise de l'exercice de la compétence québécoise, le dynamisme législatif et ses extensions s'avèrent une manifestation de la vitalité et de l'autorité dont dispose le gouvernement québécois dans ce secteur. Il a pour dessein d'établir, par un inventaire de la législation ferroviaire du Québec ayant été neutralisé par le pouvoir déclaratoire, le degré d'immixtion du Parlement canadien dans la cour québécoise.

Un indicateur formel a été retenu pour mesurer la souveraineté partielle. C'est le kilométrage annuel des voies ferrées créées sous l'empire d'une loi de l'Assemblée législative, mais déclaré postérieurement à l'avantage général du Canada par le Parlement fédéral en ce qui se rapporte à la réglementation de leurs activités de transport. Novateur, cet indicateur possède la prérogative de mesurer systématiquement et avec ponctualité l'incursion d'un pouvoir exogène à l'État québécois.

(3) Loi constitutionnelle de 1867, article 92 (10).

(4) *Ibid.*, article 90 (10) et 91 (29).

Les forces sociétales

Au nombre des composantes appelées à influencer sur le gouvernement, les groupes d'intérêt et les partis politiques, en tant que collectivités structurant et canalisant les forces sociétales, occupent un rôle de premier plan dans le développement de la politique ferroviaire. Par leurs propositions et leur démarchages, ils incitent le gouvernement à agir sur le paysage de la nation. Suivant les géographes Jones et Eliot Hurst, l'étude de cette dimension doit être intégrée à la thèse. Elle permet d'obtenir une vision intégrale des fondements de l'intervention gouvernementale ayant affecté le paysage ⁽⁵⁾.

Chacune de ces communautés ayant un champ d'intervention et des objectifs distincts, une définition opératoire en favorise une meilleure compréhension. Le parti regroupe l'ensemble des formations oeuvrant sur la scène québécoise ayant un programme politique, dont la visée est de faire élire des députés au Parlement dans l'espoir de conquérir le pouvoir.

Quant au groupe d'intérêt, il intègre des associations permanentes à vocation économique, politique et religieuse qui ont été créées afin de rencontrer certains objectifs. Il est à noter que les interventions isolées d'une personne morale ou physique s'intègrent à cette catégorie.

Le gouvernement du Québec

Cette dimension désigne l'agrégation des structures institutionnelles du gouvernement ainsi que le processus décisionnel encadrant les opérations ferroviaires au sein de l'État québécois.

Dans l'intention de déterminer les activités du gouvernement en matière de transport sur rail, l'étude systématique des cadres et des opérations internes offre des assises consolidées comme variable de son action dans ce secteur. Le géographe Mitchell (1989) relève que l'adoption d'une telle approche permet d'orienter la recherche vers l'analyse du processus décisionnel et des tractations conduisant à l'adoption d'une politique qui modèle un paysage national.

Depuis 1867, plusieurs organismes gouvernementaux québécois se sont consacrés à l'analyse ainsi qu'à la gestion du transport ferroviaire. La prospection de ces activités a pour visée de faire ressortir, tant au palier politique qu'administratif, les transactions et le

(5) ELIOT HURST, Michael (1973) *Transportation and the Societal Framework*. pp. 173-177.

JONES, Stephen (1954) *A Unified Field Theory of Political Geography*. pp. 111-123.

fonctionnement intrinsèques au gouvernement. Il permet également d'introduire les mécanismes et les décisions antécédentes à la conception d'extrants.

La définition opératoire du gouvernement du Québec retenue aux fins de la recherche est celle développée par Mousseau (1970) énonçant que cette dimension coalise l'ensemble:

[...] des activités et débats des corps législatifs et exécutifs (Parlement, assemblée législative, conseil législatif, [...] etc.) ou de membres de ces organismes; les activités des ministères, secrétariats, commissions, bureaux et offices gouvernementaux; les activités d'organismes semi-gouvernementaux ou para-gouvernementaux (sociétés de la Couronne), régies d'État, sociétés mixtes, etc.); les activités d'individus ou groupes mandatés par le gouvernement pour la réalisation d'une tâche, qu'ils aient un pouvoir exécutif ou seulement consultatif [...]. (6)

A la lumière de cette définition, la dimension gouvernement du Québec est examinée par l'intermédiaire de deux entités distinctes mais complémentaires, soit les institutions politiques et l'administration publique.

Des variables associées à des indicateurs autorisent la quantification des éléments-moteurs présidant à l'élaboration de la politique ferroviaire, tant en ce qui concerne les forces sociétales que le gouvernement. En concordance avec la méthodologie retenue, les variables éclairent le scientifique sur les spécificités de la source émettrice du message, de même que sur son récepteur. Dans un deuxième temps, elles favorisent le décodage de cette communication afin d'en dégager son contenu, sa portée géographique ainsi que le canal par laquelle elle accède puis transite au sein de l'appareil gouvernemental (7).

L'adoption de variables communes aux dimensions forces sociétales et gouvernement du Québec, mais adaptées aux attributs inhérents à chacun de ces concepts, a pour conséquence de bonifier l'analyse de la documentation écrite disponible. Elles ont été partagées dans deux catégories, soit les distinctifs nominatifs et collectifs qui rassemblent des variables dont l'objet est de profiler l'émetteur et le récepteur d'une communication, ainsi que le contenu du message qui permet de représenter sa substance.

Distinctifs nominatifs et collectifs

Le statut des intervenants qui “[...] désigne la situation initiale de l'individu telle qu'elle est fixée par la culture [...] est le résultat de conditions sociales [...] et géographiques” (8). En

(6) MOUSSEAU, Monique (1970) Analyse des nouvelles télévisées. pp. 56-57.

(7) MITCHELL, Bruce (1989) Geography and Ressources Analysis. pp. 268-273.

(8) GRAWITZ, Madeleine (1984) Méthodes des sciences sociales. p. 542.

préliminaire, le choix de variables révélatrices, telles les représentativités d'intérêt et géographiques, de même que l'origine ethnique, permet de codifier les particularités des protagonistes initiant l'élaboration de la politique ferroviaire. Par conséquent, l'intégralité des éléments qui inclinent les actions isolées ou collectives est mesurée par l'entremise de ces variables:

La représentativité d'intérêt

Au nombre des variables susceptibles d'agir sur la politique ferroviaire, certains chercheurs comme Edwards et Sharkansky (1978) ainsi que Quesnel-Ouellet et Bouchard, ont souvent reconnu des critères nominatifs comme la représentativité d'intérêt, qui réfèrent au groupe auquel l'émetteur du message est associé comme élément-déclencheur agissant sur les décideurs publics. Elle favorise l'identification des collectivités détenant la délégation de pouvoir et d'intervention auprès de l'appareil gouvernemental.

La représentativité d'intérêt s'exprime sous la forme d'un seul et unique indicateur, la fréquence d'occurrence:

Les forces sociétales: Indicateurs

Cette variable révélatrice contribue à la classification des collectivités exogènes au gouvernement, qui discutent sur le transport ferroviaire ou effectuent du démarchage en sa faveur.

Le nombre d'occurrences par type de groupes constituant les forces sociétales servira d'indicateur. L'utilisation de cette mesure s'appuie sur l'hypothèse que plus un élément est substantiel dans la réalité, plus sa fréquence sera manifeste dans les unités d'analyse physique étudiées ⁽⁹⁾.

Chacun de ces groupes sera compartimenté dans un des dix domaines d'activités suivants:

- 1) ASSOCIATIONS SYNDICALES
 - a) Centrales syndicales;
 - b) Syndicats locaux.
- 2) ASSOCIATIONS PATRONALES
 - a) Corporations professionnelles;
 - b) Conseil du patronat.
- 3) ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES
 - a) Chambres de commerce;
 - b) Ligues de consommateurs;
 - c) Coopératives.

(9) DE BONVILLE, Jean (1988) Analyse de contenu des médias I. p. 8-11.

- 4) PARTIS POLITIQUES
a) nom de la formation ⁽¹⁰⁾.
- 5) GROUPE RELIGIEUX
a) catholiques;
b) protestants.
- 6) ENTREPRISES PRIVÉES
- 7) CORPS MUNICIPAUX
a) Municipalités régionales de comté;
b) Municipalités.
- 8) GROUPE DE CITOYENS
- 9) GROUPE SPONTANÉS
- 10) AUTRES ASSOCIATIONS. ⁽¹¹⁾

Cette segmentation, réflexion de la vie sociale québécoise, range, selon leurs affinités, les collectivités qui réclament et consomment des politiques pour leurs propres avantages ⁽¹²⁾.

Forces intrinsèques au gouvernement: Indicateurs

Tel un fil conducteur, la représentativité d'un émetteur constitue un canal d'identification des groupes tenant des propos sur le transport ferroviaire. Dans la présente situation, les propos tenus à l'Assemblée nationale par un parlementaire sont la réfraction des idées et des projets défendus par la formation politique à laquelle il adhère.

Pour l'opérationnalisation des forces oeuvrant au sein des institutions politiques, le nom du parti auquel est associé un député est garant de la représentativité d'intérêt, qui se constitue autour de l'allégeance politique. Dans ce contexte, en relation avec ce dernier indicateur, l'analyse des débats parlementaires permet d'impartir annuellement la fréquence des interventions à la Chambre relativement au transport sur rail.

Pour le géographe, l'analyse brut de ces données n'est guère révélatrice de l'espace géopolitique embrassé par un parti. Néanmoins, l'agrégation de ces données autour de deux grands axes idéologiques (c.-à-d. nationalismes québécois et canadien) permet de maîtriser les déterminants des priorités géographiques des formations politiques en matière de transport sur rail, d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

(10) Ligue nationaliste, Parti conservateur, Parti créditiste, Parti libéral, Parti national, Parti québécois, Union nationale, Indépendant.

(11) MOUSSEAU, Monique (1970) Op.cit., pp. 89-92.

(12) BELLAVANCE, Michel (1985) Les politiques gouvernementales: Élaboration, gestion et évaluation. pp. 76-77.

En concordance avec l'appartenance idéologique d'ensemble qui étançonne sa vision du développement économique du Québec, cette variable favorise une quantification de l'intensité d'un parti à promouvoir ou à entraver la politique ferroviaire québécoise. Une telle méthode d'analyse a déjà été éprouvée avec succès par Russett (1966) dans l'intention d'identifier la cohésion des pays ayant droit de vote au sein de l'Organisation des Nations Unies.

Au cours de la période étudiée, treize partis, s'assimilant et se segmentant dans un des deux principaux courants idéologiques ayant marqué la vie politique québécoise, sont parvenus à y faire élire un représentant ⁽¹³⁾. Ils constituent donc les catégories retenues pour cette variable:

- 1) NATIONALISME QUÉBÉCOIS
 - a) Action libérale nationale;
 - b) Bloc populaire;
 - c) Ligue nationaliste; d) Parti national;
 - e) Parti national populaire;
 - f) Parti québécois; g) Union nationale.

- 2) NATIONALISME CANADIEN
 - a) Co-operative Commonwealth Federation;
 - b) Parti conservateur; c) Parti libéral;
 - d) Parti ouvrier; e) Parti créditiste;
 - f) Ralliement créditiste. ⁽¹⁴⁾

Les formations pro-canadiennes perçoivent que la clé du progrès économique du Québec repose sur l'intégration au marché canadien, par le développement de liens unificateurs authentiquant cette volonté (p. ex. chemins de fer transcontinentaux). Quant aux partis soutenant l'idéologie nationaliste québécoise, ils privilégient généralement un essor économique axé vers l'intérieur de l'espace québécois, lequel doit s'appuyer sur l'ouverture des régions périphériques. Cette stratégie doit être soutenue par le développement des échanges avec les États-Unis, géographiquement plus accessible et offrant un potentiel d'exportation remarquable en comparaison avec le Canada.

Quant à l'administration publique, elle émet également des communications relativement au transport ferroviaire. Sa représentativité d'intérêt sera opérationnalisée en fonction de la fréquence du nom de l'organisation et de la mission d'intervention auquel elle est rattachée. Un tel regroupement permet d'assimiler par sphères, les intervenants non-élus qui détiennent

(13) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1977) Prospective socio-économique du Québec, pp. 109-110.

(14) QUÉBEC. Assemblée nationale (1986) Liste des parlementaires québécois depuis 1867, p. 2.

au sein de l'appareil gouvernemental le privilège du discours, de l'élaboration et de la gestion de la politique ferroviaire.

- l'Alimentation;
- 1) AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
 - a) ministère des Affaires municipales;
 - b) Société de développement de la Baie James;
 - c) Office de planification et de développement du Québec.
 - 2) ÉCONOMIE
 - a) ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie;
 - b) ministère des Transports.
 - 3) RESSOURCES NATURELLES
 - a) ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
 - b) ministère de la Colonisation;
 - c) ministère de l'Énergie et des Ressources.
 - 4) ÉQUIPEMENTS PUBLICS
 - a) ministère des Chemins de fer;
 - b) ministère des Travaux publics.
 - 5) AUTRES
 - a) Conseil du Trésor;
 - b) ministère des Affaires culturelles;
 - c) ministère des Affaires internationales;
 - d) ministère du Conseil exécutif;
 - e) ministère du Tourisme;
 - f) ministère du Travail;
 - g) Secrétariat provincial;
 - h) Solliciteur général;
 - i) Gouvernement du Canada. ⁽¹⁵⁾

La représentativité géographique

Par ses qualités intrinsèques, cette variable a pour objectif primordial de déterminer la sphère géographique de représentation de l'émetteur, c'est-à-dire de mettre en évidence le territoire qui est le point de mire de son discours. La visée subséquente de cet exercice est de confirmer ou d'infirmer l'existence d'un rapport entre la représentativité géographique du message issu des forces avec la distribution des extrants de la politique ferroviaire.

A l'instar de Mousseau, ce processus a pour résolution l'identification de l'espace géographique d'action dont une collectivité ou un individu se font le porte-parole. Tant pour les forces sociétales que pour les émissaires gouvernementaux, cette variable sera quantifiée en tablant sur la fréquence annuelle des noms de lieux repérés dans le discours, lesquels seront imparties suivant les régions et les divisions de recensement canadien.

(15) Depuis 1867, plusieurs ministères ont changé d'appellation. Pour alléger la présentation de ce tableau, seul la dénomination la plus récente a été retenue.

L'origine ethnique

Les antécédents historiques associés à l'existence de communautés ethniques distinctes et coexistantes au sein du territoire québécois justifie l'adoption de cette variable à l'effet de renforcer la concision des distinctifs nominatifs de l'émetteur. Elle sera mesurée à partir des propositions formulées en 1970 par Mousseau, qui a développé un instrument de mesure précis de l'ethnicité d'un message.

Dans le contexte de l'étude, l'origine ethnique s'avère une sous-variable de la nationalité québécoise. Elle permet de caractériser les porteurs d'un discours axé sur le transport ferroviaire et sur la politique qui en procède, en vertu de leur ethnicité. L'indicateur retenu a pour dessein de présenter l'origine ethnique des agents qui agissent sur le gouvernement du Québec, afin qu'il appuie l'essor du transport sur rail.

Les catégories: 1) Québécois francophone; 2) Québécois anglophone; 3) néo-Québécois; 4) Autres (choix résiduel) ont été retenues. Cette classification, non exclusive, favorise une ventilation des groupes reflétant les éléments constitutifs de la population québécoise. Elle facilite une répartition évacuant toute ambiguïté sur l'ethnicité globale de la nation. Comme le souligne Gagnon (1988): "Un Québécois est un résident du Québec. Point. Le terme inclut tous ceux qui y habitent, immigrants de fraîche date ou anglophones de vieille souche" (16).

Lorsqu'il y a omission d'indications caractérisant les intervenants, ceux-ci sont a priori classifiés dans la catégorie Québécois francophones, car ce groupe constitue la majorité numérique du peuple québécois. Voici, à partir de quels indices l'appartenance à cette race est départagée:

La consonance française du nom d'un individu ou d'un groupe (ou, à défaut de cette caractéristique, l'appartenance connue de l'individu au groupe francophone) permettra de juger s'il s'agit d'une personne ou d'un groupe Québécois francophone.

Ainsi sont [Québécois francophone]: tout individu ou tout groupe dont le nom est français; tout individu qui occupe un poste de ressort fédéral, provincial ou municipal, ou exerce une fonction administrative ou autre et dont le nom est français; tout individu qui remplit une fonction ou un rôle quelconque, dont le nom est anglais ou étranger mais qui est reconnu comme étant de langue française. (17)

(16) GAGNON, Lysiane. Le peuple sans nom. *La Presse*. 25 juin 1988. p. B3.

(17) MOUSSEAU, Monique (1970) Op.cit., p. 35.

De cette définition, on peut déduire que toute consonance d'un nom qui ne répond pas à ces critères doit être envisagée comme étant soit d'origine Québécoise anglophone ou néo-Québécoise (réfère à tout citoyen ne pouvant être classifié dans un des deux premiers groupes, sauf en vertu de ces mêmes déterminantes). C'est donc dire que la consonance est l'indicateur qui permet d'opérationnaliser cette variable. Quant à la catégorie Autres, elle regroupe l'ensemble des intervenants dont la nationalité n'est pas Québécoise (p. ex. les Français). Ce critère est vérifié suivant l'origine du document analysé, nonobstant la consonance du nom de l'intervenant ou du groupe.

La pertinence et l'importance de ces éléments sont d'autant plus renchériées si l'on procède à l'identification des émetteurs de ces messages. Ces informations aident à déterminer les liaisons institutionnelles garantes du dynamisme de l'intervention du gouvernement du Québec en matière de transport sur rail. Elles sont validées car autorisant l'adjonction des caractéristiques des composantes façonnant le processus décisionnel précédant la politique ferroviaire.

Contenu du message

Déjà utilisés par Charbonneau (1980) pour étudier l'intérêt que le premier ministre Honoré Mercier accordait au transport ferroviaire, les variables retenues aident à préciser les buts intrinsèques ainsi que les moyens proposés afin de concrétiser la politique.

Dans une première phase, il faut présenter l'objet de l'intervention ou du document à l'étude (c.-à-d. de quoi parle-t-on?), puis le classifier dans un groupe représentatif de son contenu (18). En adjonction avec la présence d'une occurrence représentative du type de systèmes, ils seront réparties dans une des catégories suivantes:

- 1) TRANSPORT FERROVIAIRE CONVENTIONNEL
 - a) Train de marchandises;
 - b) Train interurbain pour passagers.
- 2) TRANSPORT FERROVIAIRE URBAIN
 - a) Métro;
 - b) Système léger sur rail (tramway);
 - c) Train de banlieue.
- 3) Ne s'applique pas.

La fonction de cet indicateur est de dresser un profil de la considération attribuée par les intervenants à chacun de ces modes (fréquence). Cette distribution s'effectuera, sachant que

(18) DE BONVILLE, Jean (1988) Op.cit., pp. 6-13.

chaque type de système a une vocation et des conséquences spécifiques quant aux effets de diffusion sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Une autre variable permet de déceler les aspirations investies dans la politique ferroviaire afin de soutenir la concrétisation de certains objectifs. Dans le contexte de la thèse, le chercheur se doit de connaître les motifs qui stimulent un émetteur dans ses démarches relatives à la promotion de la politique ferroviaire québécoise. Les motivations intrinsèques qu'ils imputent à ce mode de transport se segmentent en catégories non exclusives, en fonction de leur occurrence respective:

- 1) ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES
 - a) Aménagement du territoire:
Outil de colonisation (période 1867-1970)
Outil d'aménagement urbain (période 1971-1990);
 - b) Développement économique régional:
Outil de création d'emploi
Outil de développement agricole
Outil de développement forestier
Outil de développement minier
Outil de développement manufacturier;
 - c) Mobilité accrue des marchandises;
 - d) Coût de transport;
 - e) Accroissement de la concurrence intermodale;
 - f) Consommation énergétique;
 - g) Vocation récréo-touristique;
 - h) Rationalisation du réseau.

- 2) ASPECTS SOCIAUX
 - a) Écologie;
 - b) Coût temporel;
 - c) Réduction des accidents routiers;
 - d) Réduction de la congestion urbaine;
 - e) Fiabilité;
 - f) Mobilité accrue des citoyens. ⁽¹⁹⁾

- 3) ASPECTS POLITIQUES
 - a) Électoratisme;
 - b) Nationalisme économique;
 - c) Volonté d'occuper et de bonifier la
juridiction en matière de transport ferroviaire;
 - d) Volonté de contrebalancer le sous-investissement
ferroviaire du gouvernement canadien.

Les moyens fonctionnels prônés pour parvenir à l'application des objectifs soumis constituent la troisième variable de cette dimension ⁽²⁰⁾. Elle permet d'étudier les méthodes

(19) WARD, Richard (1983) *Transportation Planning*. p. 363.

(20) GRAWITZ, Madeleine (1984) *Op.cit.*, pp. 656-657.

d'intervention (c.-à-d. propriété, distribution, réglementation) que les émetteurs suggèrent au gouvernement d'adopter afin d'assurer l'application d'un programme ferroviaire.

Encore une fois c'est la fréquence qui permettra de quantifier cette variable. Les catégories constitutives de cette variable sont similaires à celles énumérées dans la section 2.1.6 sur la politique ferroviaire québécoise. D'erechef les données recueillies seront transformées et transposées sur des cartes. Ce support graphique permet de répartir, en fonction du type de transport sur rail, les buts et les moyens d'interventions proposés, la fréquence annuelle des messages associés à la question ferroviaire.

Finalement, l'on doit s'attarder à la direction des propos. Par le biais des catégories: 1) favorable; 2) défavorable; et 3) neutre, sera vérifiée l'orientation du discours relatif à la politique ferroviaire. Dans un même ordre d'idée, la réaction de l'émetteur, quant à l'oeuvre ferroviaire du gouvernement canadien en terre québécoise, devra être analysée lorsque cet exercice s'avère exécutable. Cette information facilite la détermination de l'intensité des acteurs québécois à défendre et à promouvoir les intérêts du Québec, en analogie aux interventions politiques exogènes à leur milieu.

Par ces interrogations, les motifs intrinsèques ayant contribué au démarchage particulier ou régulier des acteurs pourront être assimilés à l'effet d'apurer les hypothèses de la recherche. Dans le cas de cette analyse, la totalité des variables associées a pour finalité de faire ressortir le nombre d'incursions et l'attitude des forces face à la politique ferroviaire comme outil d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

La politique ferroviaire québécoise

Au coeur du système, la politique ferroviaire constitue l'assise fondamentale des choix gouvernementaux et des impacts engendrés subséquemment sur la géographie québécoise. Comme il en fut question au chapitre précédent, c'est l'aboutissement d'une séquence s'ouvrant sur des programmes supportant la concrétisation des voeux issus de l'environnement.

Dans l'intention d'étudier ces extrants, il appert qu'un bref historique de même qu'une description générale doivent être dressés pour chaque programme dans la détermination de mieux assimiler ses implications sur le territoire. A cette mise en situation, s'ajoutent des variables qui caractérisent les programmes ayant concouru à la concrétisation de la politique:

- 1) **OBJECTIFS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROGRAMME**
(en rapport avec l'aménagement du territoire et au développement économique régional).

- 2) EXTRANTS DU PROGRAMME ET RESSOURCES FINANCIÈRES ALLOUÉES
- 3) ORGANISME RESPONSABLE DU PROGRAMME
- 4) CLIENTÈLE-CIBLE DU PROGRAMME
- 5) DURÉE DU PROGRAMME.

La disponibilité de ressources seconde la réalisation d'un programme, alors que le contenu réfère à l'ensemble des moyens mis en oeuvre afin d'optimiser son efficacité et en l'occurrence de la politique ferroviaire. Par ailleurs, la justification d'un programme est coalisée par sa raison d'être, sa durée et sa clientèle-cible ⁽²¹⁾.

L'analyse des programmes s'effectuera par le biais de la catégorisation adaptée de Gaudry et du Groupe de travail chargé de l'examen des programmes en transports au Canada (1985). Cette classification regroupe les programmes en vertu de leurs modes d'intervention:

- 1) PROPRIÉTÉ
 - a) Participation directe (p. ex. société d'État) ou indirecte (p. ex. détenteur d'actions).
- 2) DISTRIBUTION
 - a) Aide au financement du transport ferroviaire conventionnel;
 - b) Aide au financement du transport ferroviaire urbain;
 - c) Aide au développement de l'industrie des équipements de transport sur rail;
 - d) Aide technique.
- 3) RÉGLEMENTATION
 - a) économique;
 - b) de la sécurité.
- 4) DÉMARCHAGE.

Cette approche fut retenue car elle possède le mérite d'ordonner sur une assise fonctionnelle et sans fractionnement temporel, les composantes de la politique ferroviaire. L'étude de ces catégories, en adjonction avec l'aménagement du territoire et le développement économique régional, aide le géographe à définir le type d'intervention qui optimise les résultats géographiques. L'analyse systématique de la politique et de ses programmes offre un moyen absolu pour découvrir à l'issue d'une longue séquence décisionnelle, les solutions proposées par un gouvernement pour en arriver à la production d'effets géographiques qui affectent son entité d'influence.

(21) CANADA. Conseil du Trésor (1981) Guide sur la fonction de l'évaluation de programme. p. 18.

Cette étape fournit les ferments sur lesquels s'appuient les séquelles positives ou négatives qu'engendre un programme. La connaissance du contenu d'un programme est cruciale, car elle est le reflet de l'intérêt accordé à une activité. C'est par l'entremise de l'analyse qualitative et quantitative des moyens d'actions mis en oeuvre pour les appliquer, de même que leur forme opérationnelle, que se concrétisera cet exercice.

Les objectifs et raisons d'être

Suivant le Conseil du Trésor du Canada (1981), dans la volonté de mieux examiner les implications d'un programme, "il importe normalement de considérer ce qu'il fait, ce qu'il est sensé faire, comment il est mis en oeuvre [...]" (22). Dans une telle optique, cette étape fondamentale permet d'attirer l'attention sur la raison d'être des programmes, dans un contexte globalisant par rapport à la politique ferroviaire. La détermination de la raison d'être d'un programme, en adjonction à des buts visant à combler des appétences, devrait être une des unités, garante de la qualité d'un extrait (23).

Il est essentiel de bien assimiler les objectifs de même que les résultats anticipés d'un programme ferroviaire avant de jauger ses conséquences concrètes sur le paysage québécois. Cette étape a la prétention de contribuer à l'établissement de l'influence, de la distribution géographique, ainsi que de la configuration appréhendée d'un programme en accord avec les aspects socio-économiques et politiques déjà introduits.

Extrants du programme et ressources financières allouées

L'analyse des ressources financières consacrées au transport sur rail, constitue une variable de choix afin de mesurer l'importance et l'évolution temporelle de l'intérêt apporté par le gouvernement à ce poste. La principale qualité du budget, c'est qu'il constitue un instrument tangible et facilement accessible à tout chercheur. La part du budget gouvernemental affecté au dossier ferroviaire par rapport aux dépenses publiques totales constitue un signe éloquent de l'importance accordée à un secteur. C'est donc un premier indicateur significatif de cette activité.

Suivant l'approche géographique retenue par le professeur Blais (1979) dans son étude sur la politique agricole québécoise, la répartition territoriale des déboursés consacrés au programme ferroviaire aidera à déterminer avec exactitude quelles sont les régions qui en

(22) CANADA. Conseil du Trésor (1981) Principes pour l'évaluation des programmes par les ministères et organismes fédéraux. p. 10.

(23) SCHNEIDER, Lewis (1968) *Urban Mass Transportation: A Survey of the Decision-Making Process*. p. 244.

bénéficient et sous quelle forme sont les extrants. Cette représentation privilégie l'assise de l'étude postérieure de l'aménagement du territoire et du développement économique régional. Elle permet d'établir s'il existe une analogie directe entre cette dimension et l'investissement gouvernemental dans une région. D'autre part, le traitement géographique permettra de connaître si les demandes formulées et la localisation des forces sociétales concordent avec la répartition spatiale des dépenses publiques dans ce secteur.

L'analyse budgétaire s'avère révélatrice de l'importance octroyée par un gouvernement à un domaine d'activité. Nonobstant, comme le souligne Blais, l'utilisation isolée de ce seul indicateur n'est cependant pas accomplie, car:

[...] le contenu d'un programme est souvent plus révélateur que les sommes qu'on y consacre: l'augmentation du budget d'un programme n'entraîne pas automatiquement une augmentation ou une amélioration des services rendus.
(24)

Dans un tel contexte, il faut adjoindre à cette variable une particularité complémentaire, significative de l'intervention gouvernementale. Il faut caractériser la politique par les extrants tangibles qui en émanent, ce qui sera concrétisé dans la section sur l'aménagement du territoire.

Organisme responsable du programme

Chacun des programmes de la politique ferroviaire est administré par un organisme chargé de son implantation et de sa gestion. Dans le cadre de l'étude, une telle variable a pour fonction d'identifier ces intervenants de même que les rôles et pouvoirs que le programme leur impute.

La variable est opérationnalisée par le nom de l'organisme et des unités mandataires de l'application d'un programme. Dans l'intention de cloisonner les décisions émanant des institutions politiques et administratives, deux catégories ont été retenues afin d'identifier les cellules qui orientent la politique ferroviaire:

- 1) INSTITUTIONS POLITIQUES
 - a) Assemblée nationale du Québec:
Commission permanente
Commission d'enquête;
 - b) Conseil exécutif.

- 2) ADMINISTRATION PUBLIQUE
 - a) ministères impliqués dans la politique ferroviaire
Bureau du ministre

(24) BLAIS, André (1979) La politique agricole du gouvernement québécois: 1953-1973.
p. 174.

*Bureau du sous-ministre
Unité administrative;*
b) organismes impliqués dans la politique ferroviaire.

Ultérieurement, la compilation de ces données favorisera une quantification de la performance des organismes gouvernementaux impliqués dans le transport sur rail, dans la visée d'en promouvoir l'usage aux fins d'intervention spatiale.

Clientèle bénéficiaire du programme

Par ses caractéristiques, cette variable a pour fonction d'identifier la population visée par les objectifs d'un programme. Elle permet de mieux connaître les usagers nominatifs auxquels sont destinés ces programmes.

Durée du programme

La durée et la situation dans le temps constituent une donnée susceptible d'indiquer au chercheur l'intensité d'un programme et sa propitiation en analogie avec l'époque où il fut adopté.

Isolée elle n'est qu'une piètre variable, mais en conjonction avec d'autres, le règne d'un programme est un critère équilibré apte à justifier le destin qui lui est dévolu (25).

La durée d'un programme, établie d'après le nombre d'années durant lequel il a été en vigueur, constitue un indicateur aidant à les localiser dans le temps. En association avec l'aménagement du territoire et le développement économique régional, elle indique s'il y a un lien temporel entre l'application d'une politique et les modifications qu'a subies subséquemment un paysage.

Ce critère est, dans bien des circonstances, l'assise de l'application des buts intentionnels et de la consolidation des acquis obtenus dans l'espoir d'en arriver à la concrétisation de résultats heureux et rentables pour la société québécoise. Cet indicateur a pour visée première de favoriser un contrôle, permettant de vérifier s'il existe une causalité entre une intervention gouvernementale et les métamorphoses économiques et physiques que connaît un territoire.

(25) GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. p. 11.

L'aménagement du territoire et le développement économique régional

Harmonieusement avec son cadre disciplinaire, la recherche doit mettre le focal sur les réalités et sur l'efficacité de la politique ferroviaire à produire des effets sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Dans le cadre d'une thèse en géographie, l'étude de cette dimension s'avère le point de mire de l'analyse de la politique.

Jusqu'à maintenant, les éléments introduits ont contribué à organiser le cadre d'analyse du cheminement préalable au développement et à l'application de la politique ferroviaire. Cette démarche favorisait une décomposition systémique du processus décisionnel conduisant à sa mise en oeuvre.

L'examen de cette dimension favorise l'analyse géographique des répercussions intrinsèques que suscite l'intervention québécoise dans ce secteur. Elle se réalisera par le biais d'indicateurs d'impacts sur le milieu qui possède l'attribut de jauger l'efficacité d'un programme. Du même coup, l'adjonction des ambitions de la politique aux répercussions sur l'espace permettent de vérifier si les visées solennelles d'un programme étaient justifiées et furent génératrices de retombées sur le paysage. Dans la même direction, des conséquences inattendues (désirables ou non) pourront s'ajouter aux effets anticipés par les planificateurs; c'est pourquoi ils devront être quantifiés dans le dessein d'obtenir une représentation intégrale de l'efficacité de la politique ferroviaire.

Dans l'intention de quantifier les effets de la politique ferroviaire sur le paysage et sur la transformation des activités territoriales, des variables ont été retenues pour réaliser une analyse empirique. A partir d'une étude de cas, c'est-à-dire le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, leurs fonctions seront de vérifier s'il existe des liens entre la politique ferroviaire, l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Le tableau 2.1 regroupe l'ensemble des variables ainsi qu'une synthèse des indicateurs qui leur sont associés. Les indicateurs ont été sélectionnés, sachant qu'ils sont des mesures fiables et objectives des variables.

Les indicateurs d'impact de la politique ferroviaire ont été sélectionnés en raison de la disponibilité de statistiques permettant leur mesure et de leur propension à se modifier lors de l'introduction sur un territoire du transport sur rail.

Un modèle d'analyse pour l'aménagement du territoire, le développement économique régional et le chemin de fer

Une problématique de recherche, où des variables liées à l'aménagement du territoire et le développement économique régional interviennent comme variable dépendante de la politique et du transport sur rail, est récente. Rostow (1962) et Cootner (1963) furent les protagonistes qui avancèrent qu'en Amérique du Nord et sur d'autres continents que ce mode de transport joua un rôle de premier plan, notamment dans les pays neufs, en appuyant solidement leur essor économique.

La construction des chemins de fer constitue dans l'histoire économique l'agent le plus puissant des démarrages. Son rôle a été décisif aux États-Unis, en France, en Allemagne, au Canada et en Russie; elle a contribué dans une très large mesure au démarrage en Suède, au Japon et dans d'autres pays.

Le chemin de fer a eu [des] effets sur la croissance économique pendant la période de démarrage. Tout d'abord, il a abaissé les coûts des transports intérieurs, a ouvert des régions nouvelles au commerce et introduit des produits nouveaux sur les marchés et, d'une manière générale, a rempli la fonction d'élargissement des marchés prônée par Adam Smith. (26)

L'économiste étatsunien Fogel (1964) vérifia et confirma cette hypothèse. Dans *Railroads and American Economic Growth*, il s'est appliqué à démontrer que le transport sur rail a servi d'appui au développement économique des États-Unis au cours du XIX^e siècle. Il fut accompagné dans cette démarche par quelques adeptes, comme les géographes Liang (1982), qui s'est attaché à l'étude des chemins de fer chinois comme agent de développement agricole, et North (1979) qui s'intéressa à l'impact du transport sur le développement de la Sibérie occidentale.

En vue de bénéficier de ces acquis scientifiques, les outils d'analyse utilisés par les prédécesseurs ne seront point ignorés pour l'étude de cette dimension. Dans l'intention de favoriser une synergie avec la problématique québécoise, les conclusions de ces travaux seront ponctuellement mis à contribution lors de l'étude de cas sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean. L'utilisation du cadre conceptuel de recherche retenu a le mérite d'octroyer au chercheur une flexibilité lui permettant d'intégrer les modèles qui optimisent les objectifs d'études préalablement fixés. Les modèles théoriques étant généralement trop universels, l'on se devait de les adapter aux besoins de la thèse.

Depuis le début du XX^e siècle, plusieurs universitaires, surtout des économistes britanniques, étatsuniens et français se sont efforcés d'élaborer LA théorie qui permettrait d'identifier et d'analyser les éléments moteurs du développement économique régional, tout en y intégrant une dimension spatiale permettant de cerner la propagation géographique de ce mécanisme. Processus particulièrement ardu, aucun n'est arrivé à ce jour à formuler une théorie générale qui aurait permis d'échafauder une vision d'analyse globale de ce champ.

(26) ROSTOW, W. (1962) Les Étapes de la croissance économique. p. 75.

Jusqu'à présent, les économistes, les géographes, les planificateurs et les sociologues ont tous reconnu le caractère particulier du phénomène du développement régional ainsi que la nécessité de l'expliquer, mais aucun de ces spécialistes n'a réussi à produire une doctrine, dont le besoin se fait pourtant de plus en plus sentir [...]. (27)

C'est pour cette raison qu'il a fallu sélectionner parmi une multitude de propositions, celles qui répondaient le mieux aux buts préalablement fixés. Au fil des ans, quatre grandes théories ont suscité l'attention des chercheurs. Jusqu'à ce jour, celles-ci se sont avérées les plus populaires dans le milieu universitaire international, malgré le fait que chacune comporte son apanage de faiblesses et d'imperfections.

La théorie centre-périphérie constitue une des plus récentes propositions pour expliquer le développement économique régional. Son concepteur, Friedmann (1966) reconnaît l'existence d'échanges interrégionaux, tout comme le firent les économistes de l'École néo-classique. Toutefois, il se démarque de ses prédécesseurs alléguant que les échanges entre un centre et sa périphérie sont fondamentalement dissymétriques, lesquels reposent sur une hiérarchie des échanges, ayant pour finalité de créer des états de dépendance, où la première, avantagée par des facteurs géopolitiques et géo-économiques, exploite et tire profit des ressources humaines et naturelles de la seconde. Ces inégalités étant la résultante des propriétés immanentes aux économies de marchés.

La théorie intrants-extrants permet de désagréger, en fonction de plusieurs secteurs industriels et sur une base interrégionale, les variations dans la demande et les échanges de biens et services. Cette approche permet de mieux cerner comment sont diffusées dans la structure économique d'une région les demandes exogènes.

La théorie des pôles de croissance a été proposée au milieu des années 1950 par Perroux. Elle repose sur l'hypothèse que la croissance d'une région ou d'une nation se diffuse inégalement dans l'espace et s'agglomère dans certaines parties de ce territoire.

Finalement, la théorie de la base repose sur l'hypothèse qu'une région se développera sur le plan économique si elle dispose sur son territoire de ressources naturelles, bénéficiant d'une demande extérieure.

L'originalité de cette dernière théorie, c'est qu'en antithèse à la majorité des tentatives passées pour expliquer le développement régional, celle-ci place, au centre de ses préoccupations, la dimension spatiale, les relations géo-économiques ainsi que les impulsions exogènes, afin d'analyser les fondements amenant la croissance d'une région.

(27) HILHORST, Jos (1969) La théorie du développement régional: Un essai de synthèse.
p. 21.

L'intuition majeure de la théorie de la base [...] est la suivante: seuls les ensembles économiques de grande dimension, tels que les grandes nations, sont maîtres de leur développement au point que celui-ci dépend de variables internes, de propensions qui leur sont propres. Si l'on considère des "morceaux d'espaces" infranationaux incomplets, spécialisés, ils ne peuvent plus tirer de leurs efforts ni de leurs aptitudes propres les moyens de leur croissance, celle-ci dépendra de signaux venus de l'extérieur. (28)

Une des conditions fondamentales, à la source de ces échanges, c'est l'interaction qui se développe entre deux régions aux besoins complémentaires. La première, bénéficiant de structures politico-économiques arrivées à maturité, agit comme pôle d'attraction et carrefour d'échanges. A ces dispositions liminaires, il doit exister une demande pour certaines ressources naturelles, dont l'exploitation appuiera son essor. De plus, l'avant-pays doit disposer des sommes permettant de procéder à leur acquisition, ainsi qu'à la mise en place des infrastructures favorisant leur transport vers son territoire. La seconde région (p. ex. l'arrière-pays) possède ces richesses convoitées, mais faute de capitaux autochtones, elle doit se replier sur la première en vue d'assurer son essor.

Suivant cette théorie, l'économie de la région ressource repose sur deux sphères économiques complémentaires, soit les activités de base et les activités résidentielles.

Le secteur de base regroupe l'ensemble des activités qui dans une région sont exportatrices. L'arrière-pays génère sa croissance économique, par l'exportation de ses richesses (p. ex. bois), c.-à-d. sur sa capacité à générer une demande excédentaire à la demande interne. Ces activités dépendent fortement de décisions prises dans l'avant-pays. En retour, ils attirent dans la région des capitaux (p. ex. salaires versés aux travailleurs des secteurs de base), lesquels sont réinvestis par les citoyens dans les activités résidentielles (p. ex. commerces), qui récolte les bénéfices distribués sur le territoire par les premiers. Cet apport appuie la diversification de l'économie régionale. La présence des activités de base a un effet moteur sur la demande interne pour certains biens et services produits dans la région. La croissance du secteur résidentiel est d'autant plus importante qu'est l'exportation de ressources (29).

Des critiques ont été formulées par Tiebout (1956), à l'égard de cette théorie. Il avance qu'elle ignore le développement économique endogène, au profit d'une croissance issue de facteurs exogènes, où les éléments autochtones n'ont que peu d'influence dans la croissance de leur région. Par ailleurs, North passe sous silence les investissements effectués par les gouvernements, dans la construction locale, qui contribuent également au revenu et au

(28) AYDALOT, Philippe (1985) Économie régionale et urbaine, p. 119.

(29) NORTH, Douglass (1955) Location Theory and Regional Economic Growth. pp. 243-258.

développement régional ⁽³⁰⁾. Toutefois, dans le cas du Saguenay-Lac-Saint-Jean, pour la période 1867-1920, le modèle de North s'applique intégralement. Les arguments relevés par Tiebout n'ont que peu influencé le développement de la région étudiée, ce qui ne risque pas d'invalider le modèle.

Une des forces de la théorie, c'est qu'elle est applicable aux relations existant entre un nombre restreint de régions, plutôt qu'à l'analyse des échanges intranationaux. Comme le souligne le géographe North, ce modèle conceptuel est parfaitement adapté pour l'étude des économies embryonnaires et colonisés, mais il perd de son efficacité lorsque les relations géo-économiques se complexifient et qu'une région acquiert son indépendance économique. Toutefois, l'utilisation du modèle se justifie pour l'analyse des régions nouvelles, aux économies simplifiées ⁽³¹⁾. A cet égard, au contraire des aires d'application géographique des étapes de la croissance économique élaborées par Rostow, il ne doit pas servir de modèle général, universellement applicable, dans le dessein d'interpréter l'essor de la totalité des territoires, nonobstant leur passé et la vocation que leur octroient les conditions géopolitiques. Le modèle doit plutôt être perçu comme une série d'étapes qui aide à expliquer un archétype de développement particulier à un nombre limité de régions évoluant, de préférence, à l'intérieur d'un même ensemble politique, où la présence d'une ressource naturelle initie leur développement et contribue à leur unification géo-économique avec un avant-pays. Nonobstant, elle demeure jusqu'à maintenant "la théorie dominante", qui a été la plus fréquemment utilisée pour des analyses sur le développement régional ⁽³²⁾.

C'est en s'appuyant sur les fondements de la théorie générale de la localisation, élaborée par Isard (1949), par le travail de Fisher et Hoover (1949) sur les problèmes de la croissance économique et inspirée par les publications des professeurs Harold Innis et W.A Mackintosh sur la thèse du produit pour expliquer l'histoire de l'économie canadienne, que l'économiste North (1955) présenta son modèle de la base reposant sur cinq étapes ⁽³³⁾. Conçue pour l'étude du processus de développement de nations pionnières, comme l'Australie, le Canada

(30) TIEBOUT, Charles (1956) Exports and Regional Economic Growth. pp. 160-169.

(31) NORTH, Robert (1979) Transport in Western Siberia - Tsarist and Soviet Development. p.2.

(32) AYDALOT, Philippe (1985) Op.cit., p. 120.

(33) ISARD, Walter (1949) The General Theory of Location and Space Economy.

FISHER, Joseph et HOOVER, E. (1949) Research in Regional Economic Growth.

INNIS, Harold (1930) The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History.

MACKINTOSH, W.A.(1923) Economic Factors in Canadian History.

et les États-Unis, la croissance économique dépend, selon l'universitaire étatsunien, de facteurs concomitants, qui sont la demande et la présence d'une ou de plusieurs ressources, ainsi que d'infrastructures de transports adaptés permettant leur exportation vers la région réceptrice.

1. La région ressource est dotée d'une structure économique de type artisanal, fortement axée sur l'agriculture, qui est autosuffisante. Ses échanges avec l'extérieur sont limités en raison d'une carence de modes de transport et d'une économie orientée vers la subsistance plutôt que vers la satisfaction des marchés nationaux ou internationaux.

2. Le désenclavement de la région, grâce à l'amélioration des moyens d'accès au territoire, aura pour conséquence de favoriser l'exploitation des ressources naturelles, aux fins d'exportation vers les régions industrialisées. Pour North, le transport constitue un des fondements constitutifs ayant soutenu la croissance des exportations ⁽³⁴⁾. Par ailleurs, ce renouveau est appelé à contribuer à la naissance de certaines manufactures locales de transformation primaire se spécialisant dans les secteurs d'activités économiques lui ayant donné son impulsion (p. ex. fromageries, laiteries, etc).

3. La croissance du commerce interrégional aura pour effet d'entraîner une mutation de la production agricole. Les fermes laitières, céréalières et spécialisées dans les cultures de fruits et légumes se substitueront progressivement aux fermes de subsistance essentiellement orientées vers les besoins des habitants. Désormais, ces entreprises allaient produire en vue de répondre à la demande extérieure.

4. L'augmentation de la population, essentiellement causée par l'immigration, aura pour effet de justifier une transformation de la structure économique qui donnera naissance au secteur résidentiel afin de desservir le marché local. L'exportation des richesses naturelles n'arrivant plus à combler les besoins de la population, l'économie régionale doit se diversifier, dans le dessein d'annihiler une stagnation économique, ainsi que toute fuite de son capital humain et financier. L'industrialisation était appelée à s'implanter dans la région. Des entreprises oeuvrant dans le secteur secondaire apparaîtront progressivement sur le territoire. Dans les premières décennies, elles s'affairèrent à la transformation de produits forestiers et agricoles, dont l'avant-pays constitue le principal débouché. Mais graduellement, suivant la présence dans la région de ressources énergétiques et minières dont une entreprise peut tirer des bénéfices économiques, la structure industrielle primaire, laissera sa place à des usines grandes consommatrices de ce "capital naturel" (p. ex. aluminerie).

5. L'aboutissement de ce processus est atteint lorsque la région peut s'autoriser à assurer la subsistance d'un secteur résidentiel qui exporte des services spécialisés dans le secteur tertiaire et des facteurs de production (p. ex. ressources humaines et de capitaux vers des régions en voie de développement).

En résumé, suivant la théorie de la base qui s'appuie sur la théorie keynésienne, la variation du revenu régional, qui contribue à l'essor économique de cet espace, repose sur la somme des revenus tirés des secteurs de la base et sur la tendance des habitants à dépenser localement leur salaire, ce qui a pour conséquence de favoriser la naissance d'activités résidentielles.

(34) NORTH, Douglass (1955) Op.cit., p. 254.

L'étude de cas présenté à la fin de cette thèse offre une nouvelle occasion de vérifier si le modèle présenté par North est fondé à l'égard du mécanisme exogène de développement spatial et des relations sous-jacentes appréhendées pour les terres pionnières. Dans ce cas précis, l'économiste étatsunien nous propose un cadre général d'analyse qui appuiera notre réflexion dans le dessein de découvrir s'il existe une corrélation entre la métamorphose géo-économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean et l'avènement du chemin de fer à la fin du XIX^e siècle. Ce modèle offre au chercheur des hypothèses compatibles avec la problématique historique et géopolitique québécoise et l'autorisant à étudier les effets sur le territoire de la politique ferroviaire. En repositionnant ce modèle dans le continuum de l'intervention des forces sociétales et gouvernementales, il permet de l'intégrer dans le cadre conceptuel de recherche.

L'aménagement du territoire

Ayant déjà défini théoriquement l'aménagement du territoire, voici une définition opérationnelle qui la qualifie. Elle possède le mérite de cerner les valeurs devant être quantifiées par les indicateurs:

La notion d'aménagement est liée à toute modification physique de l'espace. Non seulement le fait de construire un édifice, une route ou toute autre infrastructure entraîne une action d'aménagement, mais aussi toute décision visant à modifier le territoire dans sa forme et dans son aspect. (35)

A l'instar des ressources financières octroyées aux programmes ferroviaires, les indicateurs choisis permettent de jauger l'envergure et la forme des moyens mis de l'avant pour susciter l'aménagement du territoire.

Dans une première phase, les extrants destinés à la concrétisation des buts d'un programme seront identifiés à l'échelle de l'État québécois. Pour ce faire, deux variables résultantes de l'action gouvernementale sur l'aménagement du territoire ont été retenues, soit la distribution spatiale du kilométrage de voies ferrées subventionnées et la distribution spatiale de l'aide financière au transport sur rail (tableau 2.1).

Par ailleurs, dans un second volet, quatre groupes multivariés, comprenant des variables issues de cette dimension, sont intimement associés à l'étude de cas du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, soit: la démographie, l'affectation du sol, la géométrie du réseau et le trafic (36).

(35) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1976) Devis relatifs à l'élaboration des schémas régionaux de développement et d'aménagement. pp. 92-93.

(36) Ibid., pp. 150-167.

Cette opération accomplie, dans la mesure du possible les données colligées seront opérationnalisées géographiquement. L'association spatiale des variables permettra de vérifier ultérieurement s'il existe un lien géographique de causalité entre les extrants de la politique ferroviaire et, d'autre part, l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Le développement économique régional

Les variables sélectionnées pour quantifier le développement économique régional ont pour objectif fondamental de vérifier la portée de la politique ferroviaire québécoise sur l'économie régionale du Saguenay-Lac-Saint-Jean, région cible de l'étude de cas. Afin de faciliter l'étude de cette dimension, les variables sont regroupées à l'intérieur d'une classification générale. Cela permet de présenter un profil de l'évolution des activités économiques régionales en fonction de l'avènement du chemin de fer.

Chacune de ces sous-catégories sera analysée en tablant sur l'activité économique régionale, dont les dix variables ont été assemblées à l'intérieur de trois groupes multivariés: 1) ventes; 2) quantité; 3) entreprises (tableau 2.1).

Comme le démontre le tableau 2.1, la valeur et la quantité des produits agricoles vendus, ainsi que le nombre de fermes situées dans la zone d'influence d'une voie ferrée, sont quelques-uns des indicateurs de cette dimension.

Ces indicateurs ont été sélectionnés pour représenter les données de base de la recherche. Ils possèdent une caractéristique mutuelle, soit la possibilité d'être comparés l'une par rapport à l'autre, nonobstant les différences inter ou intrarégionales existantes (p. ex. population).

CHAPITRE III

HYPOTHESES DE RECHERCHE

Le cadre conceptuel a permis d'exposer les grandes dimensions inhérentes à cette thèse (figure 1.2). Cette étape étant connue, le modèle qui est une représentation schématisée d'une réalité permet de caractériser les composantes conceptuelles et de circonscrire l'analyse des relations intrinsèques aux variables à l'étude au sein de l'État québécois. En vue d'élaborer les hypothèses de la recherche, trois types de variables explicatives ont été retenues, soit les indépendantes, les dépendantes et celle de contrôle ⁽¹⁾.

La variable dépendante (l'objet de recherche) est l'assise du système en étant le centre d'intérêt sur lequel le chercheur tente d'agir, par l'entremise d'une variable indépendante, qui constitue la source d'influence susceptible de justifier l'objet du système. Une des propriétés inhérentes à la variable est sa possibilité de se métamorphoser. Dans une même étude, un élément du système a la potentialité d'emprunter, en assujettissement avec la relation où il est impliqué, plus d'une forme de variables (c.-à-d. indépendante ou dépendante). Quant à la variable de contrôle, elle permet de vérifier si son intercession entre les variables dépendantes et indépendantes modifie les liaisons concomitantes appréhendées.

Au coeur de la politique ferroviaire, le gouvernement du Québec est l'élément catalyseur qui reçoit les demandes issues de la dimension forces sociétales. Le modèle cristallise les rapports existant entre l'intrant (accès des éléments de l'environnement au système) et l'agent de transformation (le gouvernement) qui ont pour effet de produire un extrant (la politique ferroviaire) conduisant à l'obtention de résultats spécifiques (l'aménagement du territoire et le développement économique régional), lesquels sont rétroagis sur l'environnement exogène au système (l'État québécois).

La réflexion soumise par le professeur Marcel Pouliot (1980) s'avère intéressante quant aux énoncés fondamentaux qui y sont exposés. Le géographe présente, par le biais d'une approche globale, un exposé schématique sur le rôle instrumental du transport pour l'appareil gouvernemental. Ses propositions constituant une assise explicative plausible et concordante au développement du transport au Québec, elles ont servi de fil conducteur pour l'élaboration de cette problématique.

Cette thèse, par son caractère appliqué, offre l'opportunité de vérifier, à partir d'un cas ostensible une des hypothèses qu'il soumet. A l'effet de contrôler une de ses présomptions et sachant que le transport sur rail est un instrument qui permet à un État (suivant Pouliot,

(1) BOULARD, René (1983) Recherche empirique, p. 58.

entendre ici le gouvernement) de développer son territoire, l'hypothèse générale suivante, adaptée de l'écrit du professeur Pouliot aux fins de la recherche, est posée:

H_g : la finalité du transport est celle de contribuer à l'exercice de la puissance de l'État en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

A cette hypothèse centrale, s'adjoignent trois hypothèses de travail. Conçues à partir des dimensions retenues, elles favorisent l'étude de la synergie concourant à la production d'extrants. Leur fonction est de fournir les fondations nécessaires, afin de seconder par leur affirmation ou leur infirmation la proposition générale (H_g).

H_1 : la politique gouvernementale en matière de transport ferroviaire est le reflet des influences émanant des forces sociétales agissant sur le gouvernement du Québec.

Les demandes issues des forces sociétales concordent avec la politique ferroviaire adoptée et appliquée par l'appareil politico-administratif québécois. En vertu de cette hypothèse, ces flux d'ascendance sont à la source des orientations adoptées par le gouvernement dans ce secteur. Le rapport forces sociétales et gouvernement du Québec autorise l'établissement d'une corrélation entre ces deux dimensions à partir des variables sur les distinctifs et le contenu des communications.

L'hypothèse reliée à cette relation a pour vocation fondamentale d'établir un lien entre les déterminants nominaux des forces sociétales, le contenu de leur message et leurs influences potentielles sur le gouvernement du Québec dans la configuration de sa politique ferroviaire. Dans un tel contexte, des variables comme la représentativité d'intérêt, la représentativité géographique, l'origine ethnique et le contenu du message sont des caractéristiques qui façonnent les extrants et les résultats anticipés par le système.

Les travaux de certains géographes ont adopté les critères issus des forces sociétales en vue d'expliquer le développement d'un réseau géographique comme le transport sur rail. Le géographe Leung est parvenu à établir une parallèle entre le développement du réseau ferroviaire chinois et l'adoption de l'idéologie communiste par le gouvernement de la Chine, lors de l'accession au pouvoir en 1949 de Mao Zedong (1893-1976) (2).

Partant du constat de Eliot Hurst (1974) selon lequel l'histoire du processus décisionnel en matière de transport fut régulièrement soumis à la volonté des grandes entreprises et que peu de géographes ont étudié le lien existant entre ces forces et les effets sur le paysage (3), l'hypothèse H_1 a été retenue.

(2) LEUNG, Chi-Keung (1980) China: Railway Patterns and National Goals.

(3) ELIOT HURST, Michael (1974) Transportation Geography: An Overview. p. 2.

Un des aspects déterminants de cette analyse systémique est l'intégration du processus décisionnel intragouvernemental qui aboutit à la politique ferroviaire. Cette démarche a comme ambition de cerner les liens fondamentaux soutenant les origines et l'aspect que prendra la politique ferroviaire. A cet effet l'hypothèse H₂ a été retenue.

H₂: le gouvernement du Québec par son intervention dans le secteur du transport ferroviaire contribue à l'aménagement du territoire et au développement économique régional.

La seconde hypothèse estime que, depuis 1867, le gouvernement du Québec participe par le biais de ses interventions dans le secteur ferroviaire au développement économique et géographique de son aire d'influence. Elle permet de vérifier si l'apport du gouvernement est effectif et contribue à stimuler une intervention de même qu'une maîtrise assurée sur les leviers manoeuvrant le paysage de l'État québécois.

Cette hypothèse est fondamentalement géographique, car elle cherche à produire une revue détaillée des effets générés sur le paysage par les interventions du gouvernement du Québec dans le secteur ferroviaire. Elle met l'emphase sur l'accointance existant entre la politique ferroviaire, l'aménagement du territoire et développement économique régional. L'hypothèse ouvre la voie à une analyse appliquée des activités ferroviaires du gouvernement, qui par leur caractère résolument géographique, façonne l'espace québécois. L'examen de cette relation a déjà fait l'objet de travaux ou de propositions théoriques (Pouliot, Eliot Hurst), comme il en fut question antérieurement.

Sachant comme le souligne le géographe Wolfe (1962) qu'en tant qu'instrument politique, le transport joue un rôle dans la création, la consolidation et la croissance de tout pays ⁽⁴⁾, l'hypothèse retenue a pour fonction d'emprunter une direction similaire. Elle permettra de savoir si les activités ferroviaires financées par le gouvernement ont contribué à l'aménagement du territoire et au développement économique régional.

La vérification de l'hypothèse a été segmentée en deux parties. Dans un premier temps, l'efficacité de la politique ferroviaire québécoise comme déterminante sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional sera analysée. Deuxièmement, cette hypothèse a pour dessein de déterminer s'il existe une corrélation ou un détachement entre les variables placées dans ce contexte de cause à effet.

Subséquemment, la portée des modifications géographiques et économiques engendrée par les activités ferroviaires subventionnées par le gouvernement fera l'objet de la seconde cellule qui regroupe un ensemble de variables multivariées. C'est par le biais d'une étude de cas que la vérification de l'hypothèse sera complétée.

(4) WOLFE, Roy (1962) *Transportation and Politics: The Example of Canada*. p. 176.

La dernière hypothèse (H3) met l'accent sur les déterminants juridiques qui contribuent à l'étude des aspects géographiques de la thèse. Elle favorise une réflexion afin de découvrir si l'absence de pouvoirs intégraux en matière de transport sur rail est le socle justificateur et contraignant qui a eu pour conséquence d'octroyer au Québec contemporain un réseau ferroviaire répondant peu à la configuration de ses intérêts et priorités.

H3: le gouvernement du Québec en raison de sa souveraineté partielle en matière de transport ferroviaire n'est pas en mesure de contrôler entièrement l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Agissant comme variable contrôle, la souveraineté partielle permet d'examiner si le cadre constitutionnel dans lequel est enchâssé l'État québécois réprime le fonctionnement de la politique ferroviaire du Québec.

La littérature actuelle suggère l'affirmation d'une cause à effet entre l'efficacité d'un gouvernement à intervenir sur le paysage et le degré d'autonomie dont il dispose. Eliot Hurst (1974) estime essentiel d'approfondir l'impact d'un cadre législatif comme obstacle à la production et à la répartition des modes de transport ⁽⁵⁾, alors que Beaudry (1978) suppose que:

Le partage des juridictions constitue actuellement une contrainte sérieuse à l'utilisation des transports comme instrument de politique économique par les provinces, du fait que celles-ci se voient obligées de bâtir leur économie sur un réseau de transport dont elles ne peuvent se servir ou qu'elles ne peuvent contrôler à leur gré. ⁽⁶⁾

L'ensemble des hypothèses étant soumise, le chapitre suivant portera sur l'approche méthodologique qui sera privilégié afin de mesurer et de vérifier la totalité de ces éléments.

(5) ELIOT HURST, Michael (1974) Conclusion: The Development of Transportation Geography. p. 516.

(6) BEAUDRY, Richard (1978) Dans la perspective d'une politique des transports au Québec. p. 336.

CHAPITRE IV

CUEILLETTE DES DONNÉES

4.1 INTRODUCTION GÉNÉRALE SUR LA MÉTHODOLOGIE

La recherche devant être une activité intègre, les scientifiques doivent s'octroyer des techniques qui permettent d'en arriver aux résultats les plus indubitables dans le cadre de paramètres effectifs et éprouvés. Les chapitres antérieurs ont légitimé la thèse en justifiant sa raison d'être, ainsi que le cadre théorique et opératoire d'analyse qui la sous-tend. Ayant présenté les variables et les indicateurs en vue de vérifier les hypothèses appréhendées, cette section a pour objectif de nantir le chercheur de procédés optimaux qui lui permettront de concrétiser ses finalités de recherche.

Toute recherche scientifique se doit d'utiliser les moyens techniques qui favorisent une vérification maximale des dimensions soumises à l'étude. Dans un tel contexte, la méthodologie se définit comme étant: “[...] la description de la méthode qui sera utilisée pour mesurer et contrôler les variables, vérifier les hypothèses et atteindre les objectifs de la recherche” (1).

La quiddité des variables exposées préalablement commande l'utilisation de techniques quantitatives afin d'en respecter les particularités. La démarche empruntée entraîne donc l'adoption d'instruments qui obéissent aux attributs et à la concordance des variables étudiées, de même qu'à notre champ disciplinaire.

Le caractère géographique de la thèse exige une étude spatiale et temporelle de la politique ferroviaire. Néanmoins, ce choix n'évince pas l'usage occasionnel de variables faisant abstraction de spatialité. Un ensemble d'indicateurs géographiques a été retenu dans

(1) BOULARD, René (1983) Recherche empirique, p. 79.

l'intention de replacer à l'intérieur du cadre territorial québécois les extrants et les résultantes de l'intervention gouvernementale dans ce secteur. Selon le géographe Pampalon (1985):

[Le] cadre empirique doit [...] être traduit en termes opérationnels et être adapté, somme toute, aux particularités de l'analyse géographique. [...] L'analyse géographique propose en effet les différents moyens de “spatialiser” notre cadre empirique et d'en explorer ainsi la structure spatiale. (2)

Ce chapitre se veut donc un exposé des bases de données ainsi que des méthodes qui seront utilisées afin de les disséquer. Elles aideront à réaliser une vérification empirique des hypothèses de recherche, par le biais des corrélations positives ou négatives appréhendées entre les variables.

4.2 TYPOLOGIES DES SOURCES DE DOCUMENTATION

La cueillette des données est une activité d'appui méthodologique qui consiste à recueillir des informations pertinentes et saisissables. Cette démarche s'inscrit intimement dans une stratégie de vérification des hypothèses de recherche dont la validité repose sur la disponibilité et la qualification des bases d'information utilisées. Postérieurement à cette opération, le fruit de ce travail de classification sera traité au moyen de techniques précises et adaptées qui aideront à dégager une interprétation des hypothèses de recherche.

Sans sources documentaires, il serait laborieux, voire même invraisemblable, d'effectuer une telle étude. Ces documents offrent la possibilité d'exposer une réalité, afin de l'assimiler et de comprendre les motifs ayant engendré une modification de l'organisation du territoire québécois. Toutefois, la disponibilité des renseignements conditionne l'élaboration des variables et indicateurs. C'est en tablant sur cette contrainte que fut élaborée cette thèse.

Pour les besoins de l'étude, deux types de données fondamentales ont été choisis. Des documents littéraires qui présentent généralement des informations de type qualitatif, tandis que des données quantitatives se retrouvent dans les documents numériques. A cette documentation, sont associés des instruments de recherche qui aident le scientifique à repérer et à identifier le contenu des archives.

Documents littéraires

Les documents reçus ou produits par le gouvernement du Québec constituent des unités d'analyse physique significatives et représentatives de l'activité gouvernementale dans le

(2) PAMPALON, Robert (1985) Géographie de la santé au Québec. p. 15.

secteur du transport ferroviaire. Une multitude de pièces qui prennent la forme de lettres, de rapports, de commissions d'enquête, de discours parlementaires, de politiques ministérielles et de lois, a été produite par les diverses forces sociétales et le gouvernement.

Ce sont les Archives nationales du Québec qui détiennent le mandat d'administrer et de conserver, dans le fonds d'archives gouvernementales, les documents inactifs provenant des ministères et organismes du gouvernement du Québec ⁽³⁾. Ils comprennent des documents privés (p. ex. lettres émanant de groupes d'intérêt) et publics (p. ex. rapports administratifs produits par un ministère.)

Les archives sur l'activité ferroviaire gouvernementale, représentent des dizaines de mètres de documents couvrant la période 1867-1982. Trois fonds d'archives ont été consultés, soit ceux des ministères des Transports (1952-1980) et des Travaux publics (1867-1966), ainsi que celui du Conseil exécutif (ministre d'État à l'Aménagement) pour la période 1976 à 1982 ⁽⁴⁾. Jacques Grimard, qui fut directeur du Centre d'archives de Québec de 1981 à 1987, signale que:

[...] les chercheurs trouveront dans certains des fonds présentés ici des séries hautement révélatrices et riches d'enseignement sur des événements et des secteurs d'activités particuliers. Qu'on songe ici, par exemple, [...] aux lots variés des fonds des ministères des Transports ou des Travaux publics. Il y a là matière à réflexion, étude et recherche pour des décennies. ⁽⁵⁾

Chacune des pièces contenues dans ce fonds est conservée dans des boîtes (aussi appelé: un article), qui sont classifiées et codifiées par un numéro d'article correspondant au système de catalogage informatisé établi par les Archives nationales du Québec (SAPHIR).

Néanmoins, l'organisme ne dispose que d'un répertoire général de ces fonds, ce qui constitue une entrave majeure pour repérer efficacement les pièces convoitées. Cet obstacle fut surmonté, au prix de plusieurs semaines consacrées au dépouillement systématique des articles contenant les documents relatifs au transport ferroviaire. Afin d'aider d'éventuels chercheurs qui s'intéresseraient à l'étude d'autres aspects de la politique ferroviaire

(3) QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1988) Ministère des Affaires culturelles: Rapport annuel 1986-87. p. 31.

(4) Archives nationales du Québec (ci-après ANQ), Fonds du Ministère des Transports, E23. ANQ, Fonds du Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement, E25. ANQ, Fonds du Conseil exécutif (ministre d'État à l'Aménagement), E5.

(5) QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1986) Guide des archives gouvernementales conservées au Centre d'archives de Québec. p. v.

québécoise, les articles consultés, qui présentent un intérêt, ont déjà été répertoriés dans la bibliographie de Stewart (6).

C'est au Centre d'archives de Québec (Sainte-Foy), établi en 1920, qu'est sauvegardée cette documentation déclassée. Quant aux documents dits actifs ou semi-actifs, c'est-à-dire non archivés et encore en usage par l'Administration, ceux-ci ont pu être consultés auprès des corps publics qui en sont les dépositaires. Par ailleurs, les documents parlementaires et administratifs étudiés sont conservés à la Bibliothèque générale de l'Université Laval (Sainte-Foy) et à la Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec.

En sélectionnant, comme seules sources documentaires, les archives institutionnelles du gouvernement québécois, la thèse entend se concentrer sur le matériel élaboré ou détenu par les institutions politiques et l'administration publique au moment d'une prise de décision concernant la politique ferroviaire.

Trois catégories de documents sont retenues: ceux émis par les forces sociétales, les institutions politiques et l'administration publique. Les unités physiques examinées sont le reflet des idées et de l'environnement structurel ayant contribué à l'élaboration de la politique ferroviaire. Elles offrent au chercheur une occasion unique de "revivre" l'ensemble des séquences décisionnelles conduisant aux effets géographiques qui s'en dégageront en fin de processus.

Les forces sociétales

Les documents écrits, présentés au gouvernement par les forces sociétales, sont des preuves claires des efforts déployés en matière de transport sur rail par les groupes d'intérêt et les partis politiques. Constituant un des intrants primaires du système, ils sont une source stratégique d'information sur laquelle s'échafaudent d'éventuelles décisions. Cette approche permet d'établir s'il existe une corrélation entre les propositions issues des forces sociétales et la forme des programmes mis en vigueur par le gouvernement (7).

Les documents de cette catégorie prennent cinq aspects, soit: 1) les programmes des partis politiques ayant réussi à faire élire au moins un député à l'Assemblée nationale depuis 1867;

(6) Michel Stewart dans le cadre de sa thèse intitulée *Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: une entreprise d'état (1875-1882)*, a présenté un index fragmentaire des documents contenus dans le fonds du Bureau des chemins de fer du ministère des Travaux publics. Cet index couvre la période 1867 à 1915 et s'intéresse plus particulièrement aux activités du QMOO. Les Archives nationales du Québec (Sainte-Foy) possèdent un index couvrant la période 1867 à 1966.

(7) BELLAVANCE, Michel (1985) Les politiques gouvernementales: Élaboration, gestion et évaluation. p. 44.

2) les mémoires; 3) les lettres; 4) les pétitions; 5) les résolutions émises par les forces sociétales.

Les institutions politiques

Les principes et les buts soutenant la politique ferroviaire prennent généralement naissance dans les publications parlementaires produites par les institutions de l'Assemblée nationale du Québec. Les documents suivants ont été sélectionnés ⁽⁸⁾ car ils offrent une source officielle et particulière de l'activité gouvernementale menant à l'énoncé et à la concrétisation des grands objectifs de la politique ferroviaire:

- 1) DÉBATS ET COMMISSIONS DE L'ASSEMBLÉE
- 2) DOCUMENTS DE LA SESSION
- 3) LOIS ET LÉGISLATIONS DÉLÉGUÉES
- 4) DÉCRETS MINISTÉRIELS.

L'étude des Débats a porté sur une période de 122 ans, soit du 27 décembre 1867 (1^{re} Législature) jusqu'au 21 juin 1989 (33^e Législature). Sur le plan méthodologique, l'étude des débats de l'Assemblée nationale est ternie par une faiblesse. Pour la période s'étendant entre 1908 et 1963, année de la création du Journal des débats, il n'existe aucune transcription complète et officielle des délibérations de la Chambre. Les chercheurs doivent se borner à un "procès-verbal lapidaire et de comptes rendus journalistiques souvent divergents" ⁽⁹⁾.

Toutefois, l'intervalle fantôme correspond à l'époque la moins importante dans l'activité gouvernementale québécoise dans le domaine ferroviaire. Cela a pour effet d'atténuer les aspects de prime abord négatifs de cette déficience. Cependant, deux documents significatifs des orientations politiques du gouvernement ont été publiés durant cette période, soit les Discours d'ouverture de la session et les Discours du budget.

L'administration publique

La production littéraire de l'administration publique est une base de données de première envergure. Elle offre une vitrine sur les éléments initiateurs, ainsi que les modalités d'application de la politique et de ses programmes. L'étude de l'intégralité de cette

(8) QUÉBEC. Assemblée nationale (1982) Les publications parlementaires d'hier et d'aujourd'hui. p. viii.

(9) SAINT-PIERRE, Jocelyn (1987) État de la recherche sur la reconstitution des débats. p. 13.

documentation est vitale, car c'est au palier des institutions administratives qu'est planifiée, conçue, appliquée et gérée la portée de la politique du transport ferroviaire:

- 1) RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES IMPLIQUÉS DANS DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES.
- 2) ÉTUDES ET RECHERCHES.
- 3) MÉMOIRES.
- 4) DOCUMENTS INTERNES.
- 5) LETTRES ET MÉMORANDUMS.

Documents numériques

Le second type de document est constitué de publications contenant des données statistiques diffusées par les gouvernements québécois et canadien, ainsi que par des individus ou des organisations non gouvernementales. Elles aident, d'une part, à mesurer l'importance quantitative de la politique ferroviaire et, d'autre part, à jauger ses conséquences sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Par exemple, les statistiques agricoles compilées au XIX^e siècle, permettront de contrôler s'il existe une corrélation entre l'avènement du chemin de fer dans une région et son développement agricole.

Documents parlementaires sur les finances

Publiés depuis 1867, ces documents sont un reflet de l'état des finances du gouvernement du Québec. Ils constituent une source de renseignements sérieux indispensables, qui aide à chiffrer les investissements liés aux activités ferroviaires gouvernementales.

Discours du budget

C'est un document dans lequel le ministre des Finances divulgue pour un exercice, "les politiques financières et budgétaires du gouvernement" ⁽¹⁰⁾. Depuis la création de l'État québécois, la présentation du Discours du budget est une occasion pour le gouvernement d'exposer à la population comment les deniers publics seront dépensés et financés en fonction des programmes. C'est également dans cet ouvrage annuel que l'on retrouve les embryons menant à l'adoption de certaines politiques.

Comptes publics

(10) QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? p. 45.

Les comptes publics sont des registres unifiés des opérations financières de chaque ministère et des organismes gouvernementaux en fonction d'un exercice financier. C'est un recueil complet et détaillé des immobilisations physiques, des recettes, des dépenses publiques, de l'état de l'actif, du passif et du financement de l'Administration québécoise.

Réputée pour sa continuation temporelle, comme le souligne Gow (1986), la comptabilité publique “[offre] souvent la seule série de données continues qui [permet] des comparaisons dans le temps.”⁽¹¹⁾ Un des atouts méthodologiques des comptes publics, c'est qu'il autorise une ventilation des données en fonction des programmes et des unités territoriales d'analyse désignée aux fins de la thèse.

Documents statistiques produits par l'Administration

Une gamme étendue de statistiques, permettant de quantifier différents aspects de la vie socio-économique québécoise, a été compilée par les gouvernements du Québec et du Canada depuis 1867. Au Québec, comme dans la plupart des nations, ce sont les administrations publiques qui sont les principales productrices d'informations numériques. Elles sont collectées afin de répondre aux besoins des chercheurs, des planificateurs, des entreprises, etc.⁽¹²⁾.

Recensements du Canada

Le recensement constitue la source principale de données statistiques publiées par le gouvernement du Canada. Publié depuis 1851, sur une base décennale, ce document renferme une gamme étendue d'informations, qui serviront à l'étude de cas sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean. Aux fins de cette analyse régionale les Recensements publiés entre 1871 et 1921 ont été utilisés.

Rapports annuels gouvernementaux

Les rapports annuels sont publiés par chacun des ministères et chacun des organismes gouvernementaux. Ils constituent une source de renseignements importants où sont colligés les objectifs de ces corps publics, de même qu'un résumé qualitatif et quantitatif de leurs activités.

(11) GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. p. 15.

(12) CANADA. Statistique Canada (1980) Comment obtenir et utiliser les statistiques: Guide général de Statistique Canada. p. i.

Les rapports annuels produits par le ministère des Travaux publics du Québec, pour la période 1867 à 1964 et ceux du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour la période 1867 à 1921 renferment une source importante de données statistiques permettant de dresser un profil sur l'évolution du transport ferroviaire en terre québécoise.

Le tableau 4.1 met en relation les indicateurs de la recherche, les publications littéraires et statistiques retenues, le type de données qu'elles contiennent, ainsi que l'organisme producteur.

Tableau 4.1: LES SOURCES DE DOCUMENTATION ET LES INDICATEURS

Sources de documentation	Indicateurs / Modes de numération
<i>Souveraineté partielle</i>	
Le pouvoir déclaratoire du Parlement. Rapports annuels du ministère des Travaux publics.	Nombre de kilomètres de lignes déclaré être à l'avantage général du Canada.
<i>Analyse de contenu des documents issus des forces sociétales et gouvernementales</i>	
Fonds du ministère des Transports. d'un Fonds du ministère des Travaux publics. organisme Fonds du Conseil exécutif. Débats de l'Assemblée nationale du Québec. Documents produits par l'administration publique.	Fréquence du nom d'un groupe d'intérêt, parti politique, d'un ministère ou d'un gouvernemental.
Ibid.	Fréquence du nom d'un lieu repéré, regroupé en fonction des 76 divisions de recensement.
Ibid.	Fréquence de la consonance du nom de l'intervenant.
Ibid. fonction	Fréquence de l'objet de l'intervention en des catégories retenues.
Ibid.	Fréquence des motivations intrinsèques de l'intervenant établi en fonction des catégories retenues.
Ibid.	Fréquence des moyens fonctionnels prônés en fonction des catégories retenues.
Ibid. fonction de	Fréquence de la direction des propos en l'une des catégories retenues.
Ibid. fonction	Fréquence de la direction des propos en de l'une des catégories retenues.

L'étude de cas sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean

Variables liées à l'aménagement du territoire

Extrants matériels des programmes ferroviaires

Rapports annuels du ministère des Travaux publics.	Nombre de kilomètre de voies ferrées subventionnées.
Ibid.	Valeur en dollars (\$) de l'aide versée par division de recensement.

Démographie

Recensements du Canada (Population). (Population)	Pourcentage de la population urbaine. urbaine / Population totale)
Ibid.	Taux de croissance décennale en pourcentage.

Affectation du sol

Recensements du Canada (Agriculture). Ibid. occupée)	Superficie agricole occupée en acres. Pourcentage des terres agricoles améliorées. (Superficie améliorée / Superficie agricole occupée)
Ibid. occupée)	Pourcentage des terres agricoles cultivées (Superficie cultivée / Superficie agricole occupée)

Trafic

Rapports annuels du ministère des Chemins de fer et Canaux.	Nombre de marchandises en tonnes.
Ibid.	Nombre de voyageurs.
Ibid.	Recettes d'exploitation en dollars (\$).

Variables liées au développement économique régional

Ventes

Recensements du Canada (Produits naturels). (\$).	Valeur des produits agricoles vendus en dollars (\$).
Ibid. (\$).	Valeur des produits forestiers vendus en dollars (\$).
Ibid.	Valeur des produits manufacturés vendus en dollars (\$).

Quantité

Recensements du Canada (Produits naturels).	Tonnes ou livres de produits agricoles vendus.
Ibid.	Livres ou cordes de produits forestiers vendus.
Recensements du Canada (Manufactures). vendus.	Tonnes ou livres de produits manufacturés vendus.

Entreprises

Recensement s du Canada (Agriculture). Ibid. fermes.	Nombre de fermes. Superficie des fermes occupées / Nombre de fermes.
Ibid. fermes.	Superficie des fermes cultivées / Nombre de fermes.

CHAPITRE V

TECHNIQUES D'ANALYSE DES DONNÉES

Ces données fondamentales qui constituent le corpus d'informations de la thèse ayant été recensées, il faut disposer de méthodes et de techniques qui favorisent une interprétation scientifique des relations appréhendées entre les variables d'analyses retenues.

Deux instruments de mesure sont utilisés afin d'examiner les informations rassemblées, soit l'analyse de contenu pour l'étude des documents littéraires et le traitement statistique pour l'interprétation des informations numériques et de l'ensemble des indicateurs. Par ailleurs, en conformité avec l'analyse géographique des variables, les données obtenues par le biais de ces techniques seront cartographiées.

5.1 L'ANALYSE DE CONTENU

A la fin du XIX^e siècle, l'essor de la presse écrite amena certains sociologues étatsuniens à développer des techniques objectives pouvant permettre d'étudier scientifiquement le contenu des journaux. L'analyse quantitative de contenu était née.

Ce nouvel outil des sciences humaines a connu son véritable essor au cours de la Seconde Guerre mondiale. Il fut utilisé avec intensité par les services de renseignement des armées des forces alliées afin de décrypter les messages de la propagande allemande. C'est ainsi que les Britanniques purent prévoir quand les fusées V-2 seraient en service opérationnel ⁽¹⁾.

Le raffinement des techniques se poursuivit, notamment par l'utilisation de la statistique et des ordinateurs, alors que de nombreux chercheurs des sciences sociales l'adoptèrent, ce qui contribua à sa généralisation dans les milieux universitaires. Aux États-Unis, Berelson et

(1) KIENZT, Albert (1971). Pour analyser les médias: l'analyse de contenu. p. 44.

Lazarsfeld, qui furent parmi les initiateurs de l'analyse de contenu, publièrent en 1948 *The Analysis of Communication Content*, qui consacrait et encadrait la méthode.

L'analyse de contenu est, selon un des pères de cette technique, Bernard Berelson (1954), une méthode scientifique qui permet “la description objective, systématique et quantitative du contenu manifeste des communications” émises par des individus et des groupes ⁽²⁾. Par le biais de l'étude de documents littéraires, l'analyse de contenu fait appel à des moyens qui favorisent le traitement quantitatif d'informations qualitatives, ce qui permet d'octroyer à l'étude de phénomènes humains un corpus scientifique.

Un chercheur qui utilise l'analyse de contenu doit rencontrer les quatre éléments qui composent la définition de Berelson ⁽³⁾. Il a l'obligation d'employer des instruments qui sont objectifs et fidèles, afin que peu importe l'utilisateur de l'instrument de mesure, les résultats obtenus soient quasi analogues d'une expérimentation à une autre. Ceci nécessite une définition explicite des catégories, des unités ainsi qu'une normalisation des critères métrologiques.

Dans le présent cas, un seul codeur, soit l'auteur de la thèse, a été appelé à traiter l'ensemble des documents soumis à l'analyse de contenu. Dans ce contexte, il appert que les erreurs d'interprétation des informations ont été réduites à leur plus simple expression, sachant que les critères d'enregistrement ont été élaborés par ce même chercheur.

Deuxièmement, l'analyse se doit d'être systématique. Au moyen de l'instrument de mesure, c'est-à-dire les fiches d'analyse (Annexe A), l'ensemble des données traitées a été réparti dans une des catégories sélectionnées antérieurement, lesquelles sont exhaustives et mutuellement exclusives. De cette façon seront inclus ou évacués des éléments d'informations, alors que chaque unité d'enregistrement possède un caractère exclusif. L'objectif est d'enrayer, en annihilant les biais possibles, “[...] toute sélection arbitraire qui ne retiendrait que les éléments en accord avec les thèses du chercheur” ⁽⁴⁾.

Il est à signaler que la totalité des quelque deux mille pièces analysées a pu être répartie sans difficulté dans une des catégories retenues.

(2) LINDSEY, Garner (1954) *Handbook of Social Psychology*. -Cité dans: GRAWITZ, Madeleine (1984) Méthodes des sciences sociales. p. 652.

(3) BERELSON, Bernard (1952) Content Analysis in Communication Research.

(4) KIENZT, Albert (1971). Op. cit., p. 150.

La quantification constitue la troisième composante de cette définition. Alors que les informations examinées sont de types qualitatifs, l'analyse de contenu doit favoriser la conversion des communications recueillies en données quantitatives.

La plus conventionnelle de ces mesures, c'est la fréquence qui indique la répétition d'une unité d'enregistrement. Berelson prônait l'utilisation généralisée de cet instrument qui met l'emphase sur le caractère répétitif des mots ou des thèmes pour vérifier une hypothèse. Toutefois, la fréquence d'une idée dans un message n'est point garante de son importance par rapport à l'ensemble d'une communication. C'est dans cette intention que le professeur américain Charles Osgood (1959) développa l'analyse de contingence pour étudier les corrélations existant entre les unités mesurées, fournissant ainsi des résultats plus probants.

Finalement, le scientifique doit se restreindre à l'examen du contenu manifeste des messages, tout en se gardant d'inférer sur les déterminations potentielles de l'initiateur de cette communication ce qui minimise la prééminence de ses idées préconçues sur l'objectivité de la recherche. Selon Kientz (1971), l'analyse de contenu doit porter “[...] sur ce qui a été effectivement exprimé, et non sur le contenu présumé en fonction de ce que l'on sait ou croit savoir de la psychologie et des intentions des auteurs-émetteurs” (5).

Les catégories ayant la qualité d'être précises et le codeur devant travailler avec des fiches de codage comportant des choix fermés, l'analyse des données porte uniquement sur le contenu manifeste des messages. Ceci annihile les effets non désirés.

A la lumière de ces propos, l'analyse de contenu offre, à celui qui s'y intéresse, des techniques objectives et fiables qui aident à disséquer une masse de données littéraires, sans ressources pécuniaires importantes et dans un temps relativement restreint.

Méthode d'analyse

Unités de codage

Dans le dessein d'examiner les hypothèses de la recherche, les communications devront être démembrées en trois types d'unité d'analyse significative en vue de rassembler les éléments de même nature par catégorie.

Par unité d'enregistrement, il faut entendre “le segment déterminé de contenu que l'on caractérise en le plaçant dans une catégorie donnée” (6). En fonction de ses besoins, le

(5) Ibid.

(6) GRAWITZ, Madeleine (1984) Ibid., p. 673.

chercheur portera son choix sur l'unité d'enregistrement qui permettra une quantification optimale de l'item étudié (p. ex. intervention d'un député).

Le mot constitue la plus minuscule unité d'enregistrement qui est identifiable à partir de termes-clés, alors que le thème permet de révéler un contexte intimement lié à l'idée que recouvre une des catégories ⁽⁷⁾. Par rapport au mot ou à la phrase, cette dernière unité offre la prérogative de mieux cerner dans leur globalité les messages comportant des points de vue, des choix précis ou des jugements.

Ces deux unités d'enregistrement ont fait appel au mot pour identifier la représentativité d'intérêt, la représentativité géographique (à chaque nom de lieu est attachée une division de recensement), l'origine ethnique et l'objet de l'intervention.

A ces critères quantitatifs s'ajoute un indicateur qualitatif, soit la consonance d'un nom qui permet d'identifier l'origine ethnique d'un émetteur ⁽⁸⁾. Quant aux aspirations investies, aux moyens fonctionnels et à la direction des propos face à la politique ferroviaire, ils relèvent du thème.

L'ensemble des variables utilisées dans la recherche est de type nominal. En fonction des caractéristiques des catégories d'analyse, l'analyste n'aura qu'à identifier dans le document retenu, les indicateurs choisis afin de répartir l'unité dans le groupe approprié ⁽⁹⁾.

Quant à l'unité de contexte, c'est un fragment qui englobe l'unité d'enregistrement (p. ex. la phrase versus le paragraphe). Elle permet au scientifique de bonifier l'interprétation d'une unité d'enregistrement par rapport à son contexte dans l'intention de renchérir l'analyse des données. Dans le cadre de la thèse, l'item (p. ex. Discours du budget) ou plus concrètement le document écrit sur lequel porte l'analyse, constitue le support physique de l'information. Par exemple, c'est par rapport à l'unité de contexte que la direction d'un thème pourra être qualifiée. Dans le cas des débats parlementaires, l'unité de contexte qui a été retenue est l'intervention du député, alors que pour les autres éléments, c'est la lettre ou le document.

Les unités de contexte sélectionnées étant généralement de petite taille, elles sont supposées être fiables et valides.

(7) HOLSTI, Ole (1969) Content Analysis for the Social Sciences and Humanities, p. 116.

(8) GAGNON, Nicole (1978) Méthode quantitative de l'analyse de contenu, p. 41.

(9) Ibid., p. 25.

L'unité de numération réfère aux moyens utilisés afin de quantifier les unités d'enregistrement ⁽¹⁰⁾. En association avec l'étude des corrélations inter-variables, la fréquence sera utilisée, par l'identification de mots-clés, pour mesurer l'intensité de la représentativité d'intérêt, de la représentativité géographique, de l'origine ethnique, de l'objet d'intervention, des aspirations investies et des moyens fonctionnels prônés. D'ailleurs, comme le souligne Kientz:

[...] le critère fréquence sert surtout à hiérarchiser les unités, les thèmes, les catégories isolées dans un système de messages. Le classement par fréquences correspond à un classement par ordre d'importance. L'analyse de fréquence permet de dégager les "mots-clés", les thèmes majeurs, les centres d'intérêts, les foyers d'attention, etc. ⁽¹¹⁾

La fréquence comme unité de numération permet de dresser le profil d'une situation. Néanmoins, son potentiel d'interprétation des phénomènes sociaux demeure statique et se limite à présenter un état de la situation des forces respectives oeuvrant au sein du cadre systémique. Charles Osgood a contribué à bonifier et à dynamiser l'analyse de contenu en perfectionnant les méthodes d'analyse ⁽¹²⁾.

Dans un premier temps, l'universitaire étatsunien propose d'analyser la direction des propos issue d'une communication en vue de déterminer l'attitude de l'émetteur, en qualifiant son intervention de favorable, défavorable, ou neutre face à un thème. Sa contribution aide l'analyste de contenu à établir la signification et l'orientation des propos contenus dans le message en agissant sur le thème.

Par ailleurs, Osgood propose une autre mesure, soit l'étude des corrélations existant entre les variables, ce qui favorise la vérification des hypothèses proposées antérieurement. L'analyse de contingence permet d'analyser les relations existant entre des variables à partir des résultats obtenus par la compilation des fréquences. Cette méthode procède de la prémisse que les idées et les émetteurs d'un message sont liés et qu'il est possible de prouver par la statistique l'existence de telle association ⁽¹³⁾.

L'auteur de la thèse présuppose que la fréquence et l'analyse de contingence sont des mesures valides qui reflètent avec précision les particularités des unités d'enregistrement sélectionnées en accord avec les concepts de la recherche. Il assume par ailleurs qu'elles

(10) KRIPPENDORFF, Klaus (1980) Content analysis: An Introduction to its Methodology. p. 60.

(11) KIENZ, Albert (1971). Op.cit., p. 162.

(12) OSGOOD, Charles (1959) The Representational Model and Relevant Research Methods. pp. 63-64.

(13) KRIPPENDORFF, Klaus (1980) Op.cit., pp. 114-115.

permettent une comparaison équitable et juste entre les centaines d'unités soumises à l'analyse de contenu ⁽¹⁴⁾.

Choix de population

L'ensemble des documents littéraires produit par le gouvernement du Québec, relativement à la politique ferroviaire québécoise, fut analysé par le biais de l'analyse de contenu. Le tableau 5.1 indique le nombre de documents ayant été traités par groupe.

Tableau 5.1: LE CHOIX DE POPULATION PAR GROUPE ET PAR PÉRIODE

Périodes	Forces gouvernementales	Forces sociétales	Total
1867-1920	890 (61,8%)	549 (38,2%)	1 439 (59,5%)
1921-1970	65 (53,7%)	56 (46,3%)	121 (5,0%)
1971-1990	633 (73,8%)	225 (26,2%)	858 (35,5%)
Total	1 588 (65,7%)	830 (34,3%)	2 418

La quantité modérée de documents produits depuis 1867 et leurs regroupements dans quelques fonds, privilégient une étude exhaustive des archives gouvernementales québécoises dédiées à la politique ferroviaire.

Dans l'ensemble, 2 418 pièces ont été traitées aux fins de l'analyse de contenu. A cet égard, le tableau 5.1 fournit des renseignements intéressants quant à la répartition des unités étudiées en fonction de la période et du groupe.

La première conclusion qui en ressort, c'est que la proportion d'unités produites tant par les forces gouvernementales (65,7%) que par les forces sociétales (34,3%) est en déséquilibre. Ce résultat n'est guère étonnant, sachant que dans leurs années les plus dynamiques, les institutions politiques (p. ex le Parlement) et l'administration publique furent au coeur des débats et des discussions concernant l'élaboration et la mise en application de la politique ferroviaire. Cela a eu pour effet d'influencer le décompte final.

Analysé par intervalle de temps, l'on constate que le poids de chaque segment temporel est représentatif de l'importance qu'a occupé la question ferroviaire à chacune de ces époques. L'activité ferroviaire du gouvernement ayant été à son zénith durant la période 1867-1920, il

(14) HOLSTI, Ole (1969) Op.cit., p. 122.

est compréhensible de relever que, sur l'ensemble des documents recueillis, 59,5% furent produits à cette époque. Quant à la phase subséquente, elle est le reflet du déclin du dynamisme québécois dans ce secteur (5%), alors que la période 1971-1990 indique un intérêt nouveau pour le transport sur rail (35,5%).

Technique d'enregistrement et d'analyse des données

Les données ont été colligées par le biais de trois fiches d'enregistrement des éléments (Annexe A). La première est destinée à l'étude des communications émanant des forces sociétales, une seconde s'attarde à celles produites par les institutions politiques et finalement une dernière aux extraits issus de l'Administration publique québécoise. À chaque catégorie, est impartie un chiffre qui facilite le traitement quantitatif et l'uniformisation des informations recueillies.

Plus de deux mille trois cents unités de contexte ayant été examinées, il devenait fructueux de recourir au micro-ordinateur, afin d'activer l'étude de ces renseignements. Cet outil électronique offre l'avantage de pouvoir manipuler rapidement un immense volume de données, tout en accélérant l'analyse statistique.

Dans le dessein d'améliorer la précision du traitement des centaines d'unités d'information recueillies, un puissant progiciel de gestion de base de données, appelé *dBase III Plus* a été retenu. Ce logiciel ayant l'attribut de permettre une structuration des relations existant entre les variables à l'étude, il sera possible de vérifier les hypothèses préalablement soumises.

Des méthodes statistiques élémentaires, telles la fréquence et les pourcentages, ainsi que la cartographie seront utilisées pour analyser et représenter les données recueillies, dans le dessein d'en faire ressortir d'éventuelles corrélations.

5.2 LE TRAITEMENT CARTOGRAPHIQUE DES DONNÉES

Les données statistiques recueillies feront l'objet d'un traitement réalisé au moyen de fréquences et de pourcentage. Dans le dessein d'octroyer un sens à ces chiffres, ils seront présentés, dans la mesure du possible, sous la forme de cartes.

Dans la problématique qui nous intéresse, les informations statistiques seront traitées par le biais de deux unités spatiales, soit les régions de recensement et les divisions de recensement (Annexe B). Ces unités ont l'avantage d'avoir eu une existence continue depuis 1871, d'autant plus qu'elles ont subi au fil des ans des modifications mineures, ce qui permet de préserver le caractère hétérogène de la représentation des données collectées.

Pour chacune des trois périodes adoptées préalablement, soit 1867-1920, 1921-1970 et 1971-1990, une seule base cartographique de référence fut utilisée, afin d'uniformiser l'analyse des données recensées à travers le temps. C'est le découpage en vigueur lors du Recensement de 1981 qui a été adopté pour la présente thèse. Le nombre de divisions de recensement a évolué au cours des décennies. En 1981, le territoire québécois était divisé en 76 divisions de recensement.

A cette première unité s'en ajoute une plus vaste qui permet des analyses spatiales couvrant dix grandes régions: c'est la carte des régions de recensement. Son découpage se confond ni plus ni moins avec les limites des régions administratives, adoptées par le gouvernement du Québec au cours de la décennie 1960. Son atout est d'offrir au chercheur un mode de représentation permettant d'effectuer des comparaisons interrégionales, facilitant d'autant plus l'étude des différences ou des similitudes au sein de l'État québécois en matière de transport ferroviaire.

Par ailleurs, pour l'étude de cas sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, des cartes des flux de circulation seront présentées dans le dessein d'offrir une meilleure visualisation spatiale des échanges intra et interrégionaux. Finalement, des cartes générales et thématiques permettront de compléter l'information déjà introduite dans le texte.

5.3 JUSTIFICATION MÉTHODOLOGIQUE

L'analyse de contenu

L'analyse de contenu offre plusieurs avantages aux scientifiques qui s'y intéressent. Elle offre une flexibilité importante quant à la stratégie de vérification qui s'offre à l'analyste, ce qui lui permet d'adapter ses opérations de cueillette d'informations à ses besoins de recherche. Si les indicateurs et les cadres de codage sont minutieusement choisis, il disposera d'instruments de mesure qui minimisent les effets de contamination propres à certaines techniques d'enquête.

Il est relativement peu onéreux de mener une analyse de contenu et les archives gouvernementales offrent une source inépuisable de ressources. Toutefois, l'abondance de cette information peut constituer une "boîte de Pandore", car le chercheur se doit de localiser, dans cette mer d'archives, les données pertinentes à sa recherche. Par ailleurs, il faut savoir composer avec le fait que certains documents ou séries sont introuvables ou incomplètes. L'interruption de la transcription des débats parlementaires québécois pendant plusieurs décennies constitue un impératif avec lequel il a fallu composer. Par contre, les documents écrits offrent une source inestimable et inégalable pour celui qui désire obtenir un témoignage d'événements et d'actions passés lorsque les émetteurs de ces messages sont

défunts. Dans le cadre d'une recherche couvrant une longue période de temps, il était irréalisable pour l'auteur d'interviewer les politiciens et fonctionnaires québécois ayant participé à l'élaboration et la gestion de la politique ferroviaire au XIX^e siècle. Telle une machine à voyager dans le temps, l'analyse de contenu permet d'acquérir des connaissances à partir de documents qui sont la mémoire collective du Québec.

L'analyse de contenu utilise des techniques de collectes discrètes, par comparaison à d'autres méthodes d'enquête utilisant l'entrevue ou le questionnaire ⁽¹⁵⁾. Elle permet d'obtenir une information plus judicieuse et objective que par un contact direct et personnel avec l'émetteur d'un message. Les réponses verbales de l'interviewé peuvent être biaisées s'il est méfiant face aux objectifs de l'étude, se sent observé par le chercheur, ou est mal à l'aise pour répondre à certaines questions litigieuses. Les documents écrits donnent accès à une multitude de renseignements qui seraient difficiles à obtenir lors d'une entrevue. Les propos de l'interviewé sont parfois imprécis, tandis qu'il peut passer sous silence des éléments importants et ce d'une manière involontaire ou préméditée.

Le traitement cartographique des données statistiques

Les promoteurs des systèmes de transports, qu'ils soient terrestres, maritimes ou aériens, ont su déployer, au fil des décennies, un ensemble de réseaux interdépendants ou affranchis les uns par rapport aux autres. Dans cette perspective, la carte se veut le reflet d'une réalité physique (p. ex. tracé d'un chemin de fer) qu'elle répercute sur une surface ayant une représentation unie ou bi-dimensionnelle. Selon Raveneau (1971), elle aide à mesurer un réseau ferroviaire sur la base de: 1) l'infrastructure; 2) les quantités transportées; 3) le rayonnement des moyens de transport qui détermine l'accessibilité ⁽¹⁶⁾.

La représentation cartographique s'avère un des moyens fondamentaux de synthèse graphique des activités humaines dans l'espace. Elle offre au géographe un instrument qui l'aide à résumer par le biais du traitement graphique la configuration d'un réseau ferroviaire et ses effets de diffusions spatiales. La carte permet de positionner sur un territoire l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire le parcours d'une ligne ou le nombre de voies. Comme le souligne George (1954), “[...] les courants d'échange sont une réalité géographique; ils sont cartographiables” ⁽¹⁷⁾. Une carte permet d'imager les flux d'échanges interrégionaux de personnes et de marchandises, les noeuds de transit, le trafic inhérent aux

(15) KRIPPENDORFF, Klaus (1980) Op.cit., pp. 29-30.

(16) RAVENEAU, Jean (1971) Cartographie thématique, p. 5.

(17) GEORGE, Pierre (1954) La géographie économique, p. 37.

lignes ferroviaires, etc. Elle favorise l'analyse des effets et des phénomènes d'entraînement de ces réseaux (p. ex. les interactions entre des points).

La cartographie constitue donc une des techniques géographiques afin d'en arriver à une localisation intégrale d'éléments liés à la réalité d'un territoire (p. ex. chemin de fer). Suivant le Comité français de cartographie, la carte “[...] est une représentation conventionnelle, généralement plane, en positions relatives de phénomènes concrets, abstraits, localisables dans l'espace” (18). Nonobstant, les problèmes méthodologiques (p.ex. les échelles) que pose au géographe la représentation basée sur les cartes géographiques ou topologiques, ces instruments se doivent d'être utilisés dans toute étude sur les réseaux de transport ferroviaire.

Les cartes géographiques possèdent l'avantage de localiser dans son environnement réel un réseau. Par le biais des informations contenues sur le fond de carte, le géographe dispose de données intéressantes qui lui permettent d'établir des corrélations entre les caractéristiques physiques et humaines du territoire et le tracé de la voie ferrée. Quant aux cartes topologiques, elles permettent de faire abstraction des contraintes imposées par l'échelle et la distance séparant des points. Ceci constitue un atout pour la description de certaines interactions intra-réseaux (p. ex. les flux de circulation).

Chacun de ces modes de représentation possède des avantages méthodologiques qui aident à la bonification de l'interprétation des informations géographiques relativement aux voies ferrées.

(18) ANDRÉ, Albert (1980) L'expression graphique: cartes et diagrammes. p. 131.

CHAPITRE VI

LE QUÉBEC UN CAS FERROVIAIRE UNIQUE?

6.1 INTRODUCTION

Au cours des dernières décennies, le gouvernement du Québec a opté pour certaines orientations politiques qui ont marqué le développement du transport ferroviaire sur son territoire. L'analogie, avec trois expériences étrangères, aidera à positionner la problématique québécoise par rapport à des États ayant un régime constitutionnel ressemblant à celui en vigueur au Québec.

6.2 L'AUSTRALIE

L'Australie, nation-continent d'une superficie de 7 686 844 km², constitue l'exemple par excellence d'un pays qui s'est doté du transport ferroviaire pour soutenir l'occupation et l'exploitation de son territoire.

A l'aube du XX^e siècle, la découverte de gisements d'or dans la colonie de Victoria amorça le développement économique du continent (figure 6.1). En une décennie, plus d'un demi-million de sujets britanniques, attirés par la fièvre aurifère, émigrèrent dans ce territoire, propriété de leur mère-patrie. Néanmoins, les ambitions idylliques de plusieurs furent atténuées par leurs explorations infructueuses. Une partie de ces colons, trop pauvres pour repartir vers l'Europe, s'établirent sur les terres nouvelles du continent les plus fertiles, afin d'y pratiquer l'agriculture et l'élevage.

L'avènement du chemin de fer en Australie est avant tout l'histoire du déploiement de la civilisation occidentale dans les régions est et sud-ouest de ce continent. Entre 1860 et 1930,

le rail a contribué puissamment à l'extension de l'oekoumène australien, en étant l'assise des politiques de dispersion territoriale des populations. Ces politiques, que les gouvernements coloniaux, puis ceux de la Fédération avaient instaurées, ont permis de créer des dizaines de fronts pionniers dans les zones prometteuses de l'île océanique ⁽¹⁾. Face à ce défi, les politiques ferroviaires coloniales étaient appelées à consolider les lignes directrices de ces plans de peuplement. En parallèle avec le développement des chemins de fer interurbains, le transport ferroviaire urbain a connu une croissance soutenue jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Suivant la tendance internationale, le nombre de passagers fréquentant les trains de banlieue et les tramways, desservant les principaux centres urbains du pays, n'a cessé depuis de diminuer au rythme annuel de 15%, ceci à l'avantage de l'automobile ⁽²⁾.

Sur le plan géopolitique, les années 1860 furent marquées par la délimitation quasi définitive des frontières des six États, membres du futur Commonwealth (figure 6.1). Dès le milieu du XIX^e siècle, unis par le désir de cohabiter au sein d'une seule et même unité constitutionnelle, des discussions furent entamées entre les dirigeants politiques issus des colonies. Leur but était de créer une Fédération australienne.

L'éloignement de la métropole, centre de décision politique et économique, l'incoordination des politiques des gouvernements des six colonies (p. ex. le transport sur rail constitue l'exemple le plus flagrant de cette situation), l'absence d'une autorité centrale australienne, ont nui sérieusement au développement harmonisé de l'île ⁽³⁾. Après de nombreuses délibérations et la ratification de la Constitution du nouvel État en juillet 1900, le Commonwealth australien devenait réalité le 1^e janvier 1901.

Condition essentielle pour l'adhésion de l'Australie occidentale à l'Union, la construction par le gouvernement fédéral d'un chemin de fer transcontinental constituait la clé pour soutenir l'unité insulaire de la nouvelle entité géopolitique. Tout comme au Canada quelques années plus tôt, le rail a contribué à la fondation d'un espace géographique, politique et économique commun et unificateur des anciennes colonies australiennes de l'Empire britannique.

(1) HOLMES, J. (1978) Population. pp. 351-352.

(2) AUSTRALIE. Australian Information Service (1982) Railways in Australia. p. 4.

(3) ROBINSON, K. (1978) Space, Politics and Territorial Organisation. p. 374.

Figure 6.1 ICI ETAT + ECARTEMENT

Le transport sur rail est né en Grande-Bretagne au début du XIX^e siècle. Bien avant la création de la Fédération australienne, chacune des colonies de l'île, avec l'accord de la mère-patrie, s'était pourvue de lignes ferroviaires qui étaient généralement construites par l'entreprise privée. Néanmoins, en raison des difficultés financières qui accablaient régulièrement ces compagnies, c'est aux gouvernements coloniaux que revient la propriété de la majorité des voies établies sur leur territoire.

En 1987, une grande partie du réseau ferré australien appartenait au secteur public (96,8%), seuls quelques chemins de fer voués au transport de minerais relevaient d'entreprises privées (3,2%) (4). Sur cette île-continent, l'intervention gouvernementale est très présente dans tous les secteurs d'activité économique, notamment dans le transport. Il est d'ailleurs de notoriété publique que les pouvoirs publics en Australie agissent comme un catalyseur appelé à résoudre ponctuellement les grands problèmes de la société australienne. Dans ce pays neuf, l'absence de capitaux autochtones suffisants pour supporter ces investissements massifs explique le rôle prépondérant qu'a joué l'État dans le développement de l'Australie.

Le socialisme pragmatique, auquel ont adhéré la plupart des dirigeants politiques australiens depuis la création du Commonwealth, a favorisé le développement d'un réseau orienté vers les besoins intérieurs des régions. A la fin du XIX^e siècle, lorsque la culture céréalière se développa, les autorités régionales concernées ont appuyé cette industrie par l'établissement de nombreux tronçons ferroviaires qui ont permis de fortifier le trafic intérieur.

Comme le note Butlin (1964), les gouvernements coloniaux australiens percevant les importantes économies externes qui seraient générées chez eux, par l'établissement de ce mode de déplacement, furent motivés à s'impliquer directement dans ce domaine (5). Malgré les coûts engendrés par l'exploitation de ces chemins de fer, la propriété publique se justifiait amplement par les bénéfices qu'elle engendre, en favorisant un contrôle accru des États sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional d'une nation en construction.

Le premier chemin de fer australien fut inauguré en septembre 1854. Il reliait Port Melbourne (Sandridge) à Melbourne dans l'État de Victoria. Dès lors, un important réseau ferroviaire se développa dans les contrées peuplées du sud-est du continent. Il est intéressant de constater que la géopolitique pré-fédérative a eu des effets fondamentaux sur le développement et l'interconnexion du réseau ferré de l'île. Encore aujourd'hui, c'est une cause de préjudice pour l'uniformité du système ferroviaire en terre australienne.

En raison de l'absence d'une véritable politique continentale homogène, le réseau ferré colonial s'est étalé, non pas dans une perspective de développement insulaire, mais plutôt en fonction des besoins intrinsèques à chaque zone, lesquelles étaient endiguées par leurs frontières politiques respectives. Cela a contribué au morcellement régional et géographique des lignes ferroviaires au détriment d'une coordination pan-australienne (6).

(4) TODOR, Marie (1987) *The Pocket List of Railroad Officials*. pp. 615-617.

(5) BUTLIN, N. (1964) *Investment in Australian Economic Development 1861-1900*. p. 293.

(6) GOLLEDGE, R. (1968) *Transportation and Trade*. pp. 310-311.

Cette division fut accentuée par l'adoption de normes d'écartement des rails différentes entre les régions de l'île (tableau 6.1 et figure 6.1). Pour certains australiens, cette incompatibilité des réseaux constitue une tragédie nationale qui fut soutenue pendant plus d'un siècle et qui engendre des coûts importants pour l'économie du pays ⁽⁷⁾. Tandis que la Nouvelle-Galles du Sud préféra l'écartement standard (1 435 mm), le Victoria et l'Australie méridionale adoptèrent l'écartement large (1 600 mm), alors que l'Australie occidentale, le Queensland et la Tasmanie, avaient l'écartement métrique (1 067 mm) ⁽⁸⁾.

Tableau 6.1: LONGUEUR DES VOIES FERRÉES AUSTRALIENNES, PROPRIÉTÉS DES GOUVERNEMENTS SUIVANT L'ÉCARTEMENT (30 JUIN 1984)

Réseau	1 600 mm	1 435 mm	1 067 mm	Double	Total (km)
Australian National Rlys	2 001	3 636	1 813	-	7 450
Australie méridionale	130	-	-	-	130
Australie occidentale	-	1 213	4 239	171	5 623
Nouvelle-Galles du Sud	-	9 884	-	-	9 884
Victoria	5 458	313	-	12	5 783
Queensland	-	111	10 270	-	10 381
Total continental	7 589	15 157	16 322	183	39 251

Source: CASTLES, Ian (1986) Year Book Australia 1986, p. 480.

Ces distorsions sont la résultante de l'absence de concertation politique entre les intervenants ferroviaires coloniaux, et ce, malgré les mises en garde du gouvernement métropolitain. En raison de cette situation, d'onéreux frais sont attachés au transbordement inter-réseau des voyageurs et des marchandises dû à la multiplicité du matériel ferroviaire en usage ⁽⁹⁾.

Depuis le début du XX^e siècle, les autorités australiennes ont tenté d'établir une standardisation de l'écartement des rails sur l'île. L'application de la politique ferroviaire d'uniformisation prônée par le gouvernement central se fit souvent avec difficulté, les États

(7) McCUSKER, N. (1962) The Standard Gauge Railway System between Sydney and Melbourne, p. 15.

(8) Ibid.

(9) MATHEWS, Russell (1967) Public Investment in Australia: A Study of Australian Public Authority Investment and Development, pp. 96-97.

n'y voyant qu'une immixtion fédérale dans leur autonomie ⁽¹⁰⁾. L'extrait d'un article paru en 1911 dans le *Brisbane Courier* est révélateur d'un discours encore d'actualité dans certains États:

From a business point of view it may be desirable that the Commonwealth Government should accept larger responsibilities, seeing that it has seized the largest proportion of the previous living revenues of the States from customs and Excise, but any policy which gives the Federal Government control over the State railways must be regarded with suspicion as being part of the movement to bring about unification and to destroy the autonomy of the States as partners in the Federation. [...] The question of uniformity in a railway gauge throughout every part of Australia under Federal patronage has therefore resemblance to political unification [of the nation]. ⁽¹¹⁾

Néanmoins, l'ambition principale qui animait les autorités fédérales était bien plus de faciliter la circulation continentale aux fins de commerce, ainsi que pour les besoins de la défense nationale, que de s'arroger de nouveaux pouvoirs au détriment des États.

Au milieu de la décennie 1950, conscient des problèmes qu'avaient causé l'absence d'une norme continentale, notamment lors de la Seconde Guerre mondiale, alors que le déplacement du matériel militaire et des troupes avaient été ralentis par cette carence, le Parlement du Commonwealth, en accord avec certains États, adopta un ambitieux programme, afin d'unifier l'écartement des voies principales du pays ⁽¹²⁾.

Contrairement à la situation prévalant en Amérique du Nord britannique où c'est la création de la Fédération canadienne qui a initié la construction du réseau ferroviaire, en Australie la plupart des principales lignes ferrées ont précédé l'avènement du Commonwealth. La Constitution de 1900, loin de résoudre le problème des politiques ferroviaires multiples et souvent incompatibles avec les intérêts nationaux, a consacré le rôle des gouvernements régionaux dans ce secteur.

Suivant la Constitution, les pouvoirs des anciennes colonies sur les chemins de fer et les tramways circulant à l'intérieur de ses frontières, sont reconduits, ce qui démontrait le respect qu'avaient les pères de l'Australie pour les régionalismes; ce qui a fait dire au géographe Rimmer (1977), qu'en raison de ces pouvoirs constitutionnels, les États fonctionnaient tels des “self-sufficient regional islands” ⁽¹³⁾.

(10) PRINCE, E. (1976) *Towards National Railway Planning by the Commonwealth Government*. pp. 68-70.

(11) *Brisbane Courier*, 9 octobre 1911. -Cité dans: Ibid., p. 69.

(12) McCUSKER, N. (1962) *Op.cit.*, pp. 16-17.

(13) RIMMER, Peter (1977) *Freight Forwarding: Change in Structure, Conduct and Performance*. p. 171.

Les expériences constitutionnelles nord-américaines ont inspiré les pères de la Charte australienne lors de sa rédaction ⁽¹⁴⁾. La répartition des juridictions ferroviaires au Canada donne aux provinces une compétence exclusive sur les lignes locales mais, implicitement, c'est le gouvernement central qui détient un pouvoir de dernier ressort sur ce réseau.

En vertu des pouvoirs que lui confère la Constitution du Commonwealth australien, le Parlement fédéral détient une compétence complète sur le transport inter-état, notamment aux fins de défense nationale. Toutefois, à la différence du cadre canadien, le gouvernement australien se doit d'obtenir l'autorisation des États avant de procéder à l'acquisition ou à la construction d'un chemin de fer sur son territoire. Voici les paragraphes de la Constitution relatifs à cette question:

51. (xxxii) The control of railways with respect to transport for the naval and military purposes of the Commonwealth:

(xxxiii) The acquisition, with the consent of a State, of any railway of the State on terms arranged between the Commonwealth and the State:

(xxxiv) Railway construction and extension in any State with the consent of that State: ⁽¹⁵⁾

Ces paragraphes sont le reflet de l'importance que les australiens octroyaient au début du XX^e siècle au transport sur rail. Perçu comme un outil de développement économique, l'on favorisait une approche flexible pour encourager les échanges commerciaux entre les régions ⁽¹⁶⁾.

Toutefois, même s'ils possèdent une compétence entière, la Constitution ne leur concède qu'un pouvoir de taxation restreint. Dans ce contexte, une portion importante des revenus de fonctionnement des entreprises ferroviaires étatiques est tributaire des paiements de transfert que leur verse annuellement le Parlement du Commonwealth.

Au début de la décennie 1970, dans le dessein d'amoinrir les inégalités interrégionales et d'alléger les charges financières des États, le gouvernement du Commonwealth leur offrit de se départir de leurs entreprises de chemins de fer afin de créer un grand réseau unifié. Seules la Tasmanie et l'Australie méridionale (à l'exception des voies localisées en zones urbaines) ont accepté de transférer leurs actifs ferroviaires à l'Australian National Railways Commission, en juillet 1975.

(14) LATHAM, John (1961) *Interpretation of the Constitution*. pp. 2-3.

(15) CRISP, Leslie (1983) *Australian National Government*. pp. 467-491.

(16) PHILLIPS, P. (1961) *The Trade and Commerce Power*. p. 130.

Parmi les nations dont le système politique est fondé sur le fédéralisme, l'expérience australienne s'avère un des rares exemples où la décentralisation des pouvoirs constitutionnels sur le transport ferroviaire en faveur des États est aussi complète. Nonobstant, les inconvénients inhérents à cette formule de partage des compétences, elle s'est révélée opportune pour le développement économique régional. La Constitution et la propriété des chemins de fer ont donné, à chaque partenaire du Commonwealth, une maîtrise complète sur un des leviers d'appui à leur développement interne. Ceci s'est fait au détriment d'une centralisation des décisions qui ne tiendrait compte que des primautés nationales qui, souvent, s'opposent aux priorités des régions.

6.3 LES ÉTATS-UNIS

A l'instar de l'Australie et du Canada, la géographie physique des États-Unis, alliée à une volonté des autorités politiques de peupler rapidement des étendues vierges, favorisa, dès le début du XIX^e siècle, l'organisation des premières ramifications d'un réseau ferroviaire appelé à devenir national.

En août 1830, le Baltimore and Ohio, premier chemin de fer des États-Unis était inauguré. Quelques années plus tard, il reliait la ville portuaire de Baltimore à Cumberland (Maryland). La poussée des fronts pionniers vers les terres nouvelles de la région des plaines et vers les zones industrielles du nord-est (figure 6.2), stimula la création de centaines de compagnies ferroviaires dont les ramifications se localisaient dans la partie orientale du pays ⁽¹⁷⁾.

(17) STOVER, John (1961) American Railroads. pp. 101-103.

Figure 6.2 ICI

L'ouverture, grâce à l'unification des voies de l'Union Pacific et du Central Pacific, d'un transcontinental reliant les États de New-York et de Californie, inaugura une ère nouvelle qui accéléra le développement des territoires situés à l'ouest du fleuve Mississippi, dès le printemps de 1869.

Suivant un modèle presque analogue à celui qui prévaudra en Australie quelques années plus tard, la conquête de l'Ouest s'est véritablement amorcée lorsque les premières colonies s'y sont déployées, appuyées par la découverte de quantités substantielles d'or en Californie, au Colorado et au Nevada. Tablant sur ce contexte, les grands entrepreneurs ferroviaires de l'est, qui jusque là avaient boudé ces régions en raison du peu d'attrait économique qu'elles représentaient, furent motivés à y étendre leurs activités ⁽¹⁸⁾. Du même coup, l'hinterland des villes portuaires du nord-est se vit étendu de plusieurs centaines de kilomètres vers l'ouest.

Les promoteurs avaient visé juste. La construction du transcontinental achevée, des milliers de personnes attirées par les gîtes aurifères arrivèrent par le train. Toutefois, plusieurs furent

(18) MODELSKI, Andrew (1984) Railroad Maps of North America: The First Hundred Years. p. xiii.

décus de leurs découvertes et se replièrent sur les vastes terres fertiles de la région des plaines, afin d'y pratiquer l'agriculture ou l'élevage bovin.

Au début du XX^e siècle, plus de 310 000 km de voies ferrées sillonnaient le continent. Conçu dans le dessein de coloniser les territoires et d'exploiter les richesses naturelles, ce réseau a permis d'ouvrir l'arrière-pays aux immigrants venus en Amérique du Nord qui ont pu s'établir sur les terres juxtantes aux chemins de fer.

Dès la construction du Baltimore and Ohio, le gouvernement fédéral avait décliné tout désir de construire et d'administrer avec les deniers publics des chemins de fer ⁽¹⁹⁾. Par son intervention, le gouvernement se serait éloigné des principes fondamentaux du capitalisme pur, défendus par les hommes politiques en place à Washington, à l'effet que le gouvernement ne doit pas interférer dans le fonctionnement du système économique.

Néanmoins, les États voyant que l'aménagement, le développement régional et la prospérité économique de leur territoire reposaient sur le chemin de fer, négligèrent cette rhétorique et investirent massivement dans ce mode de transport. Dès la décennie 1830 et jusqu'au début du XX^e siècle, ils ont soutenu la construction de ces infrastructures, par de généreuses politiques de subsides en terres publiques et en argent. Cette aide permit aux entreprises ferroviaires de réaliser leurs objectifs de rentabilité économique et aux États de favoriser le désenclavement de leurs territoires, tant au niveau régional que national. Huit ans après l'ouverture de la première ligne ferrée, ils avaient déjà octroyé près de 40 M\$ à ces compagnies ⁽²⁰⁾.

La propriété directe de chemins de fer par les États s'est généralement limitée à la nationalisation d'entreprises en faillite qui avaient bénéficié de subsides gouvernementaux. Les États se voyaient dans l'obligation morale de continuer les travaux de construction ou les activités entamées pour s'assurer que les sommes investies ne soient pas perdues.

Le rôle du gouvernement fédéral dans le secteur ferroviaire se précisa lorsque le réseau ferré prit une dimension continentale. La construction de chemins de fer pan-étatsuniens fut l'occasion, pour le pouvoir central, d'intervenir en octroyant des subventions monétaires ainsi que l'octroi en terres publiques. Du même coup, ces entreprises tombaient sous la juridiction de cette instance en vertu des prescriptions dévolues par la Constitution.

(19) HARPER, Donald (1978) Transportation in America: Users, Carriers, Government. p. 353.

(20) STOVER, John (1961) Op.cit., p.31.

La Constitution des États-Unis a été ratifiée en 1788, à une époque où le transport ferroviaire n'était pas encore inventé. Néanmoins, la Section 8 de l'Article 1 précisait que le Congrès des États-Unis avait le pouvoir de:

c. To regulate commerce with foreign nations, and among the several States, and with the Indian tribes; (21)

Ce paragraphe et certains autres seront l'occasion pour le gouvernement fédéral de s'arroger plusieurs compétences dans ce secteur. La croissance rapide de l'industrie étatsunienne des transports, les décisions contradictoires des États en matière d'échanges interétatiques et les récriminations renouvelées des citoyens à l'encontre des entreprises ferroviaires qui exigeaient des tarifs exorbitants et exerçaient des monopoles régionaux, entraînèrent la création de l'Interstate Commerce Commission en 1887 (22). Son mandat était d'assurer une réglementation coordonnée et unifiée des activités des transporteurs pour l'ensemble de la nation.

Comme le relève Harper (1978), la Première Guerre mondiale sera décisive dans la poursuite de la centralisation au palier fédéral de la juridiction sur les chemins de fer inter-états (23). Le Congrès adopta, en décembre 1917, le *Transportation Act* qui donnait au gouvernement le contrôle entier sur quasiment tous les chemins de fer du pays. Cette mesure d'exception s'avérait nécessaire. Il fut relevé que l'incoordination des activités sur le réseau ferré national et les pratiques déloyales des entreprises avaient contribué à miner la bonne circulation des marchandises et les objectifs de développement économique régional en temps de guerre.

En 1920, la paix mondiale étant revenue, un nouveau *Transportation Act* retourna ces entreprises au secteur privé. Néanmoins, la loi indiquait la volonté gouvernementale d'assainir, par une meilleure réglementation économique, la compétition dans le secteur des transports (24).

En antinomie aux expériences australiennes et canadiennes, les gouvernements étatsuniens se sont limités à la distribution de subventions et à la réglementation du transport ferroviaire. Aux États-Unis, la propriété d'entreprises par les pouvoirs publics a toujours été l'exception à la règle et généralement mal perçue par la population et les politiciens qui n'y voient qu'un gouffre pour les deniers publics. Le recours à l'intervention étatique, ne doit être utilisé

(21) GERBERG, Mort (1987) The U.S Constitution for Everyone. p. 18.

(22) HOLLINGSWORTH, Brian (1979) Railways of the World. p. 139.

(23) HARPER, Donald (1978) Op.cit., p. 355.

(24) ÉTATS-UNIS. Department of Transportation (1980) Public Transportation: An Element of the Urban Transportation System. p. 13.

qu'en dernier ressort lorsque le secteur privé n'est plus capable de s'acquitter de cette tâche avec efficacité ou que la sécurité nationale en dépendait.

Les lendemains de la Seconde Guerre mondiale marquèrent progressivement le triomphe du transport routier des passagers et des marchandises sur le rail en raison de la construction de centaines de kilomètres d'autoroutes. Tandis que cette période fut marquée par la croissance rapide de la population (le *baby-boom*), les grandes agglomérations étatsuniennes connurent un étalement sauvage de leurs banlieues. Devant la croissance constante du parc automobile et l'abandon progressif par les citoyens des transports collectifs, il devenait évident que les gouvernements devaient prendre des mesures énergiques afin d'insuffler une vitalité nouvelle à cette alternative au transport individuel. Des décisions rapides s'imposaient sachant que les problèmes de circulation et de pollution créés en milieu urbain se multipliaient.

A partir de 1964, les présidents des États-Unis qui se succédèrent à la Maison Blanche signèrent une série de lois favorisant le transport collectif. Depuis, le gouvernement fédéral a accordé aux États une aide financière de plusieurs milliards de dollars pour l'achat d'équipements de transport, notamment ferroviaire, et le financement des déficits d'opération (25). Ces fonds alloués au transport en commun ont connu une progression fulgurante de 3 000% durant les années 1970, alors que dans les grandes conurbations de nombreux projets de transport sur rail se sont concrétisés (26).

Partenaires du gouvernement fédéral, les États qui avaient progressivement délaissé au palier supérieur leur autorité sur le transport sur rail, ont marqué depuis leur retour en force en concentrant leurs projets aux zones urbaines. En vertu de la Constitution, c'est aux États que revient la gestion des questions urbaines.

Plusieurs États comme le Maryland, le Massachusetts et New-York, se sont dotés d'organisations supra-régionales de transport. Ces entreprises, dont les activités sont financées, par les transferts versés par le gouvernement fédéral et dans une proportion plus réduite par les États, ont pour fonction de veiller à la mise en oeuvre des politiques gouvernementales relatives au transport sur rail en milieu urbain.

Alors qu'au cours des années 1950 la plupart des équipements de transport en commun étaient possédés par l'entreprise privée, trois décennies plus tard, la philosophie soutenant à

(25) Dans son désir de résorber le déficit budgétaire des États-Unis, l'Administration Reagan (1981-1989) a diminué les sommes allouées au transport en commun laissant aux autorités locales et aux états la responsabilité de combler leur manque à gagner.

(26) DUNN, James (1983) *Transportation Policy*. p. 674.

l'intervention gouvernementale a modifié ce profil ⁽²⁷⁾. La présence de l'État a eu pour effet d'accroître l'implication des gouvernements dans ce secteur. Ceci a conduit à la nationalisation progressive de ces services publics par les instances locales et régionales. Les pouvoirs publics s'assuraient ainsi un meilleur contrôle sur leurs opérations et pouvaient les utiliser comme catalyseurs de développement, dans une perspective globale d'aménagement du territoire.

En parallèle, le transport ferroviaire interurbain a connu une baisse de popularité qui se traduit par un déclin marqué de l'achalandage de voyageurs et de marchandises que la route lui a ravi ⁽²⁸⁾. Durant la décennie 1970, le gouvernement fédéral, en raison des difficultés financières affectant plusieurs entreprises ferroviaires, dut intervenir pour assurer un avenir aux chemins de fer étatsuniens, instrument ayant appuyé le développement économique régional depuis plus d'un siècle.

Dans ce contexte, le Congrès créa en octobre 1970 la National Railroad Passenger Corporation (AMTRAK), dont le mandat était d'assurer le transport des voyageurs. Quelques années plus tard, soit en avril 1976, la Consolidated Rail Corporation (CONRAIL) fut formée dans le dessein de veiller au transport des marchandises dans seize États de l'Union et deux provinces canadiennes ⁽²⁹⁾. Ces deux sociétés d'État fédérales regroupaient plusieurs entreprises ferroviaires nationalisées qui furent sauvées d'une faillite certaine.

En parallèle, entre 1973 et 1980, le Congrès a adopté trois lois qui ont révolutionné l'industrie du transport sur rail ⁽³⁰⁾. Tel que prévu, il en est ressorti une consolidation, une amélioration de la compétition et de la santé financière des entreprises ferroviaires. Par ailleurs, le gouvernement fédéral s'engageait à soutenir, au moyen de subsides, les États voulant conserver les lignes ferroviaires rentables.

Ces démarches ont mené au parachèvement de cette oeuvre de reconstruction et de revitalisation amorcée sept ans auparavant. En octobre 1980, le président Jimmy Carter

(27) Ibid., p. 23.

(28) SCHEFFEY, Charles (1983) Highway Systems. pp. 115-117.

(29) Il est à signaler que CONRAIL fut privatisé en 1987 car l'entreprise générait des profits.

(30) Ces lois sont connues sous le nom de *Regional Rail Reorganization Act of 1973*, *Railroad Revitalization and Regulatory Reform* et le *Staggers Act of 1980*. A cet effet, le ministère des Transports du Québec a publié en 1988 un rapport intitulé *La déréglementation ferroviaire américaine "Staggers Act of 1980" sa nature et ses effets*. L'auteur, Lise Tremblay, présente les conséquences historiques que cette loi a introduites, en révolutionnant la politique ferroviaire en vigueur depuis la création de l'Interstate Commerce Commission.

sanctionna le *Staggers Act*, qui consacrait une déréglementation profonde de ce secteur, cela pour la première fois depuis la création de l'Interstate Commerce Commission en 1887 ⁽³¹⁾.

S'appuyant sur une philosophie de gestion différente de celle adoptée par l'Australie, les États-Unis ont réussi à renverser la décroissance de leur industrie des chemins de fer par l'adoption de mesures législatives énergiques ⁽³²⁾. Ce qui démontre que des lois consciencieusement conçues peuvent avoir des effets tout aussi bénéfiques que l'intervention directe des gouvernements. A cet égard, les pouvoirs publics au Canada se situent au centre des pratiques australiennes et étatsuniennes, en possédant eux-mêmes des entreprises ferroviaires et en ayant déréglementé l'exploitation de ce secteur, depuis le milieu des années 1980.

6.4 LE CANADA

En antinomie, aux deux cas précédents, la présente section mettra l'emphase sur l'expérience ferroviaire des provinces canadiennes (à l'exception du Québec) en matière de transport sur rail.

Le premier chemin de fer canadien, le Champlain et Saint-Laurent, fut ouvert au trafic commercial le 21 juillet 1836. Il assurait la liaison entre les villages québécois de Saint-Jean et de Laprairie. Le Bas-Canada, influencé par les succès que connaissait ce mode de transport dans la mère-patrie et aux États-Unis, amorça son “virage ferroviaire”. Entre 1836 et 1922, plus de deux cents chemins de fer furent construits au Canada, ce qui démontre l'importance que prendra ce mode de déplacement au sein de ce pays.

Au XIX^e siècle, les relations entre le transport sur rail et le système politique canadien étaient en général fortement entremêlées et interreliées. Suivant Stevens (1960), le développement économique et l'union politique de l'Amérique du Nord britannique sont attribuables essentiellement au chemin de fer ⁽³³⁾, lequel a permis d'annihiler les contraintes géographiques de ce vaste territoire et de favoriser l'ouverture de fronts pionniers dans des régions inhabitées.

L'adhésion à la nouvelle fédération des colonies britanniques des provinces et des territoires de l'Ouest et des Maritimes pour consolider les assises géopolitiques de la jeune nation, passait par la construction d'un chemin de fer transcontinental. Un des articles de la *Loi*

(31) KEELER, Theodore (1983) Railroads, Freight, and Public Policy. pp. 98-99.

(32) TREMBLAY, Lise (1988) La déréglementation ferroviaire américaine “Staggers Act of 1980” : Sa nature et ses effets. pp. 17-19.

(33) STEVENS, G. (1960) Canadian National Railways: Sixty years of trial and error.

constitutionnelle de 1867 engageait le gouvernement central à relier par le rail, les provinces Maritimes au centre du Canada. En 1871, en échange de son entrée dans l'Union, la Colombie Britannique demandait ce même privilège. C'est ainsi que débuta l'épopée du Canadian Pacific, lien unificateur, achevé en 1885 et qui favorisa l'adhésion successive du Manitoba (1870), de l'Alberta et de la Saskatchewan (1905) à la Fédération.

La géographie et la fondation de la Fédération canadienne contribuèrent à l'essor des chemins de fer continentaux. Le paysage géomorphologique capricieux, ainsi que les distances énormes séparant les régions du pays, étaient un handicap sérieux qui risquait de compromettre les échanges économiques pan-canadiens. Sans mode de transport efficace, ces contraintes physiques favorisaient plutôt le développement du commerce avec les États-Unis, dont les régions étaient plus accessibles aux producteurs établies au Québec et en l'Ontario.

Le Canada risquait de devenir un territoire politiquement unifié, séparé par des barrières géographiques, qui avantagerait une intégration économique quasi totale avec le voisin étatsunien. La Fédération fut l'assise politique qui donna naissance au transport ferroviaire et autorisa une vision de développement continental du Canada ⁽³⁴⁾.

Anticipé sur le plan économique, l'oekoumène étant inexistant à l'ouest de l'Ontario, ce projet fut avant tout inspiré par des desseins géopolitiques, liés à la volonté d'édifier rapidement la nation canadienne et de contrer une éventuelle mainmise étatsunienne sur ces contrées prometteuses. Le gouvernement fédéral finança massivement le Canadian Pacific, afin qu'il puisse mener à bien ce défi, en lui octroyant 25 M\$ et 10,1 M d'hectares de terres ⁽³⁵⁾.

Au cours des dernières décennies, la politique ferroviaire du gouvernement du Canada a été abondamment discutée dans des centaines de livres et d'articles. Toutefois, peu de chercheurs ont été attirés par l'étude des activités des provinces canadiennes dans ce secteur.

En août 1988, un questionnaire (Annexe C) fut adressé, par l'auteur de cette thèse, aux dix ministères provinciaux des transports. Le but de cette démarche était de dresser un profil sommaire de l'activité ferroviaire des partenaires de l'Union. Sept provinces sur dix possèdent une législation ferroviaire régissant leur réseau intraprovincial. Seules, l'Île-du-Prince-Édouard, le Manitoba et le Nouveau-Brunswick n'en sont pas dotées.

(34) CREIGHTON, D. (1939) L'Amérique britannique du Nord à l'époque de la Confédération, p. 63.

(35) BERTON, Pierre (1971) The Great Railway 1881-1885: The Last Spike.

Ces lois votées depuis 1867 octroient aux législatures provinciales des pouvoirs pour encadrer les opérations des chemins de fer conventionnels, des tramways et dans une moindre mesure sur les systèmes dérivés de la technologie ferroviaire (p.ex. métro), qui relèvent de leur compétence. Par ailleurs, quatre de ces gouvernements, soit ceux de la Colombie-Britannique, du Manitoba, de l'Ontario et du Québec, ont développé une politique ferroviaire qui encadre leurs actions dans ce secteur (p. ex. aide financière au transport urbain). A l'exception de la Saskatchewan, toutes ont déjà possédé ou possèdent actuellement une entreprise de chemin de fer.

L'édification d'un réseau ferroviaire, subventionné et en partie propriété de la société d'État Canadian National, s'est effectuée dans une perspective d'aménagement et de développement continentale. La visée fondamentale du gouvernement central était d'intégrer les provinces à un ensemble géopolitique appelé le Canada, pour favoriser des flux appréciables de circulation entre les membres de la Fédération. Dès l'aube du XX^e siècle, cette politique a eu l'effet souhaité en favorisant les échanges commerciaux et le transport des personnes dans l'axe est-ouest.

Figures 6.3 ICI CF Localisation des Ressources convoitées

Ce modèle a été conçu pour soutenir une aire économique commune et nationale. Toutefois, il ne tient pas compte de la réalité géopolitique individuelle des provinces de l'ouest et du centre. La configuration de leurs frontières, ainsi que la localisation géographique de leurs ressources naturelles, favorisent l'aménagement du territoire et le développement économique dans un axe rectiligne nord-sud (figure 6.3), plutôt que dans l'axe politique est-ouest.

En symétrie, peu de provinces ont construit ou exploité à long terme des chemins de fer. Des capitaux énormes qu'elles ne possèdent pas, et une pensée économique basée sur la non-intervention gouvernementale dans les affaires privées, animant les hommes politiques, peuvent expliquer cette attitude. Jusqu'aux premières années du XX^e siècle, la plupart des gouvernements provinciaux se sont limités à verser de généreux subsides à des entrepreneurs privés. Ces politiques d'aide, tout en respectant l'idéologie quant au rôle du gouvernement, contribuaient à l'aménagement et au développement économique de la province.

Malgré l'effort financier que nécessite la construction d'un chemin de fer, l'Ontario et la Colombie Britannique se sont offertes des réseaux capables d'assurer ce type de développement centré vers le nord ⁽³⁶⁾. Le peu d'attrait économique de ces lignes pour les entrepreneurs privés incita ces deux gouvernements à mener à terme ces projets.

(36) Depuis 1965, l'Alberta possède un chemin de fer appelé l'Alberta Resources Railway Corporation reliant Swan Landing à Grande-Prairie. Toutefois, la Province en a confié l'opération à CN Rail.

En 1902, le Parlement ontarien créa le Temiskaming and Northern Ontario Railway (TNO) (devenu l'Ontario Northland en 1946) ⁽³⁷⁾. La mission de cette entreprise publique était d'ouvrir un chemin de fer entre North Bay et Moosonee, ce qui fut réalisé en 1932. Les motifs soutenant cette entreprise étaient d'ouvrir le sud de l'Ontario à la Baie James, de coloniser les riches terres de la ceinture d'argile du lac Barlow-Ojibway, d'étendre l'hinterland de Toronto jusqu'aux abords de la Baie James et de prévenir une éventuelle domination de la ville de Montréal et du Québec sur le développement du Nord-Ontarien ⁽³⁸⁾.

L'établissement du TNO était pour les Ontariens la démonstration de leur souveraineté sur ce territoire, et constitua pour le gouvernement provincial une motivation politique qui justifia son intervention pour la création de ce lien. La colonisation de la région par des anglophones, permettrait d'endiguer la poussée rapide des fronts pionniers canadiens-français venant de l'Abitibi-Témiscamingue qui risquaient de déborder à l'ouest de la frontière québécoise.

Les hommes d'affaires torontois favorisaient depuis plusieurs années un tel projet. Le chemin de fer du nord ouvrirait à l'Ontario une sortie maritime vers l'Europe, ce qui briserait, en l'absence de la voie maritime, la dépendance de la Ville-Reine face aux ports montréalais et new-yorkais ⁽³⁹⁾.

La présence de forêts, la découverte d'importants gisements de cobalt et d'or seront décisifs pour la naissance du TNO. Sans cette voie d'accès, ces ressources et ce territoire auraient conservé une faible valeur. Le rail favorisa l'afflux de capitaux massifs et la croissance régionale. Les effets de diffusion géographique du chemin de fer furent énormes, en contribuant à l'intégration économique de ces fronts pionniers à la région de Toronto.

Des colonies de peuplement, puis des agglomérations, se développèrent tout au long de la voie ferrée (figure 6.3), ce qui généra des retombées sur l'économie régionale, provinciale et extraprovinciale. L'avènement de l'Ontario Northland a entraîné une modification des structures économiques et culturelles traditionnelles de la région. Les industries forestières et minières favorisèrent la construction d'usines de transformation et de centrales hydro-électriques, tandis qu'un embranchement s'ajouta, en 1927, en direction de la ville minière de Rouyn-Noranda (Québec). Ces transformations ont contribué à la sédentarisation de la

(37) Deux excellentes monographies sur l'Ontario Northland ont été produites au cours des années 1970, soit *Ontario's Government Railway: Genesis & Development* et *Steam into Wilderness*.

(38) TUCKER, Albert (1978) *Steam into Wilderness*. p. 6.

(39) NELLES, H. (1974) *The Politics of Development: Forests, Mines & Hydro-Electric Power in Ontario 1849-1941*. p. 119.

population. Comme le note Tennant (1973), les “habitants” ont succédé aux “coureurs des bois” (40), alors que:

Ces voies ferrées ont mis la culture des blancs en contact avec celle des Indiens et modifié l'économie de la région. L'économie des pelleteries, prédominante durant environ trois siècles, a été remplacée par l'économie extractive, caractéristique du XX^e siècle. (41)

Quelques années plus tard, soit en 1924, c'était au tour du gouvernement de la Colombie-Britannique d'acquiescer le Pacific Great Eastern (devenu le British Columbia Railway en 1972) reliant North Vancouver à Prince George (figure 6.3). Au tronçon original se sont ajoutées des ramifications dont celles de Dawson Creek (1958) et Fort Nelson (1972).

Comme le souligne Taylor (1982), le BC Rail a contribué grandement au développement économique du centre de la Colombie-Britannique. L'industrie forestière et minière de la province dépend du transport sur rail. Il est l'outil qui permet de sortir et d'expédier vers les marchés nord-américains leur production. Cette présence ferroviaire a stimulé la croissance urbaine des localités situées à ses abords, et tout spécialement à Prince George, à Quesnel et à William Lake (42).

Dans les années 1960, le gouvernement créditiste annonça sa détermination de prolonger le réseau ferroviaire vers le nord de la province avec, à plus ou moins long terme, une extension du chemin de fer jusqu'à Whitehorse (Yukon). Derrière cette volonté économique qui visait à mettre en valeur les ressources minières et forestières de l'arrière-pays vancouverois, se cachait l'ambition d'étendre, à plus ou moins long terme, la souveraineté de la Colombie-Britannique au Yukon. Dans ce projet géopolitique utopique, le BC Rail devait devenir l'outil fondamental de cette annexion et le chaînon stratégique d'une liaison ferroviaire reliant le Panama et l'Alaska, où la province pourrait tirer profit des avantages économiques d'une meilleure intégration à l'espace géo-économique nord-américain. Ce rêve qui prit naissance au cours d'une période économique florissante, fut mis aux oubliettes avec la récession du début de la décennie 1970. Dès lors, les plans de développement de BC Rail allaient répondre plus à des objectifs de rentabilité économique pour la province qu'à des ambitions de conquêtes territoriales (43).

(40) TENANT, Robert (1973) Ontario's Government Railway: Genesis & Development. p. 1.

(41) BLACK, W. et HUTTON, C. (1977) Bassin arctique de l'Ontario. p. 88.

(42) TAYLOR, Geoffrey (1982) Builders of British Columbia: An Industrial History. p. 48.

(43) KEAST, Thomas et RUPPENTHAL, Karl (1979) The British Columbia Railway - A Railway Derailed. pp. 19-20 et 113-114.

Quant aux chemins de fer à vocation urbaine, ils sont apparus dans les grandes villes canadiennes au XIX^e siècle. L'âge d'or des tramways connut son apogée au début du XX^e siècle, alors qu'au cours de la décennie 1950, la plupart avait disparu. Après la Seconde Guerre mondiale le métro fit son apparition à Toronto (1954), puis à Montréal (1966).

En concomitance, au fur et à mesure que les campagnes environnantes s'urbanisaient et s'assimilaient à la trame de ces deux grands centres, la vocation des voies ferrées traversant ces territoires devint de plus en plus urbaine. Le train de banlieue pour le transport des banlieusards était né. Dès 1967, l'Ontario avait créé le Government of Ontario Transit (Go Transit) afin d'assurer le transport des passagers entre le centre-ville de Toronto et sa périphérie. En 1974, le Parlement ontarien créa le Toronto Area Transit Operating Authority (TATO). La mission de cette entreprise d'État est de gérer et de coordonner le transport urbain régional dans l'agglomération torontoise. Le TATO, dont Go Transit est partie intégrante, a donné à Toronto un organisme de coordination du transport collectif, tout en favorisant l'intégration tarifaire entre les sociétés de transport local de cette région ⁽⁴⁴⁾.

Depuis les années 1970, aidées par la crise énergétique, la majorité des provinces ont développé de généreux programmes favorisant le transport en commun. Les retombées concrètes n'ont pas tardé. Devant les problèmes de transport urbain auxquels étaient confrontées Vancouver, Edmonton et Calgary, en raison de leur croissance rapide, celles-ci se sont dotées de systèmes légers sur rail.

6.5 CONCLUSION

Dans ces États fédéraux, la répartition des pouvoirs juridictionnels en matière de transport ferroviaire varie de l'immixtion généralisée de l'autorité centrale à la prépondérance des gouvernements régionaux. L'environnement politique et historique, propre à chaque pays, est à la genèse de l'intensité du partenariat entre les États associés, comme le prouvent les expériences canadienne et australienne.

Le gouvernement fédéral du Canada devant le mandat que les Pères de la Confédération lui octroyèrent (c.-à-d. construire un chemin de fer transcontinental) se vit confier des pouvoirs importants, afin d'avoir un contrôle complet sur le développement d'un réseau pan-canadien encore en émergence. En antinomie au cas canadien, lors de l'union de 1901, le réseau ferré australien avait atteint sa maturité, grâce à l'initiative des gouvernements coloniaux. C'est donc avec réticence qu'ils auraient cédé au Commonwealth leurs juridictions sur les chemins de fer.

(44) QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Le transport en commun: Un choix régional. p. 31.

L'essor du transport sur rail s'est appuyé sur des États qui furent ses agents fondamentaux de développement, confirmant ainsi l'hypothèse générale de la recherche quant à sa finalité comme outil d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

A la lumière de ces trois expériences, il est indubitable que le chemin de fer conventionnel a contribué à affermir la puissance et l'intégration de ces pays, alors que le transport ferroviaire urbain a été un apport primordial pour résoudre les problèmes de congestion urbaine.

CHAPITRE VII

GÉOGRAPHIE CONSTITUTIONNELLE DU QUÉBEC EN MATIÈRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

7.1 INTRODUCTION

L'exposé de trois expériences de pays ayant adopté le fédéralisme comme système politique, a permis d'étudier, dans des environnements politiques hétérogènes, le partage des pouvoirs entre États fédérés et État fédéral, quant au transport sur rail. Il en ressort que le dynamisme et la souveraineté des partenaires dans le secteur ferroviaire sont en symétrie avec l'amplitude des compétences que leur attribue la Constitution nationale. Dans le cas canadien, la Colombie-Britannique et l'Ontario ont usé des pouvoirs conférés par la *Loi constitutionnelle de 1867* pour utiliser le transport ferroviaire comme outil de développement et d'action géopolitique sur leur territoire. Ces États ont appuyé solidement l'établissement de chemins de fer, qui permit une poussée des fronts pionniers vers le nord.

Quant au Québec, sa juridiction en matière de transport sur rail est identique à celle détenue par les autres membres de la fédération canadienne. Toutefois, sa compétence dans ce secteur a été sérieusement contrainte par une politique ferroviaire qui ne favorisait pas le contrôle gouvernemental d'entreprises de chemins de fer. Le Parlement du Québec a octroyé de généreux subsides à la construction d'ouvrages, propriétés de petites entreprises indépendantes et morcelées, qui furent rapidement absorbées aux réseaux de CN Rail et de CP Rail (Annexe D). À cet égard, l'annexe E démontre clairement qu'entre 1867 et 1960, 4 253,23 km de voies ferrées (sur un total de 5 671 km), soit 75% des voies subventionnées dans le cadre de la politique ferroviaire québécoise, ont été incorporés au sein d'une de ces entreprises canadiennes.

Cette situation s'explique par le fait que les ouvrages détenant une charte québécoise ou qui furent subventionnés par le gouvernement, étaient généralement des embranchements qui

permettaient un accès aux régions situées en aval et en amont des voies principales du réseau ferroviaire canadien. De plus, plusieurs kilomètres de chemins de fer, dits québécois, servaient d'ossature aux axes transcontinentaux. Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (CP Rail) ainsi que le Comté de Drummond (CN Rail) en sont des exemples visibles dans la géographie québécoise du transport sur rail (Annexe D). En antinomie aux ouvrages de BC Rail et de l'Ontario Northland, qui répondaient avant tout à des fonctions régionales, les voies subventionnées par le Québec s'inscrivaient dans la stratégie de développement économique du Canada prônée par le gouvernement fédéral.

Dans cette conjoncture, la position de dépendance des embranchements québécois, face au réseau pan-canadien, était indubitable. Ils s'exposaient à devenir assujettis au pouvoir fédéral en raison de leur importance régionale pour l'extension du réseau national, ce que l'histoire démontra rapidement. Malgré les investissements massifs consacrés par le gouvernement du Québec, une part importante des voies ferrées québécoises furent soumises à la compétence fédérale, dès la seconde moitié du XIX^e siècle.

Le présent chapitre permettra d'analyser les fondements de la dimension souveraineté québécoise sur le transport sur rail. C'est l'occasion de présenter, dans une perspective géographique, le partage des pouvoirs entre le Québec et le Canada, tout en vérifiant le degré d'ingérence fédérale dans ce secteur par le biais de sa distribution spatiale. L'étude de l'ingérence fédérale constitue une des composantes de la troisième hypothèse de travail (H3) qui permettra de contrôler ultérieurement si cette variable influence l'efficacité de la politique ferroviaire québécoise.

7.2 L'ÉTAT QUÉBÉCOIS ET L'ENVIRONNEMENT CANADIEN

La Constitution d'une nation fédérale, comme celle adoptée par le Canada, est la loi fondamentale et prééminente qui encadre les relations et les compétences imparties aux États partenaires et au pouvoir central. C'est un compromis politique qui, tout en respectant les régionalismes, par l'octroi de pouvoirs exclusifs aux partenaires, donne au gouvernement de la Fédération des pouvoirs législatifs sur les questions d'intérêts mutuels (p. ex. la défense nationale):

[...] en vue de la paix, de l'ordre public et de la bonne administration au Canada, sur toute matière ne rentrant pas dans les catégories de sujets que la [Constitution] attribue exclusivement aux législatures des provinces. ⁽¹⁾

La *Loi constitutionnelle de 1867* s'avère un acte juridique et politique, qui n'en comporte pas moins une dimension géographique, ayant des effets fondamentaux sur la répartition des

(1) Loi constitutionnelle de 1867, article 91.

compétences au sein de l'environnement canadien quant à l'aménagement du territoire et le développement économique régional du pays. Selon Robinson (1961) le fédéralisme est, de tous les types de systèmes politiques, celui qui respecte le mieux l'expression géographique (2). Il permet de mieux concilier les forces centrifuges et centripètes issues des régions, base d'organisation géopolitique de la nation.

Dans le cadre de la problématique canadienne, l'adoption du fédéralisme avait pour dessein de créer une solidarité entre deux peuples distincts, les Français et les Anglais. Chacune de ces communautés étant concentrée géographiquement à l'intérieur du territoire national, cette structure politique devait favoriser le respect et la cohésion des différences linguistiques et culturelles au sein de la fédération, par l'autonomie des États fédérés. Néanmoins, elle devait favoriser une meilleure intégration et une complémentarité des facteurs géographiques transnationaux, tout en facilitant l'épanouissement d'un esprit national proprement canadien.

Chaque État membre détient les leviers pour occuper les champs de compétence qui lui sont dévolus par la *Loi constitutionnelle de 1867*. Ces pouvoirs exclusifs ou partagés avec l'État fédéral lui confèrent une souveraineté totale ou partielle sur son territoire, laquelle permet une autonomie d'action sur l'organisation de son espace politique, respectant ses affinités et son caractère hétérogène, tout en maintenant son association à l'Union.

Toutefois, en raison de la séparation des pouvoirs, les relations entre l'État central et les partenaires de l'union sont souvent asymétriques en raison des divergences d'intérêt qui peuvent opposer les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral. Dans le domaine des compétences qui lui sont dévolues, l'État canadien, dans ses actions, a la mission de veiller à la protection de l'intérêt national. Quant aux provinces, leurs efforts étant centrés sur les intérêts intra-territoriaux, les activités de l'État fédéral peuvent, en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional, aller à l'encontre de leurs priorités, d'où la difficulté de concilier l'ambivalence des sphères d'intervention géographique imparties à chacune de ces deux entités (figure 6.3).

Depuis 1867, le gouvernement du Québec a joué un rôle fondamental dans l'aménagement du territoire et le développement économique régional de son aire d'influence. Toutefois, il ne peut prétendre avoir une souveraineté totale dans ce domaine et une liberté de manoeuvre intégrale, sachant que l'État québécois n'a qu'une juridiction partielle sur les moyens de transport. Le gouvernement canadien dominant ce secteur: le Québec est dépourvu de pouvoirs entiers sur un instrument qui est une composante essentielle d'une politique globale de développement territorial. De plus, en vertu de l'article 91(1) a) de la Constitution, l'État fédéral possède une juridiction exclusive sur l'ensemble des propriétés qui est assujetti à sa

(2) ROBINSON, K. (1961) *Sixty Years of Federation in Australia*. p. 2.

législation. Les entreprises ferroviaires, dites fédérales, sont donc soustraites aux pouvoirs de l'Assemblée nationale, ce qui réduit l'intégrité territoriale de l'État québécois ⁽³⁾.

Il est donc à présumer que le partage juridictionnel issu de l'environnement canadien, limite les actions du gouvernement du Québec en ce qui concerne l'aménagement du territoire et le développement économique régional. C'est ce qui sera examiné dans les prochaines pages.

7.3 L'ÉTAT QUÉBÉCOIS ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Depuis la sanction par la Couronne britannique de la *Loi constitutionnelle de 1867*, le Canada est une nation composée de dix États fédérés et d'un État fédéral. La Constitution édicte les pouvoirs législatifs respectifs du Parlement du Canada (article 91) et des législatures provinciales (article 92). L'Assemblée nationale possède, suivant l'article 92, des catégories de sujets où elle peut intervenir exclusivement. C'est ce même article qui définit et consacre le principe de la souveraineté du Parlement du Québec dans ces matières.

L'alinéa 92(10) octroie à l'État québécois une compétence exclusive pour légiférer sur les ouvrages et entreprises de transport sur rail dont les ramifications ne débordent pas ses frontières. Ce pouvoir, prit isolément, lui donne à prime abord une indépendance d'action complète sur ce mode de transport. Le paragraphe 92(16) venant renforcer cette présomption en stipulant que “généralement, toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province” relèvent de l'État fédéré.

Toutefois, les clauses d'exception du paragraphe 92(10) quant au transport transprovincial et international, ainsi que le pouvoir déclaratoire de l'État fédéral, réduisent la juridiction québécoise à la bienveillance de la volonté du Parlement du Canada. C'est dans les dérogations de l'article 92(10), en adjonction avec l'alinéa 91(29) qu'a pris forme la domination de l'autorité fédérale dans ce secteur:

91 (29) Les catégories de sujets **expressément exceptées** dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par la présente loi aux législatures des provinces.

92. Dans chaque province, la législature pourra exclusivement légiférer relativement aux matières entrant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, à savoir:

10. Les **ouvrages et entreprises** d'une **nature locale**, autres que ceux qui sont énumérés dans les catégories suivantes:

a) Lignes de bateaux à vapeur ou autres navires, **chemins de fer**, canaux, télégraphes et autres ouvrages et entreprises **reliant la province à une autre**

(3) DORION, Henri (1980) La Constitution canadienne et les partages géographiques. p. 74.

ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province;

b) Lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays britannique ou étranger;

c) Les ouvrages qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés, par le Parlement du Canada, être à l'**avantage général du Canada**, ou à l'**avantage de deux ou plusieurs provinces**.
(4)

L'article 92(10) c) donne à l'État fédéral un puissant instrument d'intervention pour contourner la souveraineté complète que détiennent les États membres sur le transport de nature locale. Ce pouvoir déclaratoire permet de soustraire à la compétence de l'Assemblée nationale tout ouvrage ou entreprise ferroviaire que le Parlement central considère à l'avantage général de la nation. Il appert que cette disposition est plutôt exceptionnelle dans une fédération, comme le constate Faribault (1971):

La juridiction fédérale sur les chemins de fer s'est établie graduellement à partir du [...] sous-paragraphe c) [...] Il reste que ce pouvoir dit "déclaratoire" du gouvernement fédéral ne se retrouve dans aucun autre pays fédéral [...]. (5)

Le Parlement fédéral, aux compétences exclusives que lui confère la Constitution, possède donc un pouvoir déclaratoire. Dès qu'un chemin de fer est proclamé ouvrage fédéral, nonobstant sa charte d'incorporation, il est sujet à la réglementation canadienne. Dès le début du XX^e siècle, la majorité des entreprises ferroviaires oeuvrant au Québec relevaient de la compétence du Parlement du Canada car elles étaient considérées comme des activités économiques de juridiction fédérale, selon les prescriptions de l'article 92(10).

Les conséquences de ces dispositions constitutionnelles sur l'intégrité du territoire québécois sont considérables. La jurisprudence a établi, au fil des ans, que les États fédérés ne peuvent imposer aux ouvrages soumis à la compétence fédérale des normes de construction de leurs infrastructures, même s'ils sont en contravention avec les lois établies par les Assemblées législatives. Cependant, en 1899, les tribunaux ont jugé, dans le cas qui opposait la paroisse de Notre-Dame-de-Bonsecours au Canadian Pacific, que le *Code municipal du Québec (Loi)* s'appliquait aux entreprises ferroviaires. Celles-ci ont notamment l'obligation de veiller au nettoyage des canaux d'irrigation localisés dans l'emprise du chemin de fer afin d'enrayer tout risque d'inondation (6).

(4) Loi constitutionnelle de 1867.

(5) FARIBAULT, Marcel (1971) La révision constitutionnelle, pp. 166-167.

(6) BEAUDOIN, Gérald (1983) Le partage des pouvoirs, p. 266.

La portée du pouvoir déclaratoire fédéral est étendue. Les provinces ne pouvant réglementer la conception, la construction et le parcours empruntés par les ouvrages ferroviaires ont été déclarés à l'avantage général du Canada, ce qui n'est pas sans affecter l'intégrité et l'aménagement du territoire des États fédérés. Les tribunaux ont établi que les provinces peuvent légiférer sur des sujets touchant les chemins de fer canadiens (p. ex. vente de boissons alcoolisées), en autant que ces mesures n'interfèrent pas directement avec les activités inhérentes à un transporteur.

Dans un tel cadre constitutionnel, le Québec ne détient donc pas le pouvoir d'orienter et d'optimiser, en fonction de ses priorités, l'implantation d'une voie ferrée suivant les caractéristiques géographiques et économiques de son territoire.

7.4 REPRÉSENTATION GÉOGRAPHIQUE DE LA SOUVERAINETÉ PARTIELLE DU QUÉBEC DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les fondements historiques de la souveraineté partielle

Dès les lendemains de la Confédération, le Parlement adopta le *General Railway Act for Canada* en 1868. La loi réitérait le champ de compétence sur le transport sur rail que la Constitution octroie à l'État fédéral, tout en soulignant son droit à recourir au pouvoir déclaratoire lorsqu'il le juge nécessaire. Ce texte législatif spécifie que toutes voies ferrées construites ou exploitées en vertu d'une loi provinciale, qui traversent ou se raccordent à un chemin de fer dit fédéral, deviennent soumises à l'autorité du Parlement canadien. La jurisprudence ⁽⁷⁾ a précisé cette notion. Elle stipule que la simple liaison matérielle à une telle ligne n'est pas suffisante pour qu'un chemin de fer provincial soit assujéti aux lois du Parlement canadien. L'ouvrage doit être contrôlé ou intégré aux activités d'une entreprise ferroviaire de nature fédérale ⁽⁸⁾.

Le *Railway Act* exclut théoriquement toute compétence du gouvernement du Canada sur un chemin de fer urbain (p. ex. métro) construit par un État fédéré tant que le Parlement fédéral

(7) Voir l'arrêt *Cité de Montréal c. Montréal Street Railway*, 1912 A.C. 333.

(8) Il est à noter que la compagnie du chemin de fer de Matane et du Golfe a été intégrée à la structure du Canadian National. Pour des raisons obscures, l'entreprise demeure soumise à la législation québécoise. Quant au chemin de fer Roberval-Saguenay, malgré le fait qu'il transite sur le réseau du CN Rail, il est assujéti aux lois du Québec, pour les raisons déjà énumérées.

n'a pas déclaré cet ouvrage à l'avantage général du pays ⁽⁹⁾. Toutefois, cette disposition ne repousse pas complètement l'intervention de l'autorité fédérale dans ce secteur.

Nonobstant que le Québec ait une souveraineté complète sur le transport urbain, les trains de banlieue en opération dans la région de Montréal sont subordonnés à la réglementation fédérale. Malgré le fait que le gouvernement du Québec ait investi massivement dans ce mode de transport au cours des années 1980, en conformité avec sa politique d'aménagement et de développement économique de la région de Montréal ⁽¹⁰⁾, il demeure assujéti au gouvernement du Canada. Ceci étant donné que les infrastructures empruntées par les trains sont et demeurent des ouvrages sous juridiction fédérale, étant toujours la propriété de CN Rail et du Canadian Pacific.

Dans une perspective fédéraliste de développement économique et d'union nationale, la centralisation des pouvoirs sur les chemins de fer, entre les mains de l'autorité fédérale, se justifiait et même s'imposait au XIX^e siècle. Ce processus s'insérait dans "une stratégie de développement" appuyée par une Constitution conçue en corollaire ⁽¹¹⁾. Le chemin de fer devait servir d'instrument pour accéder aux fronts pionniers et disperser géographiquement les habitats sur ces territoires.

Le gouvernement de John MacDonal d eut recours au pouvoir déclaratoire pour désavouer les initiatives ferroviaires provinciales qui étaient en asymétrie avec la *National Policy*. Son ambition était de contrer les initiatives provinciales qui auraient sapé la rentabilité et l'existence du Canadian Pacific, tout en détournant une part importante du trafic canadien vers le réseau ferroviaire étatsunien ⁽¹²⁾. L'État fédéral profita par la même occasion de ce pouvoir pour consolider le réseau ferroviaire canadien et asseoir sa compétence dans ce secteur. Le 25 mai 1883, le Gouverneur général sanctionna l'amendement au *Consolidated Railway Act*, qui déclarait certains ouvrages de chemins de fer à l'avantage général du Canada. Une partie importante du réseau ferroviaire (figures 7.2 et Annexe F) établi par des chartes provinciales, fut ainsi transférée sous la compétence du Parlement canadien ⁽¹³⁾.

(9) Railway Act, S.R.C. 1985.

(10) QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Le transport en commun: Un choix régional. pp. 9-12.

(11) TREDDENICK, J. (1979) La politique commerciale. p. 259.

(12) Débats de l'Assemblée législative. Louis-Georges Desjardins, 8 avril 1884, p. 473.

(13) Au Québec, les chemins de fer Intercolonial, Grand Tronc, Ontario et Québec, Canadian Pacific et Rive Nord furent touchés par cette déclaration d'intérêt national.

Les Pères de la Fédération canadienne, en incluant dans la *Loi constitutionnelle de 1867* le pouvoir déclaratoire, concevaient ce droit comme un moyen de dernier appel auquel pourrait recourir exceptionnellement le Parlement fédéral. Suivant la thèse développée par Lajoie (1969), l'utilisation répétée de ce pouvoir découle de l'ambiguïté du partage des juridictions en matière de transport sur rail. Quant aux justifications de cet équivoque, l'auteure propose deux hypothèses intéressantes:

Se peut-il qu'en 1867 on ait considéré les chemins de fer comme des voies d'accès d'un point à un autre, comme des ouvrages locaux dont certains seulement seraient interprovinciaux -- et non comme un réseau dont il ne serait bientôt plus possible de distinguer les tronçons locaux des voies de circulation transcontinentale?

Comment ne pas au moins poser l'hypothèse que les fédéralistes, désireux de regrouper tous les chemins de fer sous l'autorité centrale, n'aient pas osé le faire ouvertement de peur de perdre l'assentiment des provinces, et se soient réservé le pouvoir déclaratoire pour arriver au même but après la Confédération et dans une relative immunité à l'égard des réactions provinciales. ⁽¹⁴⁾

Suivant la première hypothèse, en 1867, la structuration d'un réseau ferroviaire continental n'aurait pas été un modèle de développement qu'auraient pu envisager les rédacteurs de la Constitution. Toutefois, devant les expériences étrangères (p. ex. Royaume-Uni) issues de l'environnement mondial, il apparaît douteux qu'une telle configuration n'ait pu être considérée dans un futur imminent pour le Canada.

La seconde proposition s'avère plus plausible. Le pouvoir déclaratoire ne devant être invoqué qu'occasionnellement, il est établi empiriquement par la professeure que ce droit du Parlement central a servi à geler la compétence des États membres sur les chemins de fer. Le gouvernement du Canada disposait d'un privilège lui permettant de préserver et d'imposer les objectifs de sa politique ferroviaire, en se hissant au-dessus des rivalités régionales et des intérêts particuliers des provinces pour avantager le développement continental de la nation.

Dans le dessein d'approfondir la troisième hypothèse de travail de la thèse et d'évoquer concrètement la souveraineté partielle du Québec dans le secteur ferroviaire, il faut maintenant procéder à l'étape de la vérification des faits.

La distribution géographique de l'ingérence fédérale au Québec dans le transport ferroviaire

L'hypothèse de travail **H3** propose que les prescriptions de la *Loi constitutionnelle de 1867* ont favorisé l'ingérence de l'État fédéral dans les affaires ferroviaires québécoises, afin

(14) Débats de l'Assemblée législative. Op.cit., p. 112.

d'établir son pouvoir sur l'espace canadien aux fins de réaliser son projet géopolitique. L'étude du degré d'immixtion du Parlement canadien sera analysée en tablant sur la distribution spatiale ainsi que sur les variations décennales du recours au pouvoir déclaratoire et à l'intégration des chemins de fer dits québécois aux activités des compagnies ferroviaires de nature fédérale.

En relation avec les constatations relevées dans cette section, il sera proposé postérieurement que l'intervention fédérale a contré l'autonomie québécoise en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional, par la réduction de l'intégrité et du contrôle qu'il détient sur son espace.

L'approche retenue permet une analyse géographique des répercussions qu'a eu le paragraphe 92(10) sur la souveraineté et le paysage québécois. Tandis que la *Loi constitutionnelle de 1867* stipule que les États fédérés détiennent des pouvoirs importants en matière de transport ferroviaire, qu'en est-il concrètement? La présente section sera l'occasion d'exposer par le biais de la cartographie cette réalité, d'identifier les régions affectées, ainsi que les temps forts ayant entamé la puissance du Québec dans le transport sur rail.

Analyse des données suivants leurs distributions géographiques

L'opération d'identification de l'ingérence fédérale consista tout d'abord à répertorier (Annexe E) l'ensemble des entreprises de chemins de fer créées en vertu d'une loi de l'Assemblée nationale, au cours de la période s'échelonnant de 1867 à 1975 (depuis aucune charte ferroviaire n'a été émise). Cette compilation fut facilitée par la consultation de l'*Index des lois à caractère privé du Québec 1867-1975* ⁽¹⁵⁾.

L'analyse et les comparaisons interdécennales furent effectuées en tenant compte de deux indicateurs extrêmes, l'année d'émission de la charte québécoise et l'année du transfert de juridiction.

L'année d'émission de la charte étant un repère temporel sûr et officiel, c'est cet indicateur, et non le début des opérations d'une entreprise qui sert à identifier le commencement de l'existence d'un ouvrage ferroviaire. Par ailleurs, l'année du transfert de juridiction réfère au moment où une voie ferrée a été déclarée à l'avantage général du Canada ou qu'elle fut intégrée à la structure d'une compagnie sous juridiction fédérale. Cette information a été

(15) QUÉBEC. Assemblée nationale (1976) Index des lois à caractère privé du Québec 1867- 1975.

recueillie grâce aux renseignements contenus dans le livre de Andrée Lajoie et de l'Index des lois à caractère privé du Québec 1867-1975.

Quant à la longueur des voies imparties à chaque tronçon, elle a été établie en fonction de la situation prévalant au 30 décembre de chaque fin de période décennale, suivant les données compilées dans les rapports annuels du ministère des Travaux publics ⁽¹⁶⁾.

Il est à noter, qu'aux fins de l'analyse, les chartes qui sont demeurées des projets non concrétisés sont présentées à la fin de l'annexe E. Elles ont été mises à contribution pour dresser un profil de l'usage du pouvoir déclaratoire pour contrer la souveraineté ferroviaire québécoise. Toutefois, pour des motifs évidents, elles n'ont pas été incorporées au volet transfert kilométrique qui a servi à dresser la distribution spatiale et l'évolution chronologique de la souveraineté partielle.

Le pouvoir déclaratoire versus la souveraineté québécoise

Le Parlement du Québec possède le pouvoir constitutionnel de donner une existence juridique aux compagnies dont les activités sont localisées au sein de l'espace géographique de l'État fédéré ⁽¹⁷⁾. C'est en vertu de cette compétence, conjuguée avec la juridiction sur le transport ferroviaire local, que 193 entreprises furent constituées sous sa gouverne entre 1867 et 1990.

La professeure Lajoie relève qu'entre 1867 et 1961, le Parlement fédéral utilisa à 470 reprises son pouvoir déclaratoire ⁽¹⁸⁾. De ce nombre, 399 (84,9%) de ces proclamations s'appliquaient à des chemins de fer constitués en vertu de chartes provinciales, dont 107 (26,8%) étaient issues de l'Assemblée nationale. Le tableau 7.1 démontre qu'entre 1867 et 1920, le pouvoir déclaratoire fut invoqué à 102 reprises (95,3%). Au cours des périodes subséquentes, il ne fut appelé pour des ouvrages ferroviaires que cinq fois de 1921 à 1960 et jamais entre 1961 et 1990.

(16) QUÉBEC. Ministère des Travaux publics. Rapports annuels des années 1881, 1891, 1901, 1911, 1921, 1961.

(17) Loi constitutionnelle de 1867, article 92(11).

(18) LAJOIE, Andrée (1969) Le pouvoir déclaratoire du Parlement: Augmentation discrétionnaire de la compétence fédérale au Canada, pp. 123-151.

Tableau 7.1: LES CHARTES FERROVIAIRES ÉMISES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE VERSUS L'UTILISATION DU POUVOIR DÉCLARATOIRE PAR LE PARLEMENT CANADIEN (1867-1990)

Années	Nombre de chartes (F _q)	Pouvoir déclaratoire (F _c)	T _f
1867-1880	34	10	(29,4%)
1881-1890	56	25	(44,6%)
1891-1900	18	28	(156%)
1901-1910	36	30	(83,3%)
1911-1920	29	9	(31%)
1921-1960	17	5	(29,4%)
1961-1990	3	0	(0%)
Total	193	107	(55,4%)

Sources: LAJOIE, Andrée (1969) Le pouvoir déclaratoire du Parlement, pp. 123-151.
 QUÉBEC. Assemblée nationale (1976) Index des lois à caractère privé du Québec: 1867-1975.

Aux fins de l'étude, une formule a été conçue pour mesurer cette réalité. Elle permet d'estimer, au moyen d'un ratio, les transferts nets effectués en faveur des institutions fédérales:

$$T_f = F_c / F_q$$

où: T_f: Ratio annuel moyen de transfert des voies ferrées sous juridiction québécoise en faveur du Parlement canadien.

F_c: Nombre d'ouvrages, sous juridiction québécoise, déclarés être à l'avantage général du Canada.

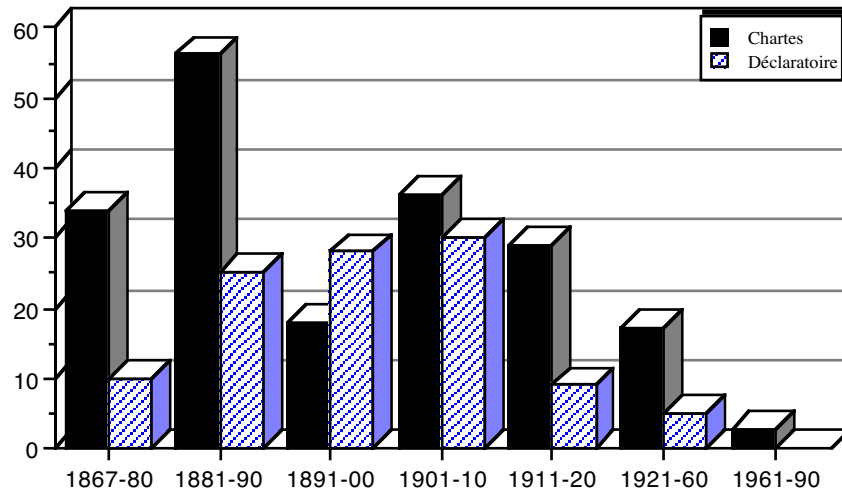
F_q: Nombre de chartes québécoises émises par l'Assemblée nationale.

Le tableau 7.1 révèle que 55,4%, des chartes émises par l'Assemblée nationale, ayant pour objet de constituer des compagnies de transport ferroviaire, furent contrebalancées par une action déclaratoire du Parlement canadien. Il est à signaler que l'ensemble de ces entreprises, légalement créées, devaient exercer des activités ferroviaires se limitant à l'aire d'exercice de la souveraineté du Parlement du Québec. Leur statut fut établi en conformité avec les prescriptions constitutionnelles donnant à l'Assemblée législative des pouvoirs exclusifs sur les chemins de fer ne débordant pas son territoire. Toutefois, entre 1867 et 1910, le gouvernement fédéral invoqua à 93 reprises l'article 92(10) c) afin d'établir sa compétence quasi intégrale sur les chemins de fer canadiens, nonobstant leur attache juridictionnelle.

Durant la période 1891-1900, l'on relève un pourcentage surprenant, soit 156%. Ce résultat trouve son origine dans une conséquence logique des pouvoirs considérables impartis à l'autorité centrale. Pendant ces années, le Parlement fédéral prit l'initiative, par le recours au

pouvoir déclaratoire, de constituer avant l'Assemblée législative du Québec, certains chemins de fer relevant théoriquement de la compétence de ce dernier.

Figure 7.1: CHARTES QUÉBÉCOISES ET POUVOIR DÉCLARATOIRE, 1867-1990



Sources: Annexes E et F.

La figure 7.1 illustre clairement que l'apogée et le déclin du recours au pouvoir déclaratoire concordent parfaitement avec les cycles ayant marqué l'histoire du transport ferroviaire au Québec. Il est évident qu'il existe une corrélation entre la croissance de la longueur des voies ferrées en territoire québécois et le nombre d'ouvrages ayant été déclarés d'intérêt national. La période la plus florissante de l'empiètement fédéral sur la souveraineté québécoise s'étend de 1867 à 1920, alors que le déclin quantitatif du recours à ce pouvoir discrétionnaire s'amorça dès 1921 avec la fin de l'âge d'or du chemin de fer.

Bien que ce rapport mathématique aide à dénombrer les ouvrages ferroviaires ayant connu un tel sort, le caractère nominal de ces extraits annihile l'ordre de grandeur des tronçons et des régions affectées. De plus, il ne fait pas de différence entre les chartes ayant abouti à la construction de chemins de fer et celles qui sont demeurées des projets non concrétisés, tout en ne tenant compte que des ouvrages ayant été soumis à la compétence fédérale par le biais du pouvoir déclaratoire.

Les ambitions de plusieurs promoteurs ferroviaires eurent une destinée qui se limita à l'existence juridique de leur entreprise. En se référant à l'annexe E, l'on constate que de nombreux projets, soit 115 sur une possibilité de 193 (59,6%), n'aboutirent jamais faute d'assises financières suffisantes ou de prévisions prévoyant des opérations peu rentables économiquement.

Par ailleurs, la présence de barrières géographiques qui rendent particulièrement ambitieux l'accès à des contrées jusque-là demeurées fermées, aux moyens techniques traditionnels de transport, handicapa la réalisation de certaines entreprises alors jugées utopiques à la fin du XIX^e siècle, de même qu'au début du XX^e siècle. Les régions des Laurentides, de l'Abitibi et du Témiscamingue, sont ces territoires qui furent les points de mire successifs de ces projets grandioses, inspirés par la mystique colonisatrice du nord (figure V). Ils devaient favoriser l'intégration géographique de ces territoires au Québec de base, appuyer l'ouverture de nouveaux fronts pionniers] --ni plus ni moins, la version géopolitique québécoise de l'ouverture à la colonisation de l'ouest étatsunien-- [tout en octroyant un accès aux richesses des régions nordiques sublimées par des missionnaires-colonisateurs comme Antoine Labelle (1834-1891).

Sachant que l'achat, par des entreprises fédérales, de voies québécoises a permis de soustraire un grand nombre de ces ouvrages au pouvoir de l'Assemblée nationale, tel que l'atteste le tableau 7.1, il est évident que ce puissant processus d'assimilation des compagnies ferroviaires québécoises à des entreprises pan-canadiennes, doit être pris en considération. C'est pourquoi il faut maintenant analyser quantitativement, par le biais du transfert kilométrique, les effets qu'ont eu les pouvoirs constitutionnels de l'État fédéral sur la souveraineté ferroviaire du Québec.

Transfert kilométrique des voies ferrées québécoises en faveur de l'État fédéral

Afin de pallier aux attributs équivoques du premier indicateur, un second ratio a été retenu. Son atout dominant est de favoriser une analogie géographique et temporelle des régions associées à l'immixtion de l'État fédéral. Il permet de mesurer, pour la période 1867 à 1990, sur une base régionale, les transferts globaux en faveur de l'État fédéral, des ouvrages ferroviaires ayant été constitués en vertu d'une loi de l'Assemblée nationale.

Dans le but d'obtenir des données désagrégées de l'interférence fédérale sur le territoire québécois, les extrants ont dû être ventilés par phase et par région. Pour dresser un bilan plus détaillé du phénomène, il devenait nécessaire de répartir ces informations entre sept grandes périodes identiques à celles utilisées dans le tableau 7.1. Le dessein de cet exercice est de mieux isoler les phases les plus fertiles en transfert. Voici cette formule:

$$T_k = R_a/R_b$$

où: T_k : Pourcentage de variation régionale du transfert kilométrique des voies ferrées sous juridiction québécoise en

faveur du

gouvernement du Canada.

ferrées sous juridiction québécoise non
la compétence du Parlement canadien, dans la région et
la période de référence.

R_a : Kilomètres de voies
soumis à

soumis
région et la

R_b : Kilomètres de voies ferrées sous juridiction québécoise
à la compétence du Parlement canadien, dans la
période de référence.

Les figures 7.2 sont la résultante des regroupements régionaux et temporels effectués à partir des informations contenues à l'annexe F. Les données traitées obtenues prennent la forme de pourcentages. Leur principal attribut est de contribuer à dresser un profil comparatif, interrégional et chronologique, facilitant la régularité de l'étude du bilan québécois et l'étude géopolitique de la souveraineté partielle.

Les prescriptions de l'article 92(10) ont contribué au transfert massif des ouvrages assujettis à la compétence du Parlement du Québec. Comme l'indique clairement les chiffres de l'annexe F, en trois décennies (1881 à 1910), 61% des lignes dites québécoises ont été assimilées aux activités des deux grands réseaux nationaux, ce qui contribua à affermir la souveraineté partielle du Québec dans ce secteur.

figure 7.2a+b

figure 7.2c+d

figure 7.2.e+f

L'étude de la figure 7.2a et de l'annexe F démontre que, dans cinquante divisions de recensement sur 76 (65,8%), les transferts globaux en faveur de l'État canadien ont été absolus (100%). Par ailleurs, quinze régions n'ont pas eu de projets concrétisés détenant une charte québécoise, alors que dans onze divisions, le taux s'échelonne de 7 à 90%, pour une moyenne générale de transfert de 75% pour la période 1867-1990. Depuis 1960, aucune modification de juridiction n'a été réalisée au Québec, le dernier étant celui du petit chemin de fer Arnaud situé sur la Côte-Nord. Cette situation n'est guère étonnante, sachant que l'essor accéléré du réseau ferroviaire québécois était déjà à cette date chose du passé.

Ces données agrégées donnent un aperçu global et esquissé de la situation ayant prévalu sur une période de 123 ans. Toutefois, les temps forts de l'évolution de la dimension souveraineté partielle ne transcendent guère de cet exposé sommaire: c'est pourquoi il s'avère nécessaire de disséquer ce processus phase par phase.

a. La période 1867-1880

Au cours de la phase 1867-1880 (figure 7.2b), le taux de transfert fut faible (4%). Il s'est limité aux entreprises ferroviaires localisées dans la grande région de Montréal, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans les divisions de recensement de Chambly (100%), Missisquoi (42%), Rouville (77%), Shefford (22%) et, à une seule exception, sur la rive nord dans Labelle (79%).

Le comté de Chambly qui accueillit le premier chemin de fer en terre québécoise, est un bel exemple de ces premières contrées qui contractèrent la “fièvre ferroviaire” qui contamina par la suite la plupart des régions du Québec.

En 1880, le réseau ferroviaire québécois se concentrait sur la rive sud de Montréal (Annexe D). Les quelques tronçons existant s'inséraient dans un réseau qui favorisait les échanges commerciaux entre Montréal et les grands ports de la côte est étatsunienne (p. ex. Portland au Maine).

Ces voies avaient une fonction continentale puisqu'elles contribuaient “à acheminer le trafic ferroviaire transitant entre les grandes régions économiques du continent nord-américain” (19). Quant aux fonctions régionale et locale de ces lignes, elles se limitaient généralement à occasionner des effets à la périphérie immédiate de ces tronçons. Il n'entrait pas dans la mission des propriétaires ferroviaires d'utiliser leurs chemins de fer pour générer des retombées économiques dans les régions traversées. Leur objectif, plus mercantile que philanthropique, les incitait à relier de grands centres nodaux en raison des revenus plus appréciables qu'engendrent les échanges entre ces marchés.

La prédominance de la fonction continentale sur la fonction régionale est le germe du transfert massif de juridiction qu'ont dû subir ces lignes dès la décennie 1871. Ce mouvement, qui débuta au milieu du XIX^e siècle, fut fortifié par l'avènement de la fédération canadienne. En raison du noyau ferroviaire déjà présent en 1867, la région de Montréal fut consacrée plaque-tournante des échanges est-ouest. Tout en obtenant cette vocation continentale, l'intervention de l'État fédéral se fit de plus en plus massive dans le secteur ferroviaire.

b. La période 1881-1890

La décennie subséquente est le théâtre d'une expansion rapide du réseau ferroviaire au Québec et au Canada. Alors qu'en 1880 le nombre de kilomètres de voies ferrées s'établissait au Canada à 11 575 km, dix ans plus tard il s'élevait à 21 160 km, soit une croissance de 82,8% (20).

(19) QUÉBEC. Ministère des Transports (1985) Mémoire présenté à la Commission canadienne des transports dans le cadre de l'enquête sur les embranchements ferroviaires. p. 9.

(20) LEGGET, Robert (1988) Railways of Canada. p. 232.

Toutefois, les dispositions de l'article 92(10) commençaient à mettre en péril la souveraineté ferroviaire du Québec. Vingt-cinq pour cent des ouvrages construits en vertu d'une charte québécoise furent touchés par un transfert de juridiction durant cette période.

L'analyse de la distribution spatiale révèle que la région sud de Montréal était toujours la première visée par ces transformations (figure 7.2c). Toutefois, des territoires récemment ouverts à la colonisation et dotés de voies stratégiques, en harmonie avec le développement de l'espace canadien, furent rapidement intégrés au réseau continental. Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental et ses embranchements, localisés au nord du fleuve Saint-Laurent, appuyèrent le développement économique régional des contrées traversées. En 1882, l'achat de cette société d'état québécoise par le Canadian Pacific, stimula, comme l'a relevé l'historien Young, une meilleure imbrication du Québec au sein de l'union économique canadienne.

La rive nord de Montréal (61%) et la Mauricie (45%), toutes deux situées dans l'arrière-pensée de la métropole québécoise, furent les régions les plus touchées par ce processus d'assimilation constitutionnelle, tandis que des ouvrages localisés dans des zones éloignées de l'aire d'influence de Montréal étaient peu ou point affectés par le transfert de compétence.

Cette dernière constatation permet de concevoir que les voies ne s'inscrivant pas dans les sphères prioritaires de développement immédiat du réseau pan-canadien, étaient ignorées par l'État fédéral et les entreprises ferroviaires transcontinentales. Elles étaient alors laissées sous la juridiction québécoise. A cet effet, la représentation spatiale des transferts pour la période 1867-1960 démontre que le recours au pouvoir déclaratoire toucha en premier lieu les régions centrales ainsi que les régions ressources satellites (figure 7.2a), car celles-ci, en raison de facteurs géopolitiques (p. ex. la présence d'une population importante), furent les premières à être desservies par des lignes ferroviaires reliées aux grands réseaux pan-canadiens.

c. La période 1891-1900

La pointe des transferts de juridiction est atteinte au cours des années 1891-1900 alors que 19% des ouvrages ferroviaires furent soumis à la compétence fédérale. Au début du XX^e siècle, presque la moitié (48%) du kilométrage des chemins de fer constitués depuis 1867, sous une loi québécoise, avait été transférés sous les pouvoirs de l'État canadien.

La souveraineté partielle du Québec qui s'était concentrée jusque-là à l'arrière-pensée de Montréal, gagna l'est de la région de Québec (figure 7.2d). Les tronçons des divisions de Bonaventure (77%), de Montmorency 1 (100%) et de Charlevoix (100%), lesquels

s'insèrent plus tard dans la trame de développement des activités du Canadian National, étaient désormais affectés par ce mouvement.

En parallèle, le transfert de compétences des principaux chemins de fer établis dans les divisions de recensement du triangle Montréal-Nicolet-Sherbrooke se poursuivait à un rythme soutenu. Cette évolution correspondait à la polarisation des activités ferroviaires entre deux grands groupes: le Canadian Pacific et le noyau d'entreprises qui donnèrent naissance à CN Rail (Annexes D et E) ⁽²¹⁾. Cette tendance aida à la prise de contrôle de plusieurs petites entreprises indépendantes qui contribuèrent à structurer le volet québécois, pièce maîtresse des deux réseaux pan-canadiens en émergence.

d. La période 1901-1910

Au début du XX^e siècle, la période d'expansion du réseau ferroviaire avait atteint son apogée. La période 1901-1910, s'avère encore active avec 17% de transferts. Néanmoins, c'est le début d'une nouvelle ère, où ce processus s'effectuera d'une manière de plus en plus irrégulière et délimitée à certains micro-secteurs du Québec.

Les entreprises ferroviaires ayant complété leur réseau procèdent à des ramifications intermittentes afin de consolider et bonifier l'efficacité de leurs services régionaux (figure 7.2e).

Les comtés de Beauce, Bellechasse, Dorchester, Mégantic et Montmagny, situés dans la grande région de Québec, ainsi que deux divisions de recensement de l'Estrie; Compton et Frontenac, furent particulièrement affectés avec un taux de transferts de 100% (à l'exception de 75% pour Mégantic). L'utilisation puis la location par bail emphytéotique de 999 ans (1912) du Québec Central au Canadian Pacific est à l'origine de cette nouvelle perte de souveraineté.

e. Les périodes 1911-1920 et 1921-1960

Durant ces décennies, les quelques centaines de kilomètres qui s'ajoutèrent au réseau ferroviaire québécois furent pour la plupart, soustraits aux prescriptions constitutionnelles, n'étant pas reliés à un autre État fédéré. Les chemins de fer Québec et du Lac St-Jean, Mines

(21) Au cours de la Grande guerre (1914-1918), plusieurs compagnies ferroviaires commencèrent à éprouver de sérieux ennuis financiers en raison d'un essor trop rapide de leurs activités. Afin de sauver les actifs de ces entreprises stratégiques pour le développement de la fédération, le Parlement central créa en 1918 la Canadian National Railways. La nouvelle société d'État intégra progressivement le Canadien Nord, l'Intercolonial, le Grand Tronc, le Grand Tronc Pacifique et le National Transcontinental.

Rouyn (Témiscamingue), qui sont tous deux intégrés au réseau de CN Rail, et Arnaud (Côte-Nord) constituèrent les principales exceptions, en ayant influencé sur le transfert kilométrique qui se fixe à 9% pour les années 1911 à 1960 (figure 7.2f).

Cette situation procède du fait que les nouvelles constructions ne s'inscrivent pas dans les orientations de la politique ferroviaire fédérale. Reflet des transformations de l'économie québécoise, l'ensemble des chemins de fer conventionnels constitués au XX^e siècle par l'Assemblée nationale sont destinés au transport des ressources minières. Ils ont été créés pour assurer une desserte économique entre un nombre de points nodaux restreints, établis dans la direction nord-sud. Les chemins de fer miniers nord-côtiers, le Cartier et de la Rivière Romaine, en sont des exemples contemporains.

En parallèle, le réseau québécois des tramways se développe jusqu'à la fin des années 1920. Quelques décennies plus tard le métro de Montréal est inauguré. L'ajout de chemins de fer à vocation urbaine, ouvrages généralement affranchis de la compétence fédérale, alliés à une diminution de nouveaux chemins de fer conventionnels susceptibles de subir un transfert juridictionnel, contribua à contrecarrer le mouvement enclenché au XIX^e siècle.

Conclusion: Le transport ferroviaire: un instrument d'intervention géopolitique

La *Loi constitutionnelle de 1867* octroie aux États fédérés des pouvoirs importants quant aux ouvrages ferroviaires se bornant à leur dimension intraterritoriale. Cette compétence partagée devait permettre aux partenaires de la fédération de disposer d'une marge de manoeuvre pour agir sur leur territoire, en fonction de leurs objectifs internes de développement. C'est sous cet angle que fut interprété l'article 92(10) par le Comité de colonisation de l'Assemblée législative du Québec (1903) et la Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, présidés par Joseph Sirois et Newton Rowell (1940).

Au point de vue de leur utilité immédiate, les chemins de fer se divisent naturellement en chemins fédéraux et en chemins provinciaux. Nous rangeons dans la première catégorie les réseaux qui, tout en desservant certaines parties de la province, sont essentiellement à l'avantage du Canada en général; nous rangeons dans la catégorie des chemins provinciaux **ceux qui sont susceptibles de procurer directement et par eux-mêmes le plus d'avantages à la province.** (22)

A la province revenait aussi la haute main sur les ouvrages et les entreprises d'intérêt local. Toutefois, et **à titre d'exception**, les lignes internationales et interprovinciales de transport et de communication devenaient du ressort fédéral qui obtenait le droit de placer sous son autorité, en tout temps, tout ouvrage

(22) Débats de l'Assemblée législative, Amédée Robitaille, 21 avril 1903. pp. 448-449.

régional en le déclarant de l'intérêt général du Canada ou d'au moins deux provinces. (23)

Toutefois, il vient d'être prouvé empiriquement que cette compétence est plus théorique que concrète. Tel qu'anticipé dans la troisième hypothèse de travail (H3), il y a effectivement une ingérence massive de l'État fédéral dans les affaires ferroviaires québécoises. Au point de vue législatif, il vient d'être démontré que la souveraineté du Québec dans ce secteur est devenue de plus en plus partielle au fil des ans.

Suivant l'histoire des relations constitutionnelles canadiennes et les faits antérieurement vérifiés, il est assuré que la souveraineté de l'État québécois, tout comme son contrôle sur l'intégrité territoriale, furent déniées par le recours réitéré au pouvoir déclaratoire. Le paragraphe 92(10) c) attribue à l'État fédéral un moyen omnipotent pour annihiler les pouvoirs des partenaires de la fédération dans le secteur ferroviaire.

Suivant le cadre conceptuel de recherche (figure 1.2), le Québec est une entité politique et géographique enchâssée dans l'environnement canadien. La configuration du réseau ferré et le transfert de juridiction, en faveur de l'État fédéral, contribua à l'intégration géopolitique et économique du Québec à l'union canadienne, tout en conditionnant artificiellement les échanges commerciaux est-ouest.

Dans une perspective de souveraineté intégrale, cette séparation des compétences s'avère incohérente et en antithèse avec les déterminantes géopolitiques québécoises. L'idéologie, la localisation des ressources naturelles et la proximité des marchés étatsuniens ont généralement avantage un développement territorial et des échanges orientés dans l'axe nord-sud.

Au stade actuel de la recherche, il est donc admis de renchérir que la souveraineté partielle du Québec sur le transport sur rail a eu pour effet de restreindre ses interventions dans ce secteur, de même que dans les régions centrales et de ressources situées à proximité des frontières canadienne et étatsunienne (figures 7.2). Cela sachant que, même dans un domaine comme le transport ferroviaire urbain, qui relève pourtant entièrement de sa compétence pratiquement, l'État québécois ne possède que des pouvoirs incomplets.

Il ne fait pas de doute, du point de vue des provinces, que les intentions avouées du gouvernement fédéral d'utiliser, dans le futur, le transport comme un outil de la politique économique, ne rencontrent pas nécessairement leurs propres intentions en la matière; il est facile de s'imaginer en effet que la liste des priorités du gouvernement central concernant ses projets d'infrastructures de transport ne saurait correspondre à celles des provinces, bien que chacune y retrouverait sans doute des éléments qui les satisfassent en partie. [...] le

(23) CANADA. Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces (1940) Canada: 1867-1939: Volume 1, p. 31.

développement du Moyen-Nord québécois n'est sûrement pas une priorité pour les compagnies de chemin de fer au même titre qu'il l'est pour le gouvernement du Québec, qui y est "commis" depuis belle lurette déjà. (24)

Dans le contexte canadien, le chemin de fer fut, dès le milieu du XIX^e siècle, un puissant instrument qui appuya le projet géopolitique canadien, c'est-à-dire l'occupation du territoire et le développement de l'axe est-ouest dans lequel s'inséraient les régions centrales du Québec. Il devait donner à la nouvelle fédération une justification et un appui à la concrétisation d'un espace politique et économique, géographiquement intégré. Complément de la *National Policy* (1879), la politique ferroviaire fédérale était appelée à servir d'assise pour appuyer une métamorphose économique en vue de faire du Canada "une grande nation" (25).

Dans l'intention de parvenir à ses désirs, l'État fédéral s'est activé, dès les premières décennies de la fédération, à instaurer sa puissance dans le secteur ferroviaire.

Dans les programmes d'intégration au moyen desquels on a cherché à fusionner les intérêts économiques et politiques des diverses unités géographiques que l'on avait groupées pour former le Dominion du Canada, les chemins de fer étaient au premier rang. (26)

Il est permis de considérer que le Québec, comme d'autres membres de la fédération, s'empressa d'affirmer sa juridiction dans ce secteur, en raison de desseins idéologiques et géopolitiques spécifiques à ses appétences. Nonobstant les efforts financiers déployés, les projets géopolitiques du pouvoir fédéral eurent tôt fait d'handicaper son dynamisme ferroviaire qui devait appuyer l'aménagement de son territoire et le développement économique régional. Les chapitres suivants permettront d'examiner si ces affirmations s'avèrent fondées.

(24) BEAUDRY, Richard (1978) Dans la perspective d'une politique des transports au Québec. pp. 335-336.

(25) CANADA. Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces (1940) Op. cit., p. 53.

(26) CANADA. Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces (1940) Recommandations: Volume II, p. 211.

INTRODUCTION

La dimension souveraineté partielle ayant été analysée, il est maintenant possible d'entreprendre la quatrième partie de la thèse. Dans les prochains chapitres, le processus décisionnel, rôle joué par le gouvernement du Québec, et l'application de la politique ferroviaire seront l'objet de la recherche. Coeur du modèle conceptuel de recherche (figure 1.3), ces deux éléments fondamentaux attireront l'attention du chercheur en fonction des hypothèses de travail préalablement élaborées.

L'aspect constitutif de cet exercice est d'en arriver à identifier et à analyser les moyens que s'est octroyés le gouvernement québécois pour intervenir à l'intérieur de son aire de souveraineté par le biais du transport sur rail, en fonction des demandes issues des forces sociétales. En tant qu'élément central d'où originent des transformations de l'aménagement du territoire et du développement économique régional, le processus décisionnel ainsi que les extrants en émanant se doivent de subir une dissection minutieuse.

Dans un premier temps, les comptes publics ont été consultés afin de compiler les dépenses engagées par l'Administration québécoise dans le cadre de sa politique ferroviaire.

A la suite de cet exercice, l'ensemble des éléments et des acteurs, évoluant au sein de l'État québécois et qui ont composé la politique ferroviaire depuis la création de la Fédération canadienne seront présentés pour chacune des périodes de référence. Dans l'intention de mieux cerner les choix gouvernementaux, l'analyse du processus de décision et la politique ferroviaire seront replacées dans leur contexte géographique, historique et économique.

Finalement, les extrants issus de cette longue démarche politique et technocratique, c'est-à-dire les différentes facettes des programmes, seront présentés dans le dernier chapitre de chaque phase. Il en sera de même pour l'ensemble des structures gouvernementales ayant encadrées la politique ferroviaire québécoise.

CHAPITRE VIII

LES IMPLICATIONS FINANCIERES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE (1867-1990)

8.1 INTRODUCTION

Les crédits budgétaires, annuellement votés par le Parlement, sont une des assises auxquelles sont intimement liés l'existence et le dynamisme de toutes politiques publiques. La politique ferroviaire québécoise n'échappe pas à ce modèle, sachant que les équipements et la construction d'infrastructures de transport sur rail exigent des investissements colossaux.

L'étude de l'enveloppe budgétaire consacrée à ces activités s'avère le premier exercice auquel tout chercheur en analyse géographique des politiques gouvernementales doit s'arrêter. Ces renseignements, classés sur une base régionale, favorisent une meilleure compréhension de la portée et de la distribution géographique des deniers publics destinés à ce secteur depuis 1867. Il sera ainsi possible d'établir subséquemment si cette répartition a influencé le degré d'aménagement du territoire et de développement économique des divisions de recensement concernées.

Les données présentées dans ce chapitre sont offertes au lecteur sous une forme agrégée. L'étude détaillée, programme par programme, se fera au cours des prochains chapitres. L'objectif premier de cette section est d'exposer une vue d'ensemble des dépenses budgétaires ferroviaires consacrées par le gouvernement du Québec de 1867 à 1990.

Dans le dessein de limiter la thèse aux seuls programmes ayant engendré des effets tangibles sur l'organisation territoriale québécoise, seuls les crédits votés pour l'établissement d'infrastructures de chemins de fer ont été retenus. Les sommes allouées par le gouvernement pour les ressources humaines (p. ex. fonctionnaires) et matérielles non ferroviaires (p. ex. automobiles) qui sont affectées à ce dossier, de même qu'aux projets qui ne sont jamais parvenus à maturation (p. ex: Ferchibal), ont été exclues. Il est à signaler que

les investissements en équipements de chemins de fer effectués par les sociétés d'État québécoises (p. ex. Sidbec) et leurs filiales, dont la vocation première n'est pas d'être transporteur ferroviaire, ont subi un sort identique.

Ces coûts n'ont pas été comptabilisés, pour deux raisons évidentes: Premièrement, les documents budgétaires et les rapports annuels de ces entreprises ne permettent pas de désagréger les sommes qui pourraient être intégrées à la politique ferroviaire.

Deuxièmement, l'intention finale de la thèse étant de jauger les conséquences de la politique sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional, il devenait douteux d'englober au budget global des fonds versés pour des biens qui ne sont pas susceptibles de générer des retombées régionales directes et d'ensemble.

Tel que déjà convenu, la répartition régionale des dépenses publiques a été réalisée suivant leur localisation géographique, toujours en fonction des divisions et des régions de recensement correspondant à chaque période de l'étude.

En rapport avec la troisième hypothèse de travail (H₃), l'actuel chapitre est l'occasion de vérifier, par une sous-hypothèse, s'il existe une corrélation entre les ressources financières allouées à la politique ferroviaire (variable dépendante) et l'ingérence de l'État canadien dans les affaires ferroviaires québécoises (variable indépendante).

Posant que la première variable (V.D) est soumise à la seconde (V.I), il est à supposer que l'obtention de données inversement proportionnelles résultera en une corrélation négative forte et significative des liens existants entre ces éléments. L'analyse de cette présomption s'effectuera en tablant sur le fait, que depuis 1960, l'État fédéral n'est pas intervenu dans la compétence de l'Assemblée nationale.

Tel que souligné dans un chapitre antérieur, trois indicateurs ont été retenus afin de jauger les extrants monétaires gouvernementaux: 1) la part du budget du gouvernement affectée aux programmes ferroviaires; 2) la part des dépenses allouée à ces programmes par les ministères successivement responsables de ce dossier; 3) les dépenses *per capita* .

8.2 LES DÉPENSES PUBLIQUES FERROVIAIRES

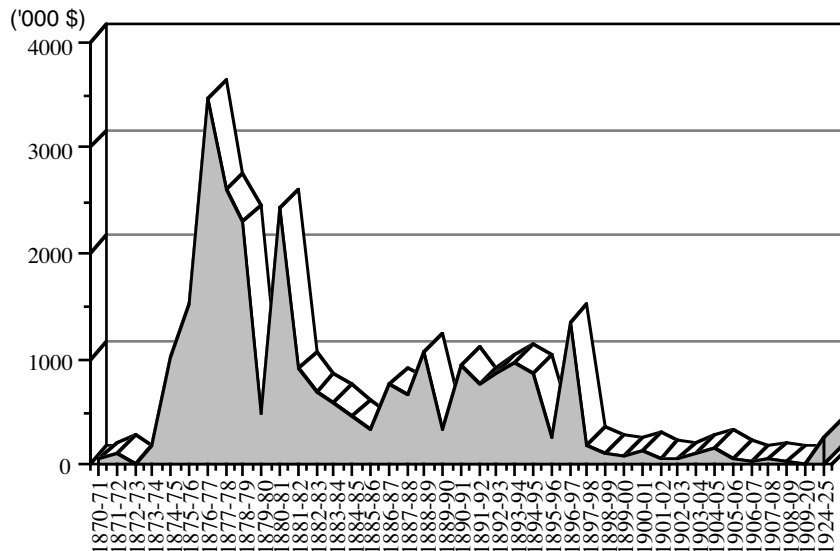
La part du budget gouvernemental affectée à la politique

L'analyse de la contribution gouvernementale à la politique ferroviaire se révèle un excellent indicateur de l'importance accordée à ce poste par les dirigeants québécois au fil des décennies. C'est pourquoi cette approche fut retenue.

L'âge d'or du rail: 1867-1920

De l'étude préliminaire de la figure 8.1, il apparaît que l'apogée de la politique ferroviaire pour la phase 1867-1920 fut atteint au cours de la décennie 1880, alors que le gouvernement octroya à plusieurs entreprises de chemins de fer plus de 18,7 M\$. Dans un contexte d'organisation du territoire québécois, une injection massive de fonds publics contribua, entre 1875 et 1879, à orienter plus de quarante pour cent des dépenses du gouvernement vers ces projets.

Figure 8.1: ÉVOLUTION DES DÉPENSES FERROVIAIRES DU QUÉBEC, 1870-1930



Source: Annexe G.

La création du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental en 1875, fruit de la nationalisation des chemins de fer Rive nord et Colonisation du nord de Montréal, absorba 51% des deniers alloués dans le cadre de la politique gouvernementale. Le parachèvement du QMOO devint une priorité que s'était imposée le gouvernement pour soutenir l'essor de la rive nord du fleuve Saint-Laurent, et annihiler les effets du sous-investissement de l'État fédéral dans ce secteur. A cet effet, le prochain chapitre abordera plus en détail les justifications de l'intervention massive du Québec dans le transport sur rail.

Sous un autre angle, l'étude des dépenses budgétaires suivant le *prorata* de la population, permet d'obtenir un ordre de grandeur relatif de l'importance qu'occupait la politique ferroviaire par rapport aux autres activités gouvernementales. Les comptes publics indiquent

qu'au cours des années financières 1875-1876 et 1880-1881, les crédits alloués à la politique ferroviaire revenaient respectivement à 1,20\$ et 1,81\$ par citoyen. En contrepartie, les sommes octroyées au domaine de l'éducation durant ces deux périodes de référence ne s'élevaient qu'à 0,28\$ par citoyen québécois, tandis que la santé n'en recevait que 0,16\$ et 0,19\$. Quant à l'agriculture, un domaine pourtant privilégié par le discours idéologique de l'époque, elle n'en récoltait que 0,04\$ et 0,06\$ (1).

Il est utile de rappeler qu'à cette époque, l'idéologie du gouvernement du Québec adhérait quasi parfaitement à celle que le capitalisme pur attribuait à l'État; soit de limiter son rôle à la gestion de la justice et des affaires courantes. Ce libéralisme coïncide avec la mainmise du pouvoir religieux sur les leviers de la vie sociale et culturelle du peuple québécois. Dans un tel contexte, il n'est pas étonnant de constater que la plupart des activités reliées à l'éducation, à la santé et à l'aide aux nécessiteux relevaient d'organisations privées à but non lucratif.

Les extrants gouvernementaux se bornaient généralement à la distribution discrétionnaire de subsides suivant les besoins. Toutefois, le Québec étant un pays en formation, il se devait d'investir ponctuellement pour doter son aire de souveraineté des équipements et services indispensables à son développement national, ce qui amena les élus à déroger à certains principes intrinsèques à la doctrine du laisser-faire économique.

Malheureusement dans toute entreprise [le QMOO] de cette nature, surtout dans un nouveau pays comme le nôtre où les capitaux disponibles sont peu considérables, il était difficile de former une compagnie avec les moyens nécessaires pour la construction d'une ligne telle que celle que nous avons en vue, car le capital est sensitif et il est impossible de l'attirer dans une voie nouvelle où il y a des doutes sur l'avantage du placement. L'idée d'une ligne du côté nord du Saint-Laurent fit naître bien des projets sur lesquels il est inutile d'insister. Je me contenterai de dire que plusieurs compagnies se succédèrent les unes aux autres sans avoir réussi à mener cette entreprise à bonne fin. [...] Le gouvernement d'alors voyant le peu de succès qui avait jusqu'à cette époque couronné les efforts de l'entreprise privée et sentant que cette voie ferrée était devenue nécessaire pour les besoins de cette partie de notre province qui est située entre Québec et Ottawa, se décida à la construire aux frais de la province. (2)

La transgression à cette philosophie économique fut de courte durée. L'expérience financière lamentable du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental favorisa l'adoption d'une attitude très conservatrice en matière de dépenses publiques. Par son envergure, le QMOO fut une initiative qui a été l'exception confirmant la règle de la non-intervention dans les affaires socio-économiques par le gouvernement québécois, et ce, pour plusieurs années.

(1) GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. Calculé à partir des données fournies en page 26.

(2) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Shehyn, 6 mai 1884, pp. 962-963.

Les différents programmes d'aide aux chemins de fer furent la résultante concrète des espoirs placés par les forces sociétales dans le développement économique du Québec, par le biais de la croissance du réseau ferroviaire québécois.

A partir de la fin du dix-neuvième siècle, on peut souligner le contraste de l'histoire financière [du Québec] avec les périodes décennales de 1870 et 1880. Au cours de cette période, Québec porta beaucoup d'attention aux travaux qui semblaient nécessaires au développement du territoire qui borde le fleuve Saint-Laurent, et il s'ensuivit une politique positive d'aide aux chemins de fer. ⁽³⁾

Les compagnies de chemins de fer Québec et du Lac St-Jean et Québec Central sont d'excellents exemples de projets majeurs devant appuyer l'ouverture et l'essor économique de nouvelles régions. Après le QMOO, ce sont ces deux entreprises qui reçurent le plus d'attention des élus québécois. Elles ont obtenu respectivement plus de 2,4 M\$ et 1 M\$ en subsides (Annexe E).

Ce même tableau (Annexe E) a le mérite de mettre en relation les sommes versées par le Trésor public québécois aux différentes compagnies ferroviaires et leur intégration progressive aux structures corporatives d'un des deux grands chemins de fer pan-canadien ⁽⁴⁾. L'interprétation originale de ces données démontre que c'est le Canadian Pacific qui bénéficia le plus des ouvrages subventionnés par le Québec. Les entreprises que la compagnie a acquises en sol québécois, ont touché 70,4% (19 134 369,17\$) de ces octrois. Le Canadian National bénéficia, selon ce même principe, d'acquisitions de 7 833 765,84\$ (28,8%), tandis que le montant résiduel de 206 786\$ (moins d'un pour cent) alla à des entreprises ferroviaires régionales.

C'est dire que 99,2% des deniers québécois investis dans l'aide aux chemins de fer a servi au développement du réseau continental, contribuant ainsi à l'intégration du Québec à l'union économique canadienne et aux marchés nord-américains. L'étude subséquente des programmes et des intentions des forces sociétales permettra de vérifier si ce destin était conforme à leurs espérances.

Les sommes engagées pour des entreprises dont l'existence n'a jamais dépassé le statut de projets, ne furent pas incluses dans ce tout; néanmoins elles se chiffrent à 97 970,71\$. L'importance relative de ces fonds improductifs est imputable en grande partie à la faillite du

(3) BATES, Stewart (1939) Histoire financière des gouvernements canadiens, p. 151.

(4) Aux annexes E, G et H, l'écart constaté entre les sommes des subsides ferroviaires octroyés au cours de la période 1867-1925 est imputable au fait que certaines compagnies ayant reçues des sommes du gouvernement n'ont pu construire leurs ouvrages en raison d'une faillite. Ainsi, toutes les voies ferrées non construites ne furent pas comptabilisées dans la répartition spatiale des subsides, expliquant ainsi le déséquilibre relevé. Nonobstant, ces chiffres sont réputés fiables.

Québec, Saguenay et Chibougamau. En 1929, ce chemin de fer avait obtenu une charte du Parlement québécois lui donnant le droit de relier la ville de Québec à Chibougamau (Nord-du-Québec), en passant par Dolbeau au Lac-Saint-Jean. Au cours des années 1930, l'entreprise fit banqueroute sans avoir réalisé son mandat, ce qui entraîna une perte nette de 75 000\$ pour le trésor québécois.

Lors de la seconde moitié du XIX^e siècle, l'importance des investissements dans le secteur du transport ferroviaire fut inégale d'une décennie à une autre comme le démontre la figure 8.1. De 1874-1875 à 1896-1897, à l'exception de trois années, plus de 10% du budget total du gouvernement du Québec fut consacré aux chemins de fer. En antinomie, les périodes situées en amont et en aval mobilisèrent faiblement les énergies gouvernementales occupées à d'autres champs d'intérêts. Pendant ces trois décennies, l'effort du Québec a été gigantesque, nonobstant que ses revenus budgétaires étaient restreints à la perception de taxes directes, à la vente et au produit de l'exploitation forestière des terres publiques ainsi qu'aux transferts statutaires du gouvernement fédéral (5).

En 1869, soixante pour cent des revenus budgétaires du Québec provenaient des transferts de l'État canadien. Le produit tiré des terres de la couronne rapportait 24% tandis que les taxes directes et les revenus divers en constituaient seize pour cent (6). Toutefois, ces sources de financement n'étaient guère suffisantes pour concrétiser les priorités québécoises. Les prescriptions de la *Loi constitutionnelle de 1867* limitent sérieusement le pouvoir fiscal des États fédérés. Elles leur excluaient le privilège de prélever toutes taxes indirectes (p. ex. droits de douanes), compétence alors très lucrative qui était réservée exclusivement à l'autorité centrale. Au XIX^e siècle, la capacité financière du Québec se comparait remarquablement à celui d'un gros gouvernement municipal contemporain.

Dans l'intention de mener à bien sa politique ferroviaire et de satisfaire les demandes issues des forces sociétales, le gouvernement dut élargir son assiette fiscale en prélevant de nouvelles taxes (7). Une telle solution n'étant pas rentable au point de vue électoral et ne permettant point de combler la totalité des appétences du Québec, des emprunts sur les

(5) Les subsides fédéraux octroyés au *prorata* de la population constituèrent, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, une source importante de revenus pour contrebalancer la carence des entrées de fonds des États fédérés. La contribution du gouvernement du Canada s'établissait suivant le recensement de la population. Pour chaque citoyen résidant dans une province au moment du dénombrement décennal, chaque État fédéré recevait 0,80\$.

(6) BATES, Stewart (1939) Op.cit., p. 153.

(7) Au cours de l'année 1875, le trésorier de la province Joseph Gibb Robertson annonce à la Chambre qu'elle devra adopter trois lois afin de lui donner le pouvoir d'imposition une taxe sur la vente des permis d'alcool, une taxe aux compagnies d'assurances et certains frais administratifs imposés par les cours québécoises.

marchés financiers européens et nord-américains durent être effectués. Cette alternative engendra de sérieuses conséquences sur la dette, ce qui handicapa la santé financière du Québec pendant plusieurs années. Nonobstant ces séquelles, il faut souligner que l'emprunt de ces capitaux à des banques étatsuniennes et françaises, fut une des premières initiatives de l'État québécois sur l'échiquier international, laquelle favorisa même un rapprochement géopolitique avec la mère-patrie (8).

[Le Québec] emprunte \$4 millions à Londres en 1874, \$3 millions à New-York en 1878 et \$8 millions à Paris de 1880 à 1891. A partir de 1873, la politique ferroviaire introduit un déséquilibre budgétaire, qui jusqu'à la fin du siècle, pèse lourd dans la vie politique du Québec. (9)

La part consacrée au service de la dette augmenta radicalement dans la première moitié de la décennie 1870. Ce phénomène s'explique par le fait que les revenus n'ont pas progressé dans une proportion semblable à ceux des débits. Dès lors, l'endettement du gouvernement accaparait 23% de ses dépenses budgétaires, tandis qu'au début du XX^e siècle ce poste en grevait un tiers en raison des emprunts temporaires et à long terme que l'État québécois réalisa en vue de soutenir sa coûteuse politique ferroviaire. Le tableau 8.1 démontre que les années où le gouvernement effectua ces opérations concordent avec les années les plus intenses des programmes d'aide aux chemins de fer.

TABLEAU 8.1 LES EMPRUNTS EFFECTUÉS PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC POUR FINANCER LA POLITIQUE FERROVIAIRE (1874-1885)

Années	Emprunts à long terme	Emprunts temporaires
1874	3 893 333,34\$	
1876	4 185 333,33\$	
1878	3 000 000,00\$	800 000,00\$
1879		1 918 125,00\$
1880	4 275 853,34\$	1 050 000,00\$
1881		500 000,00\$
1882	3 499 833,33\$	1 206 849,20\$
1884		400 000,00\$
1885		500 000,00\$

Source: STEWART, Michel (1983) Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: Une entreprise d'État, p. 63.

(8) HAMELIN, Jean (1968) Québec et le monde extérieur 1867-1967, pp. 14-15.

(9) HAMELIN, Jean et ROBY, Yves (1971) Histoire économique du Québec 1851-1896, p. 132.

Progressivement, le Québec dut se tourner vers de nouveaux revenus autonomes dans l'intention de réduire ses déficits engendrés notamment par l'intérêt sur le capital devant être versé à ses créanciers. Dans ce contexte, un impôt sur les profits des compagnies est institué en 1882. Ces mesures ne résolurent pas entièrement la conjoncture financière du Québec, sachant que la part budgétaire du service de la dette augmentait et que la crise économique mondiale, qui s'étendit de 1873 à 1879, amplifia le déséquilibre existant entre les revenus et les dépenses.

Placés en relation avec l'allégeance politique des gouvernements qui se sont succédés pour veiller aux destinées de l'État québécois entre 1867 à 1910, il ressort que c'est sous le Parti conservateur, qui a assumé presque sans interruption pendant plus d'un quart de siècle la direction de la nation française d'Amérique, que les subsides ferroviaires furent les plus généreux (tableau 8.2).

A l'exception de l'ère Mercier (1887-1891) où la fièvre des chemins de fer connut une nouvelle vitalité, le Parti libéral n'a jamais été bienveillant envers la politique ferroviaire québécoise. Il est à supposer que ce sentiment était le reflet d'une réaction partisane mal camouflée envers une politique développée par des opposants politiques. Toutefois, des facteurs plus rationnels ont également guidé cette attitude.

TABLEAU 8.2: L'ALLÈGEANCE POLITIQUE DES GOUVERNEMENTS ET LES SUBSIDES FERROVIAIRES (1867-1930)

Années financières	Allégeances politiques	Subsides alloués
1867-1878	Parti conservateur	8 960 200\$ (32,9%)
1878-1880	Parti libéral	2 805 239\$ (10,3%)
1880-1887	Parti conservateur	6 113 770\$ (22,5%)
1887-1892	Parti libéral	3 788 928\$ (13,9%)
1892-1896	Parti conservateur	2 930 588\$ (10,8%)
1896-1930	Parti libéral	2 621 483\$ (9,6%)
Total	Parti conservateur	18 004 558\$ (66,2%)
	Parti libéral	9 215 650\$ (33,8%)
		27 220 208\$

Source: Annexe G.

La fin des programmes d'aide coïncida avec l'élection du gouvernement libéral de Félix-Gabriel Marchand (1832-1900) qui entra en fonction en mai 1897. Tandis que sous le

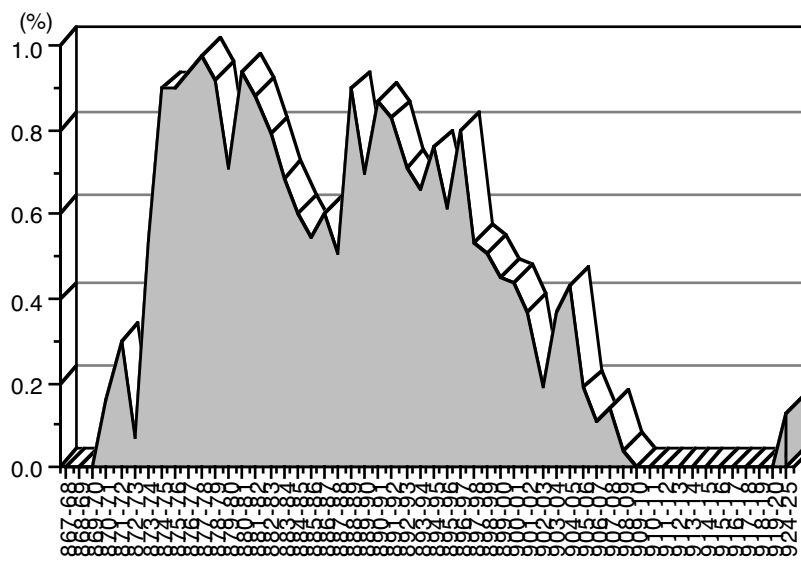
dernier gouvernement conservateur la part des dépenses en rapport avec le total des dépenses budgétaires octroyées à ce programme s'établissait à 22%, l'année suivante cette contribution décrua à 4%, alors qu'elle ne comptait plus que pour moins d'un pour cent en 1909-1910. L'historien Rumilly (1971) relève que, par ce geste, le nouveau Premier ministre avait une ambition première:

[II] voulait équilibrer le budget sans recourir aux augmentations d'impositions d'emprunts. Il refusa d'abord tous nouveaux subsides aux compagnies de chemins de fer. (10)

Dans la continuité des mesures de rationalisation entreprises par le gouvernement conservateur (1892-1896) de Louis-Olivier Taillon (1840-1923), les nouveaux élus souhaitaient assainir les finances du Québec par la fin des emprunts monétaires. Ces finances avaient été sérieusement affaiblies, lors de ces années particulièrement onéreuses pour le trésor public.

Durant la période 1870 à 1908, les crédits budgétaires du ministère des Travaux publics étaient destinés pour une large part au transport sur rail. Les priorités de dépenses de ce ministère en font un véritable organisme dévoué à la cause ferroviaire, et ce, dès les premières années de la Fédération. A partir de cette époque et jusqu'en 1908, au moins dix pour cent du budget annuel de ce ministère était imparti à la construction de chemins de fer. En 1877-1878, au coeur de la période où la politique ferroviaire a atteint son paroxysme, 98% du budget alloué au ministère des Travaux publics était absorbé dans ce secteur (figure 8.2).

Figure 8.2: PART DES DÉPENSES FERROVIAIRES DANS LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS



Source: Annexe G.

(10) RUMILLY, Robert (1971) Histoire de la Province de Québec: Volume 9, p. 94.

Après 1911, le gouvernement du Québec, éprouvé par sa sombre expérience, ne versa que de façon sporadique des subsides aux entreprises ferroviaires. Dans la décennie 1920, le Canadian National obtint 250 000\$ pour l'établissement, dans la région d'Abitibi, d'un embranchement reliant Rouyn à une jonction avec le chemin de fer Transcontinental localisée à proximité du village de Taschereau. Il se désengagea du secteur ferroviaire laissant une place prépondérante à l'État fédéral qui s'était ingéré progressivement dans son champ de compétence.

Dans le dessein de confirmer ou de rejeter la sous-hypothèse H_3 mettant en présence deux échelles à intervalles, un test de statistique inférentielle, le coefficient de corrélation de Pearson a été retenu. Il aide à découvrir le degré d'association existant entre les deux variables constituant l'hypothèse. Pour les années s'étalant de 1867 à 1910 le résultat du test s'établit à $-0,60847$ ⁽¹¹⁾. Si le test est repris en excluant du calcul la phase 1901-1910 la donnée obtenue indique une relation presque parfaite $-0,99924$ entre ces deux variables ⁽¹²⁾. Il y a donc confirmation d'une corrélation négative évidente entre les dépenses budgétaires consacrées au transport sur rail et l'ingérence de l'État fédéral dans les affaires ferroviaires du Québec.

La distorsion entre ces deux chiffres (r_0) trouve sa justification dans une interprétation rationnelle. Il est vraisemblable de croire qu'une bonne part de la variation des résultats obtenus par l'ajout et le retrait des années 1900 est imputable aux nouveaux choix alors effectués par le gouvernement du Québec en matière de finances publiques.

Des facteurs exogènes à l'ingérence fédérale ont aussi motivé le désengagement québécois du transport ferroviaire. Devant de tels résultats, la sous-hypothèse H_3 est donc confirmée partiellement si l'on retient la période de référence 1867-1910 tandis que lorsque la décennie 1900 est retranchée du calcul, cette même hypothèse est entièrement acceptée.

La baisse dramatique des crédits budgétaires engagés dans le transport sur rail explique ce phénomène qui est imputable à la volonté des gouvernants de rembourser rapidement la dette afin de se prémunir de nouveaux déficits. Entre 1896-1897 et 1897-1899 le débit passa de 810,5 M\$ à 187 M\$ ⁽¹³⁾. Les chiffres tirés des comptes publics confirment cette tendance

(11) Le seuil de signification est 0,05 et la valeur-critère est 0,95. Comme $r_0 < r_c$, alors l'hypothèse nulle (H_0) est acceptée.

(12) Le seuil de signification est 0,05 et la valeur-critère est 0,997. Comme $r_0 > r_c$, alors l'hypothèse nulle est rejetée.

(13) QUÉBEC. Assemblée nationale (1982) Débats de l'Assemblée législative 1897-1898. p. x.

amorcée à la fin du XIX^e siècle sachant que la dette publique a décru de 32,4% durant la décennie 1900 (14).

Dès cette période, les gouvernements qui se succédèrent à Québec se montrèrent très prudents dans leurs dépenses en limitant leurs débits et visant l'équilibre budgétaire. Ils adhéraient pleinement au libéralisme en réduisant, à leur seuil minimal, les activités gouvernementales -- idéologie économique qui fut fortifiée par l'aventure ferroviaire.

Cette timidité dans la dépense est due en grande partie à l'expérience plus ou moins heureuse qu'il avait eue de 1875-1882 en construisant le chemin de fer Québec-Montréal-Ottawa. (15)

Dans la suite de la Révolution tranquille, le Québec inaugura, au début de la décennie 1970, une nouvelle politique des transports qui consacrait le rôle de cet instrument de développement. En comparaison à la position occupée par le transport ferroviaire dans les priorités budgétaires gouvernementales du XIX^e siècle, la place appropriée par ce mode de déplacement est modeste et ne vise guère à combler des aspirations et des objectifs similaires.

La renaissance de la politique ferroviaire: 1971-1990

Tandis qu'au XIX^e siècle la totalité des subsides votés par le Parlement était destinée au transport sur rail conventionnel, la situation est différente à la fin du XX^e siècle alors que plus de 95% des deniers sont dévolus aux chemins de fer urbains, principalement pour le métro et les trains de banlieue desservant la région de Montréal.

Le transport ferroviaire, au cours des décennies 1970 et 1980, n'a jamais accaparé plus d'un pour cent des dépenses budgétaires malgré l'importance des sommes impliquées, ce qui est facilement justifiable. Depuis les années 1960, le gouvernement du Québec s'est conféré de nouveaux champs d'intervention --l'éducation et la santé en sont les deux meilleurs exemples-- ce qui eut pour conséquence d'accroître les dépenses publiques et de diluer les fonds octroyés au transport. Dans un tel contexte, les transports ne constituent plus une des rares primautés d'un gouvernement appuyant le libéralisme, mais plutôt un domaine prioritaire se situant parmi une multitude d'autres activités d'un gouvernement se voulant interventionniste. Devant ce nouveau contexte, il est indispensable de réduire la portée de l'analyse budgétaire à l'organisme responsable de ce secteur, soit le ministère des Transports et au calcul du *per capita*. Ce choix permet de mieux circonscrire l'évolution et la place consacrées au transport ferroviaire durant cette période.

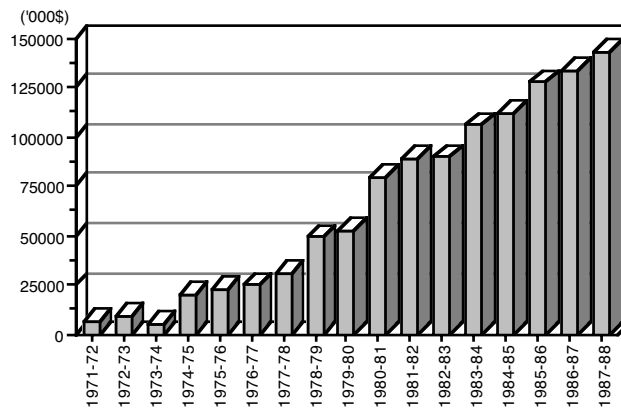
(14) GOW, James (1986) Op.cit., p. 29.

(15) BELLEMARE, Jean-Guy (1947) Les principes de l'histoire financière du gouvernement de la province de Québec. p. 33.

La première d'une série de subventions octroyées par le ministère des Transports à la Communauté urbaine de Montréal, afin de participer à la réduction de la dette encourue pour la construction du métro, fut versée en 1971-1972. La première contribution gouvernementale s'est établie à 7,5 M\$. Quinze ans plus tard, l'apport du gouvernement aux activités ferroviaires se chiffrait à plus de 133 M\$, soit une croissance absolue de 1 673% (figure 8.3).

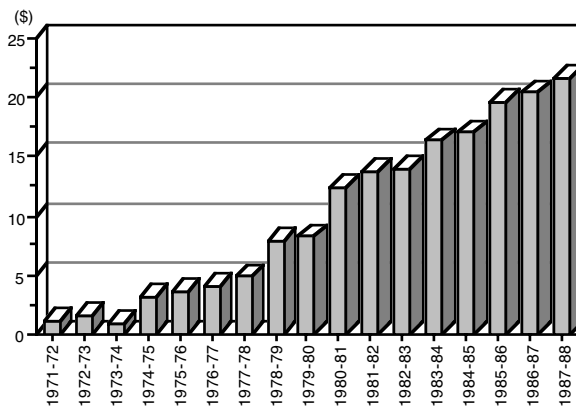
L'interprétation de ces dépenses, par le recours au *per capita*, enrichit la dimension privilégiée du transport ferroviaire pour le ministère des Transports (figure 8.4). Alors qu'au début de la décennie 1970 le gouvernement Bourassa consacrait 1,24\$ par citoyen aux fins de ce mode, ce montant s'établissait à 21,44\$ en 1987-1988. Cette croissance était la résultante de l'intérêt porté par le gouvernement du Parti québécois (1976-1985) envers le transport collectif soucieux de développer une alternative au transport routier.

Figure 8.3: DÉPENSES FERROVIAIRES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, 1971-1988



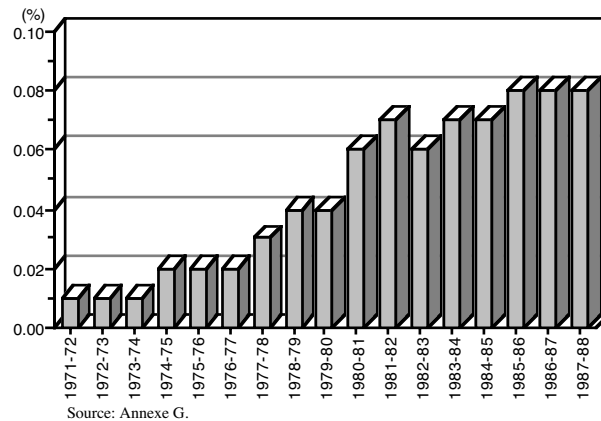
Source: Annexe G.

Figure 8.4: DÉPENSES FERROVIAIRES PER CAPITA, 1971-1988



Source: Annexe G.

Figure 8.5: PART DES DÉPENSES FERROVIAIRES DANS LE BUDGET DES TRANSPORTS, 1971-1988



C'est en 1980-1981, que les dépenses ferroviaires ont commencé à occuper une part relativement importante au sein du ministère des Transports, occupant plus de quatre pour cent des dépenses du ministère (figure 8.5). Cette portion s'élevait à 8% moins de dix ans plus tard. L'ensemble de ces chiffres démontre que le transport sur rail, surtout celui à vocation urbaine, a connu, dès le milieu des années 1970, une croissance soutenue.

La distribution géographique de l'aide financière

Le profil général des ressources financières imparties au transport ferroviaire ayant été présenté, il faut maintenant aborder la répartition géographique de ces extrants. Cette analyse spatiale a pour dessein de recenser les régions ayant bénéficié de la générosité gouvernementale et d'en déduire certaines remarques préliminaires.

L'étude de la figure 8.6a atteste qu'au cours de la période 1867-1930, l'aide financière aux chemins de fer a été canalisée principalement sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Soixante-trois pour cent des subsides votés par le Parlement, dans le cadre de ces programmes, ont été répartis entre quinze divisions de recensement: Argenteuil (5%), Berthier (moins de 1%), Champlain (6%), Deux-Montagnes (5%), Hull (5%), Ile-de-Jésus (5%), Ile-de-Montréal (5%), Joliette (1%), L'Assomption (moins de 1%), Maskinongé (moins de 1%), Papineau (5%), Portneuf (7%), Québec (7%), Saint-Maurice (5%) et Terrebonne (6%).

Si ces données sont agrégées en fonction des régions de recensement (figure 8.7), il devient évident que près de la moitié de ces subsides a servi à la construction de chemins de fer situés à l'intérieur des limites administratives de la grande région de Montréal (43%). Quant au solde de ces contributions, il a été dispersé entre les régions de Québec (23%), de la Mauricie (18%) et de l'Outaouais (16%).

Cet aperçu statistique facilite la connaissance des régions qui se sont vues octroyer la portion la plus intéressante de la manne gouvernementale. Toutefois, cet état de la situation ne s'avère guère exhaustif sachant qu'il exclut l'ensemble des régions n'ayant pas obtenue au moins cinq pour cent du total de cette aide.

Il serait maintenant intéressant d'analyser globalement la distribution spatiale de ces deniers. Cette approche va appuyer l'identification, par une dissection absolue, des investissements publics consacrés au transport ferroviaire pour chaque région. Cela aidera à recenser les zones

FIGURES 8.6 AB, CDICI CARTES 4X+ Figure 8.7 Régions de recensements

prioritaires d'aménagement du territoire et de développement économique vers lesquelles le gouvernement du Québec a orienté ses ressources financières.

La figure 8.7 prouve que c'est toujours la région de Montréal qui domine le palmarès en s'arrogeant 35,4% des subsides. Lorsque ce chiffre est ventilé suivant les trois sous-régions de la métropole québécoise, la Rive Nord détient le haut du pavé en s'accaparant 17,4% de ces crédits, suivie par Montréal-Centre avec 9,4%, alors que la Rive Sud ferme la marche avec 8,6%. Ces résultats attestent l'intérêt marqué pour l'essor de la partie nord de cette zone alors faiblement densifiée.

La région de Québec se classe au second rang avec 19,7%, l'Outaouais au troisième avec 14,6% et la Mauricie-Bois-Francs en quatrième position avec 12,1%. Les régions situées à la périphérie de ces régions n'obtiennent que 18,2% du gâteau ferroviaire. L'Est du Québec ouvre la voie avec 5,2%, suivi par le Saguenay-Lac-Saint-Jean (4,5%), l'Estrie (4,3%), l'Abitibi-Témiscamingue (4,2%) et, finalement, la Côte-Nord qui ne récolta aucune subvention au cours de la période 1867-1930.

Il serait désirable de comparer, au moyen des figures 8.6, la répartition temporelle et régionale des subventions, nonobstant la valeur monétaire de ces contributions, pour obtenir un aperçu des zones visées par ces programmes.

Entre 1867 et 1880, l'apport gouvernemental s'est canalisé sur la rive sud au sein des divisions de recensement situées entre la frontière étatsunienne (sud) et le comté de Montmagny (figure 8.6b). Plus à l'est, Bonaventure constitue l'exception en ayant bénéficié de subsides pour la construction du chemin de fer Baie des Chaleurs. Quant à la rive nord, les divisions qui ont tiré avantage de la politique ferroviaire sont celles localisées entre les comtés de Pontiac et de Québec, dont une grande part est redevable au QMOO. Quant au Saguenay-Lac-Saint-Jean, il ne fut pas épargné grâce aux généreux subsides donnés au chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.

La décennie 1880 fut l'objet d'une nouvelle vague de subsides. La plupart de ces deniers ont été distribués dans les régions de recensement ayant déjà profité des retombées de la politique gouvernementale. Il est plausible de croire que ces nouveaux transferts visaient à parachever et à densifier le réseau ferroviaire des régions ayant déjà reçu de tels octrois. Par ailleurs, la figure 8.6c illustre que le programme d'aide a également favorisé l'extension du chemin de

fer vers de nouvelles régions de colonisation; le Témiscamingue, Rivière-du-Loup et le Témiscouata.

Finalement, la phase finale de la première politique s'étendit de 1891 à 1930 (figure 8.6d). Tout comme pour la période précédente, il est perceptible de constater la consolidation des subventions à l'intérieur des territoires déjà privilégiés. De plus, il devient évident que la distribution des subventions se polarise entre la région de Montréal et l'Abitibi-Témiscamingue. C'est une réalité qui reflète admirablement la volonté politique d'appuyer le développement industriel de l'agglomération montréalaise par la consolidation de son réseau ferroviaire et, d'autre part, d'assurer un accès à une région ressource.

8.3 CONCLUSION

L'analyse spatiale qui vient d'être effectuée repose avant tout sur des régions aux frontières immatérielles, dont le découpage relève plus de prérogatives découlant de raisons politico-administratives que naturelles. En utilisant le fleuve comme barrière géographique et axe de répartition des dépenses ferroviaires québécoises, il en ressort qu'il existe un déséquilibre des contributions gouvernementales entre les deux contrées. Tandis que 74,4% de cet argent a été distribué sur la rive nord, les régions situées sur la rive opposée n'en retirèrent qu'un quart.

Ces faits sont une preuve explicite de l'importance qu'accordaient les dirigeants politiques du Québec à la volonté collective de stimuler la poussée des fronts pionniers vers les régions localisées au nord du fleuve Saint-Laurent. Une telle réalité corrobore l'enthousiasme marqué de plusieurs personnes quant au développement du nord québécois ⁽¹⁶⁾. Cela constitue un indice fondé permettant de croire à l'existence d'une corrélation positive entre l'hypothèse de travail **H₁** relative au lien forces sociétales et politique ferroviaire québécoise. Il est donc aisé de poser l'hypothèse que les demandes et l'influence des forces sociétales ne sont pas étrangères à la concentration géographique des investissements du gouvernement du Québec, sachant que le discours idéologique alors en vigueur privilégiait la création de fronts pionniers nordiques.

(16) La conception du nord québécois, quant à son étendue et à la localisation de ses limites géographiques, a évolué au fil des générations. A la fin, du XIX^e siècle, lorsque la plupart des promoteurs de la colonisation parlaient du nord, ils reféraient aux régions situées dans les Plateaux Laurentiens, plus spécialement ceux de l'arrière-pays de Montréal. La présence de fronts pionniers dans le nord montréalais et l'intégration au territoire québécois de l'Ungava en 1912 ont contribué à élargir cette notion, notamment vers l'Abitibi-Témiscamingue. Actuellement cette idée correspond à la région Nord-du-Québec qui s'étend entre le 49^e et le 62^e parallèle. Pour de plus amples renseignements quant à la transformation de la notion géographique du nord québécois, il est recommandé de consulter l'ouvrage du géographe Christian Morissonneau (1978) intitulé *La Terre promise: Le mythe du Nord québécois*.

Après une abstention de près d'un demi siècle, le gouvernement du Québec a ramené à son ordre du jour, dès les années 1970, ses incursions dans le transport sur rail. Cette politique ferroviaire de deuxième génération diffère radicalement de la première, sachant que l'aide financière du ministère des Transports s'est limitée au transport urbain, tout en se concentrant géographiquement à la région de Montréal.

La figure 8.8 illustre que, de 1971 à 1990, le gouvernement du Québec est intervenu dans quatre régions de recensement: la Côte-Nord, l'Est du Québec, les Bois-Francs, et Montréal. L'étude des postes budgétaires du ministère des Transports démontre que la région de Montréal s'est accaparée 98% de ces deniers publics aux fins des trains de banlieue et du métro. Les autres zones se partageaient les deux pour cent restants, principalement destinés au transport ferroviaire des marchandises.

Ces données, tout comme celles de la période 1867-1920, démontrent l'importance qu'a toujours occupé, chez les élus québécois, la région de Montréal, alors qu'elle a récolté de tout temps une part appréciable des subsides disponibles aux chemins de fer. Cette situation n'est pas incohérente sachant que depuis la fin du XIX^e siècle cette région est le centre névralgique sur lequel s'appuie le développement économique du Québec.

L'importance des ressources financières ainsi que leur distribution géographique étant connues, les origines, les modalités et l'application de la politique ferroviaire peuvent désormais être abordées. Les sections subséquentes vont s'attarder à confirmer ou à rejeter les hypothèses de travail soumises antérieurement. Cette démarche s'effectuera toujours par le biais de la vérification empirique des faits et des données disponibles.

figure 8.8 ICI

INTRODUCTION

Centre d'intérêt de cette thèse, l'étude de la politique ferroviaire exige que le contexte socio-économique de l'État québécois soit brièvement exposé. Une telle approche facilite la compréhension des caractéristiques inhérentes à chaque époque, tout en exposant certaines données fondamentales utiles pour mieux interpréter les orientations et le dynamisme de la politique ferroviaire.

Suite à cet exercice préliminaire, l'examen particulier, par l'entremise des intrants (forces sociétales), des processus (gouvernement), et des extrants (politique et programmes) pourra être amorcé, et cela, pour chacune des trois périodes retenues: 1867-1920, 1921-1970 et 1971-1990.

Finalement, cette dernière section doit révéler la vocation que s'est assignée le gouvernement en matière de transport sur rail, les fonctions qu'il lui dédie, les formes de développement prônées de même que les amendements significatifs ayant contribué au modelage de cette politique.

CHAPITRE IX

L'ÂGE D'OR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 1867-1920: LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

La période 1867-1920 est caractérisée par des mutations fondamentales qui bouleversèrent sérieusement l'organisation socio-économique de la société québécoise ⁽¹⁾. D'un peuple fortement imprégné d'un système économique s'appuyant sur les valeurs traditionnelles et rurales, le Québec accède à l'ère industrielle dans les premières années du XX^e siècle.

Jusqu'à la fin du XVII^e siècle, le Royaume-Uni avait réussi, avec les ressources forestières de son territoire et de la Nouvelle-Angleterre, à combler ses besoins intérieurs. Toutefois, cette conjoncture se renversa au début du XIX^e siècle en raison de l'épuisement des richesses insulaires et de la Révolution étatsunienne de 1776 qui mirent fin à des sources d'approvisionnement précieuses. Afin de maintenir sa croissance économique, le Royaume-Uni dut s'alimenter à partir des forêts de la Scandinavie. Simultanément, pour bonifier le bois en provenance de ses colonies nord-américaines, les Anglais fixèrent des tarifs préférentiels au détriment des fournisseurs européens. Cependant, les effets de cette politique furent presque sans conséquence, les marchands britanniques préférant s'alimenter en Europe, en raison des coûts inférieurs des transports.

C'est un événement politique qui eut pour effet de modifier et de débalancer sérieusement les sources de ravitaillement en matière ligneuse des Britanniques. En mai 1803, un conflit éclata entre la Grande-Bretagne et la France. Ayant un urgent besoin de bois pour la construction de frégates et devant tenir compte du Blocus continental imposé par l'empereur français Napoléon 1^e (1769-1821) qui empêchait l'accès aux zones riveraines de la mer Baltique, la Grande-Bretagne se retourna vers ses colonies nord-américaines qui disposaient d'un immense bassin de ressources forestières.

Libre de tout tarif et malgré les frais de transports, le bois émanant d'Amérique du Nord devient rapidement concurrentiel face aux importations scandinaves soutenant l'essor économique du Québec. L'exploitation forestière fut le moteur de l'économie québécoise dès

(1) L'explication du développement économique du Québec (la thèse Faucher) telle que proposée par l'économiste Albert Faucher a été retenue pour soutenir cette revue historique.

le début du XIX^e siècle. En parallèle, la construction navale marqua l'entrée du Québec dans l'ère pré-industrielle.

Cette industrie qui fut longtemps l'assise fondamentale de la structure économique du pays connut son apogée vers la décennie 1860. Les raisons qui contribuèrent au déclin du commerce de la matière ligneuse sont liées intimement à l'évolution technologique et aux décisions politiques prises en Grande-Bretagne.

Le Québec est peu gratifié des ressources réclamées par les entreprises nouvelle vague qui furent les ingrédients de la Révolution industrielle. Le fer et le charbon sont presque absents des Basses-terres du Saint-Laurent, aire géographique où est concentré l'oekoumène québécois. Ceci eut pour effet de soustraire à l'économie québécoise une part importante de ce secteur lucratif. En contrepartie, l'Ontario et le nord-est des États-Unis, particulièrement avantagés par leurs ressources minières et leurs axes de transports, participèrent activement à la révolution industrielle.

La carence en minerais dans les premières zones de colonisation et le déclin de l'industrie forestière eurent pour effet de cantonner les Québécois francophones dans le secteur agricole. Alors qu'en 1861 le secteur agricole comptait 108 121 membres ou 43,3% de la population active, ce nombre s'établissait à 217 061 (45,5%), trente ans plus tard ⁽²⁾.

Ne possédant qu'un faible pouvoir d'attraction sur les investisseurs étrangers, mis à part sa main-d'oeuvre abondante et peu coûteuse, le Québec est boudé par l'industrialisation. Sauf pour quelques entrepreneurs oeuvrant dans le textile, l'État québécois ne profita guère de cette manne. L'agriculture occupait toujours une place de choix même si les productions se spécialisaient. Dans les campagnes, il se développait une petite industrie artisanale axée vers la transformation des produits de la ferme, comme les sous-produits dérivés du lait, destinés aux marchés urbains. En 1870, vingt-cinq fabriques de beurre et de fromage étaient en opération sur le territoire alors qu'en 1920 ce nombre se fixait à 1 808 ⁽³⁾.

Toutefois, ces nouveaux débouchés ne furent pas suffisants pour atténuer les problèmes géo-économiques. Dès la seconde moitié du XX^e siècle, l'exode des campagnes s'effectue à un rythme soutenu. Les terres sont surpeuplées et épuisées en raison de leur surexploitation imputable à des techniques agricoles peu efficaces. Par ailleurs, avec le taux de naissances élevé que connaissait le Québec rural au XIX^e siècle, les espaces disponibles aux fins de l'agriculture devenaient restreints.

(2) Recensements du Canada de 1871 et 1891. -Cité dans: BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Le Québec en chiffres de 1850 à nos jours, p. 198.

(3) Annuaire statistique du Québec 1914. -Cité dans: MINVILLE, Esdras (Dir.) (1944) Étude sur notre milieu: L'agriculture, p. 513.

Aux alentours de 1820, les terres depuis longtemps exploitées selon des méthodes routinières de culture, commencèrent à manifester des signes d'épuisement. Par surcroît, les cadres des anciennes seigneuries devenaient trop étroits pour continuer d'y établir les nouvelles générations. Étant donné l'absence de toute politique agricole [...], on assistera [...] à l'exode vers les villes manufacturières de la Nouvelle-Angleterre alors en pleine expansion industrielle. Le peuple abandonna la terre. (4)

En 1873, le déclin de l'économie québécoise est accéléré par le contexte économique international particulièrement défavorable aux investissements, causé par l'effondrement des opérations financières à la Bourse de Vienne (5). Ce marasme perdura une vingtaine d'années, ce qui généra des conséquences désastreuses pour ce pays neuf en pleine construction (6). L'État fédéral, dans l'intention de soutenir le développement économique du Canada, adopta la *National Policy* dont l'objectif était de favoriser la création d'une aire géographique de commerce. L'imposition de tarifs douaniers aux importations, le peuplement intérieur et l'établissement d'un réseau ferroviaire continental devaient concourir à ce projet.

La politique fédérale a très peu avantage le Québec quant à la construction de chemins de fer (7). Les retombées qu'elle suscita, notamment dans le secteur ferroviaire, eurent pour séquelle d'accentuer les disparités existant entre le Québec et l'Ontario, ainsi qu'entre Montréal et les régions québécoises. Conçues dans une perspective de développement géo-économique pan-canadien, seul Montréal et quelques-unes de ses villes satellites ont réellement bénéficié de la *National Policy* au détriment du reste du Québec.

Sous l'impulsion de la politique tarifaire, plusieurs entrepreneurs seront en outre amenés à étendre leur zone d'activité dans les régions de la périphérie montréalaise. Ce processus se réalisera au détriment des bourgeoisies des régions. (8)

Dans ce contexte, les mesures fédérales contribuèrent à accroître le processus centre dominant-périphérie dominée tel que présenté par Reynaud (1981) (9). Montréal s'accapare

(4) DUROCHER, René et al. (1971) Le retard du Québec et l'infériorité économique des Canadiens français. p. 79.

(5) HAMELIN, Jean et PROVENCHER, Jean (1987) Brève histoire du Québec. p. 74.

(6) BATES, Stewart (1939) Histoire financière des gouvernements canadiens. p. 31.

(7) ÉMARD, Michel (1965) Le coût de la Confédération pour le Québec. p. 127.

(8) BÉLANGER, Yves et FOURNIER, Pierre (1987) L'entreprise québécoise: Développement historique et dynamique contemporaine. p. 25.

(9) REYNAUD, Alain (1981) Société, espace et justice: Inégalité régionales et justice socio-spatiale. pp. 60-65.

des deux tiers de la production brute manufacturière alors qu'une région ressource comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean récoltait moins de 1,5% de cette activité pour la phase 1891-1911 (10).

Les paysans abandonnaient la terre, faute de pouvoir y vivre convenablement. Plusieurs se dirigèrent vers les grandes agglomérations. En 1881, 27,9% des citoyens québécois résidaient en milieu urbain, comparativement à 56% en 1921 (11). Au cours de cette période, le nombre d'agriculteurs (-19,5%) régressa au profit des travailleurs oeuvrant dans les secteurs d'activités économiques secondaires (+146%) et tertiaires (+271%) (12). D'autres Québécois s'expatrièrent définitivement vers les États-Unis afin de ne pas demeurer les victimes du chômage.

Au cours de la décennie 1870, le secteur manufacturier naissant était encore peu développé pour assimiler ces masses de travailleurs issues des campagnes. Des milliers de Québécois se dirigèrent vers les villes industrielles de la Nouvelle-Angleterre où un emploi les attendait en raison de la fulgurante croissance économique de cette région. De 1870 à 1930, le Québec vit partir une part de ses fils et filles. Les démographes ont estimé à environ 720 000 personnes, ou 7,8% de la population totale, le nombre de citoyens qui franchirent la frontière québéco-étatsunien (13).

Vers la décennie 1910, l'avènement d'une seconde révolution industrielle, fondée sur l'exploitation de ressources naturelles présentes au Québec, fut le salut tant attendu pour solutionner l'hémorragie de la population émigrante vers les États-Unis qui abandonnait la mère-patrie à la recherche d'un gagne-pain. La nouvelle prospérité qui déferla sur l'Amérique du Nord dès 1897 ne tarda pas à produire ses fruits. A l'aube de la Grande guerre, l'avenir du Québec reposait sur la nécessité d'effectuer un virage industriel et d'abandonner son caractère exclusivement agricole.

L'approvisionnement énergétique fut au milieu du XIX^e siècle un des problèmes fondamentaux qui retarda le développement industriel du Québec. Le charbon fut la source d'énergie qui permit de faire fonctionner les forces motrices des fabriques de la première révolution industrielle. Cette ressource n'était pas accessible à proximité du fleuve Saint-Laurent. Les usines québécoises devaient donc en importer des Provinces Atlantiques en vue

(10) Ibid., pp. 190-191.

(11) TREMBLAY, Rodrigue (Dir.) (1976) L'Économie québécoise, p. 479.

(12) MINVILLE, Esdras (Dir.) (1944) Op.cit., p. 488, TREMBLAY, Rodrigue (Dir.) Ibid. p. 475 et BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Op.cit., pp. 180 et 198.

(13) LAVOIE, Yolande (1973) Les mouvements migratoires des Canadiens entre leur pays et les États-Unis au XIX^e et au XX^e siècles. p. 78.

de faire fonctionner leurs machines. Toutefois, ces entreprises furent peu nombreuses à s'y établir en raison des coûts qu'engendrait le transport de la houille.

L'énergie hydraulique restait le seul espoir pour l'industrialisation du Québec. La nation se verra comblée par la seconde vague industrielle qui s'annonce prometteuse pour l'économie nationale. Entre 1900 et 1920, la structure économique du Québec est fortement modifiée par la croissance du secteur secondaire. Plusieurs entreprises fortes consommatrices d'énergie s'établissent sur le territoire (p. ex. usines de pâtes et papier). Devant cette nouvelle ère, le pouvoir politique en place à Québec perçoit que son pays détient des avantages géo-économiques indéniables pour le placer sur la voie de la prospérité. L'exploitation des richesses naturelles et, tout particulièrement, du potentiel hydraulique est perçue par les dirigeants gouvernementaux comme la clé pouvant enrayer l'émigration de leurs compatriotes vers les États-Unis.

Attirées par ces prérogatives géographiques, des entreprises à capitaux étrangers s'installèrent au Québec afin de profiter de ses importantes richesses naturelles. Ces compagnies sont une source de prospérité qui se répercute sur les revenus du gouvernement qui progresse de 102% entre 1900 et 1914, passant de 4,3 M\$ à 8,8 M\$ ⁽¹⁴⁾. Une part appréciable de ce revirement est imputable à l'augmentation des revenus émanant de l'impôt sur les entreprises (+404%) et des gains provenant des terres publiques (+42,3%).

Cependant, la participation financière des francophones dans ces entreprises est faible. Résidant presque tous en campagne, ayant peine à subsister des ressources de la terre et à nourrir leurs grandes familles, ils furent mal placés pour accumuler des capitaux. La naissance au XIX^e siècle d'une petite bourgeoisie urbaine, composée de gens avec professions libérales et de dirigeants de petites entreprises, ne sera pas suffisante pour créer des assises financières solides. La Conquête anglaise de 1760 eut des effets fondamentaux sur les destinées du peuple québécois, et ce, pendant plusieurs décennies. Les francophones dépossédés de leurs pouvoirs politiques, économiques et administratifs par la Grande-Bretagne sont relégués à des rôles subalternes.

[...] exclus de l'empire commercial passé aux Anglais, les Canadiens n'auront plus d'autre choix que celui de se replier sur les bords du St-Laurent et de se consacrer à l'édification de cette solide colonie agricole dont l'Église avait jusque-là rêvé. ⁽¹⁵⁾

Peu à peu, une collectivité bien structurée se développa tout autour de l'Église, ayant une fonction de stabilité normative s'intéressant à la socialisation des individus. Le clergé

(14) BATES, Stewart (1939) Op.cit., p. 156.

(15) DUROCHER, René et al. (1971) Op.cit., p. 78.

favorisait l'établissement à la campagne des franco-catholiques pour qu'ils puissent s'adonner à l'agriculture. Ce milieu, isolé géographiquement de l'élément anglo-saxon de la nation était propice à la préservation de leur foi, de leur culture et de leur langue. Cette même volonté d'isolat poussa le clergé à appuyer la poussée de front pionnier vers l'Abitibi au début du XX^e siècle (16).

Pendant plusieurs années, le clergé a détenu le contrôle sur le peuple francophone d'Amérique. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, le mouvement de restructuration économique qui commença à déferler sur le Québec entraînait une modification profonde de l'organisation socio-économique. Dans toute cette métamorphose structurelle, la bourgeoisie traditionnelle, composée d'ultramontains et d'agriculteurs, craignait l'altération de son pouvoir sur la société québécoise et de son rôle d'institutionnalisation des valeurs qu'avaient su implanter les ecclésiastiques. Cette appréhension s'intensifia vers les années 1910 alors que l'industrialisation du Québec était irrémédiablement amorcée.

Faute de capitaux autochtones suffisants, le gouvernement du Québec, appuyé par la bourgeoisie d'affaires favorable au mouvement d'industrialisation, invita les investisseurs étrangers, surtout britanniques et étatsuniens, à établir des manufactures en territoire québécois.

Pendant ce temps, l'Église prône la création de nouveaux fronts pionniers et la concentration des forces nationales pour assurer un développement économique respectant les valeurs de la société québécoise. Il est utile de préciser que le clergé ne rejette pas l'industrialisation comme mode de développement, mais plutôt les valeurs véhiculées par leurs initiateurs. Il est possible de penser que si ce mouvement avait été initié par des entrepreneurs québécois, l'opposition des religieux et de l'élite traditionnelle aurait été réduite. C'est avant tout l'influence allogène qui était redoutée comme le démontre cet extrait de l'*Action catholique* datant de 1921:

Les dangers qui menacent notre vie catholique et nationale sont plus nombreux et plus redoutables qu'à toute autre époque dans notre histoire [...]. L'industrialisme a brusquement transformé notre pays, changé du tout au tout notre manière de penser et d'agir. Il y a rupture avec les traditions protectrices, envahissement progressif de l'esprit de luxe et de jouissance. (17)

Dans ce contexte, l'élite traditionnelle défendra les valeurs d'antan et favorisa la perpétuation de la société terrienne.

(16) Il est suggéré de consulter le mémoire de maîtrise du géographe Maurice Asselin (1982) *Aspects géopolitiques de la colonisation de l'Abitibi* qui a développé cette avenue.

(17) FOISY, J-Albert. L'espoir de demain. *L'Action catholique*, 2 juillet 1921, p. 3.

De cette brève histoire socio-économique, il en ressort que le développement du Québec a été différé parce que les leviers de sa prospérité échappaient à ses institutions et que ses conditions géographiques ont tardé à représenter une valeur économique. Le sort de la nation était entre les mains de décideurs exogènes qui étaient influencés dans la localisation de leurs usines par des facteurs géo-économiques. Laissé à la merci des capitaux allogènes, le développement du Québec fut intimement lié à la présence ou à l'absence de ressources naturelles en demande sur les marchés nord-américains et internationaux.

Le Québec de la seconde moitié du XIX^e siècle était une société colonisée, dominée. [...] Mais cet assujettissement ne peut rendre compte intégralement de la crise profonde où s'enlisait la société québécoise car, en dernière analyse, cette crise résultait de structure géo-économiques qui ne mettent pas en cause les hommes. L'exode massif des Franco-québécois aux États-Unis en constitue l'une des manifestations les plus douloureuses: le Québec d'alors était incapable d'engendrer une industrialisation à la mesure des besoins d'un monde rural en pleine expansion démographique.⁽¹⁸⁾

Avec des moyens réduits, les bourgeoisies traditionnelle et d'affaire, pour des ambitions divergentes, ont tenté, dès la décennie 1870, de donner une impulsion à l'aménagement du territoire et au développement économique régional du Québec. La politique ferroviaire fut un des principaux extrants du démarchage effectué auprès du gouvernement, projet géopolitique d'intervention souhaitée par les élites pour maîtriser les contraintes géographiques du territoire (p. ex. la distance).

(18) TRÉPANIÉ, Pierre (1979) Siméon LeSage: Un haut fonctionnaire québécois face aux défis de son temps (1867-1909). p. 11.

CHAPITRE X

L'AGE D'OR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 1867-1920: LES DÉTERMINANTES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE

Dès les premières années de la Fédération canadienne, le transport sur rail suscita de nombreuses discussions au Québec. La masse documentaire traitée aux fins de la présente thèse est d'ailleurs là pour le prouver. L'analyse de contenu a permis de cerner scientifiquement l'essence de ces communications en favorisant une identification ainsi qu'une interprétation des fondements de la politique ferroviaire québécoise.

Dans l'intention de mieux déterminer les agents d'influence qui ont concouru à modeler cette politique, il importe de relever les caractéristiques constitutives qui émergent des messages produits durant chacune des phases de l'histoire ferroviaire du Québec. L'analyse s'effectuera par le biais d'une présentation des résultats obtenus, catégorie par catégorie, ainsi qu'en fonction de la répartition géographique du discours. L'approche possède le mérite de mettre en évidence les ambitions investies dans l'action et dans le système gouvernemental par les forces sociétales, de même que par les groupes qui l'investissent, tout en favorisant une spatialisation du discours relatif à la politique ferroviaire.

Il est utile de rappeler que l'objectif principal de la thèse n'est pas d'étudier l'idéologie sous-jacente ou de dresser une histoire du transport ferroviaire au Québec; d'autres ont déjà effectué ce travail ⁽¹⁾. Cependant, il faudra présenter l'environnement idéologique ayant enveloppé les actions des forces sociétales. Cela a été fait dans le dessein de mieux situer l'analyse générale et géographique du discours, ainsi que le processus ayant conduit à l'adoption de la politique ferroviaire, puis à son application.

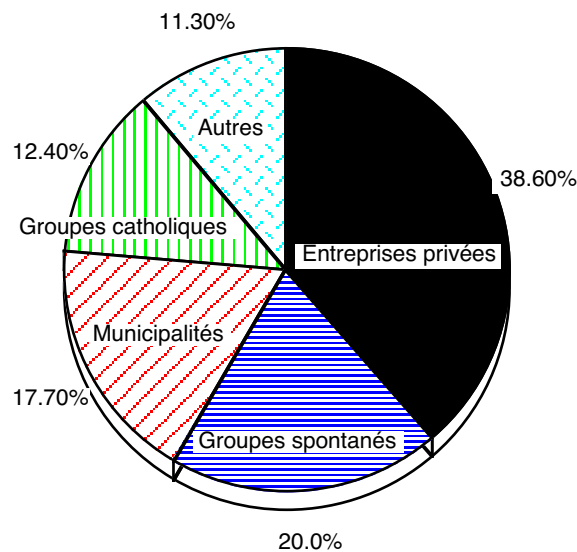
(1) Pour une étude approfondie de l'histoire ferroviaire du Québec au XIX^e siècle, il est recommandé de consulter le mémoire de Louis Boucher et la thèse de Gaétan Gervais.

10.1 LA REPRÉSENTATIVITÉ D'INTÉRÊT

Les forces sociétales

Pour la période de référence 1867-1920, l'annexe I et la figure 10.1 démontrent qu'au sein des forces sociétales, le discours connexe au transport sur rail se polarise autour de quatre grands groupes d'intérêts. Les entreprises privées mènent le haut du pavé en occupant 38,6% du discours total, suivies par les groupes spontanés (20%), les corps municipaux (17,7%) et les groupes religieux catholiques (12,4%). Quant aux associations économiques, leur poids est très réduit. Cette réalité est le reflet d'une période dynamique de la politique ferroviaire où les Chambres de commerce et les Coopératives sont en nombre très restreint, car ces regroupements étaient à l'état embryonnaire dans la société québécoise. Ces associations économiques émergent plutôt à la fin du XIX^e siècle sous l'impulsion du développement industriel.

Figure 10.1: FORCES SOCIÉTALES EN PRÉSENCE, 1867-1920



Par un démarchage soutenu auprès du gouvernement, ces acteurs sociaux, guidés par des buts précis, ont façonné par leurs réseaux d'influence et leurs relations la politique ferroviaire du Québec pendant plus d'un demi-siècle.

Les fondements idéologiques qui octroyèrent au rail sa véritable raison d'être sont intimement liés aux forces sociétales. Ils ont été les éléments de soutien centraux du développement de la politique ferroviaire. Il est indubitable que les caractéristiques inhérentes à l'environnement géographique et technologique sont des facteurs qui ont été perçus par ces

acteurs et qui influèrent la formulation de leurs demandes. Toutefois, il apparaît que c'est le travail de démarchage et de persuasion mené auprès du gouvernement, par les entrepreneurs ferroviaires, les groupes engendrés par les élites locales et par le clergé, qui ont contribué à édifier une politique ferroviaire adaptée aux besoins de l'État québécois. Ils ont su mettre en évidence, appuyés par des conditions géographiques et socio-économiques favorables, la contribution que pouvait apporter le chemin de fer dans la construction du nouveau pays.

Ces acteurs sociétaux aux attentes idéologiques, souvent divergentes, ont habituellement agi en concertation pour influencer les décisions des membres du gouvernement quant à la politique ferroviaire. Les résultats obtenus devaient produire des retombées diversifiées dont les forces sociétales seraient les principaux bénéficiaires.

Il ressort de l'analyse de contenu deux groupes d'intérêts: les entreprises privées où prédominent les compagnies de chemin de fer et les groupes religieux catholiques qui avaient découvert dans le transport sur rail un allié précieux qui leur permettrait d'en arriver à leurs fins. Dans leur démarche, ils étaient solidement appuyés moralement par la bourgeoisie francophone et financièrement par des capitaux anglo-saxons ou des compagnies oeuvrant dans l'exploitation des richesses naturelles du territoire. Le géographe Louis Boucher (1984) a identifié les classes sociales qui oeuvraient au sein de ces grands groupes sociétaux:

Les leaders politiques et socio-culturels cherchaient la continuité et même la restauration d'un système à prédominance agraire ⁽²⁾. En vue de financer la construction et les services du rail, la grande bourgeoisie du capital marchand souhaitait de tous ses voeux l'occupation du territoire et le progrès du commerce agricole et forestier. Quant à la bourgeoisie moyenne, elle entendait participer à tous les échanges avantageux apportés par le ferroviaire. La bourgeoisie locale, par le discours sur la vie agricole soumise à l'arrivée du chemin de fer, conservait son ascendant sur la paysannerie et ses bonnes relations avec les classes supérieures. Préoccupée par l'immédiat, la paysannerie regardait souvent la construction du rail comme l'occasion d'un gagne-pain, mais aussi l'accès aux marchés de la ville et de l'étranger. ⁽³⁾

Dans un régime politique s'appuyant fortement sur le libéralisme économique, l'entreprise privée fut la pierre angulaire sur laquelle s'est appuyé le développement ferroviaire du Québec. Dans un contexte de non-intervention gouvernementale, il n'est pas surprenant de constater que ces deux agents des forces sociétales dirigèrent habilement, par l'obtention de généreux programmes de subsides ferroviaires, la transformation géographique de l'espace québécois. Le gouvernement du Québec, par sa politique, déléguait implicitement à des

(2) Quoique partiellement véridique, pour les ultramondains, cette affirmation n'est pas d'une application universelle pour l'ensemble des membres de cette strate sociale.

(3) BOUCHER, Louis-J. (1984) Idéologies de développement chez une élite régionale: le cas du projet de chemin de fer Montréal-Occidental (1867-1897). p. 121.

organismes privés la gestion et l'organisation de son territoire, seul le cas du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ayant été l'entorse à la tradition.

Comme le révèle l'analyse de contenu, l'Église catholique manifesta son ascendance dans l'expansion du transport ferroviaire en région de colonisation. Son apport fut capital pour structurer l'épanouissement du chemin de fer en milieux pionniers, lequel développement était avant tout dicté par des considérations idéologiques s'appuyant sur une stratégie géopolitique d'expansion territoriale vers les terres situées au nord du fleuve Saint-Laurent.

En contraste avec une certaine croyance véhiculée au cours des décennies, les intérêts de l'Église et des entrepreneurs privés furent à bien des égards en parfaite harmonie. Le clergé québécois participa au financement de quelques projets ferroviaires, dont le chemin de fer de la Rive nord. Par contre au Lac-Saint-Jean, la création de la Société de rapatriement et de colonisation à l'instigation de l'Église et de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean est une démonstration du partenariat qui existait entre les forces temporelles et économiques du Québec. Cette symbiose appuyait la concrétisation de buts inhérents à chacun de ces agents comme le souligne Ryan (1966):

Railway and Church had a common interest, for the railway company was thereby assuring its future prosperity and the Church was re-establishing French Canadian Catholics on their native soil (4).

L'Église catholique, en tant que catalyseur idéologique de la société québécoise, appuyait l'expansion du réseau ferroviaire en vue de rencontrer certains objectifs sociaux et pastoraux. Par le biais de ses institutions fortement enracinées dans le milieu québécois, elle détient des leviers politiques et financiers lui permettant de devenir un acteur dynamique dans la concrétisation de plusieurs projets de chemins de fer. Le curé Labelle n'hésita pas à faire appel à l'ensemble de ces moyens et ressources (5).

Quant aux compagnies ferroviaires et aux entreprises situées en amont et en aval des projets qui se multipliaient, elles convoitaient les importants profits qui seraient générés par l'exploitation des chemins de fer et des ressources naturelles dont recelaient les territoires récemment ouverts à la colonisation. Nonobstant, le rôle primordial du clergé dans le processus décisionnel menant à la construction d'une voie ferrée, c'est aux détenteurs majoritaires du capital financier que revenait le pouvoir suprême de configurer les nouveaux axes de circulation.

(4) RYAN, William (1966) The Clergy and Economic Growth in Quebec (1896-1914). p. 135.

(5) DUSSAULT, Gabriel (1983) Le Curé Labelle: Messianisme, utopie et colonisation au Québec 1850-1900. pp. 223-250.

Des données recueillies, il est surprenant de constater que les ecclésiastiques détiennent une si faible représentation, sachant l'importance de leur rôle dans le système socio-politique à cette époque. Toutefois, cette impression ne doit pas amener le chercheur à minimiser l'influence du clergé catholique dans l'élaboration de la politique ferroviaire. De l'examen des documents, il ressort que la presque totalité des pétitions analysées avaient été initiées par des curés de paroisses, des Évêques ou des Messieurs. Ce constat est une preuve de l'attention que ce groupe portait au développement du Québec par le biais du transport sur rail.

Même l'observateur pressé et superficiel ne pouvait qu'être frappé de l'étroite corrélation qui se manifestait dans toute la région entre le milieu économique et social de la paroisse et son chef ecclésiastique. ⁽⁶⁾

S'appuyant sur une ventilation décennale des données, il est apparu que l'intérêt des religieux catholiques est instable. Leur participation au modelage de la politique ferroviaire a atteint son apogée au cours des périodes 1881-1890 et 1891-1900 en occupant 20,9% du discours issus des forces sociétales. Durant les autres décennies leur visibilité est réduite.

L'augmentation de la fréquence des messages imputables à cette collectivité est intimement liée à une époque où le Québec était saigné de sa population par l'exode vers les États-Unis. Afin d'annihiler ce mouvement, le clergé appuya l'ouverture de chemins de fer. Son dessein était de favoriser l'accès à de nouveaux territoires (p. ex. les Laurentides), afin de soutenir la consolidation des régions existantes et le développement de front pionnier.

Le clergé anglo-protestant est totalement absent des messages recensés. Cette situation est attribuable au fait que cette Église, pour des motifs historiques, démographiques, et philosophiques, a joué sur la société québécoise un rôle beaucoup plus discret que le clergé catholique. Les fidèles qu'elle représente n'étant pas confrontés aux mêmes problèmes socio-économiques que ceux auxquels étaient soumis les francophones, les protestants n'ont pas eu à concevoir des projets de colonisation pour retenir leurs ouailles au sein de l'État québécois.

De plus, en antinomie à la communauté francophone, les anglophones comptaient dans leurs rangs plusieurs dirigeants issus des milieux économiques qui pouvaient contribuer à la vie, et au développement économique du Québec. Devant l'absence d'une élite économique suffisamment puissante, apte à relever les défis auxquels était confronté le pays, les ecclésiastiques catholiques, forts de leurs institutions, s'imposèrent rapidement comme étant les leaders de ce mouvement de colonisation que connut le Québec jusqu'aux premières décennies du XX^e siècle.

(6) GÉRIN, Léon (1937) Le type économique et social des Canadiens. p. 104.

Au sein du cadre systémique, l'action des groupes issus de la population, telles les associations spontanées de citoyens ou les membres des corps municipaux, se segmente en deux formes. Dans la plupart des cas étudiés, leur fonction est purement justificative et passive, c'est-à-dire qu'ils se bornaient à appuyer et à légitimer des projets ferroviaires conçus par les entrepreneurs et, en certaines occasions, par le clergé catholique. Leur rôle se limitait à manifester, par le biais de pétitions adressées à leur député ou à des membres du Conseil exécutif, qu'un projet avantagerait leur communauté. Les compagnies de chemins de fer n'hésitaient pas à invoquer le grand bien qu'apporterait à la population québécoise la construction de leurs voies de transport.

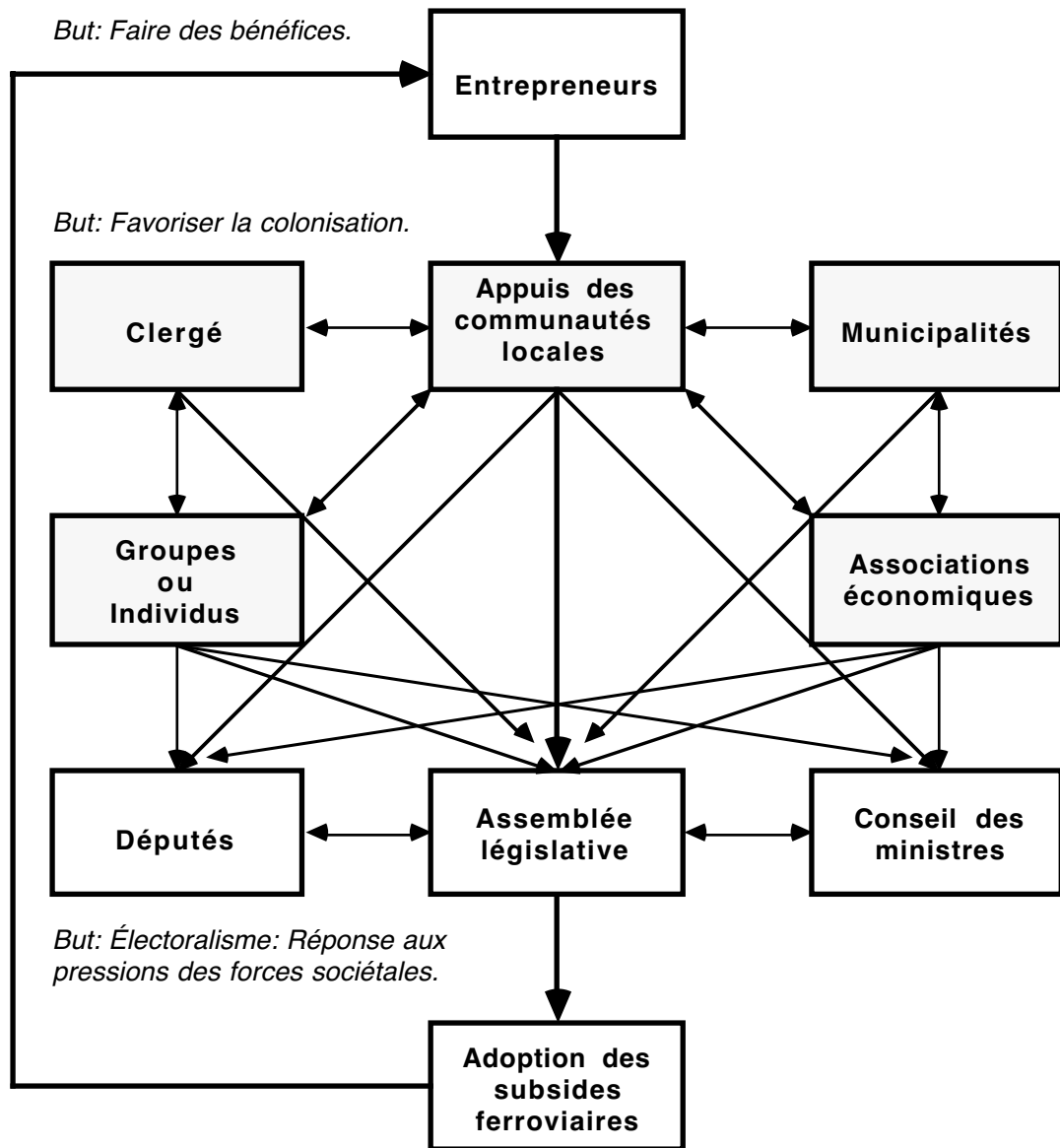
Parfois, les groupes issus du peuple transcendaient cette attitude ordinaire en initiant des projets. Certaines entreprises sont nées à l'instigation de regroupements populaires, comme par exemple le chemin de fer de colonisation du Lac Témiscamingue.

La constatation principale qui ressort de la figure 10.1, c'est que, tout au long de la période étudiée, les groupes issus des instances populaires et locales ont été les principaux émetteurs des messages relatifs aux chemins de fer. Pour les cinq époques de référence s'échelonnant de 1867 à 1920, ils occupèrent globalement 44,3% du discours sur le projet ferroviaire. A cet effet, lorsque la contribution des entreprises privées au processus de démarchage est retranchée des calculs, il appert que 86,1% des messages sont issus de groupes ou de citoyens Québécois francophones, ce qui démontre l'intérêt de la population autochtone pour le développement ferroviaire du pays.

Le gouvernement du Québec

Quant aux forces évoluant à l'intérieur de l'appareil gouvernemental constitué des parlementaires et des membres de la fonction publique, elles ont également participé activement au processus décisionnel; toutefois le poids des corps impliqués est inégal. Les députés de l'Assemblée législative occupent une place de choix en monopolisant 92,7% des communications laissant aux représentants de l'administration publique un mince 6,4% de cette production.

Il ressort avec évidence qu'au sein du processus de prise de décision qui façonne la politique, les députés et les membres du Conseil des ministres sont les personnages qui détiennent les leviers décisionnels importants. La concentration du pouvoir entre les mains des hommes politiques explique pourquoi c'est vers ces agents que les forces sociétales ont orienté leur démarchage (figure 10.2). Ceci s'est fait au détriment des fonctionnaires dont le rôle décisionnel était fort limité.

Figure 10.2: PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT D'UN CHEMIN DE FER

Pour ce qui est de la place minime occupée par les membres de l'administration publique, elle n'étonne guère sachant que la structure administrative est très réduite et peu développée. Le gouvernement du Québec n'employait que 94 employés en 1870-1871 tandis que ce nombre s'établissait à 199 en 1895-1896 ⁽⁷⁾. Dans l'ensemble du processus gouvernemental, le pouvoir décisionnel était concentré presque exclusivement entre les mains des membres du Parlement et du Conseil exécutif, ce qui explique le rôle restreint que jouait à cette époque l'appareil administratif du gouvernement.

(7) GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970, p. 70.

L'analyse de contenu démontre que les membres du Parlement, notamment ceux affiliés au parti gouvernemental, occupent une position stratégique dans le mécanisme décisionnel. Telle une courroie de transmission, il s'avère que le député est l'élément fondamental qui permet aux forces sociétales d'octroyer un caractère officiel à leur demande, tout en s'en servant pour diffuser et appuyer leur requête auprès du gouvernement. Le parlementaire, de surcroît celui siégeant au Conseil exécutif, est une composante essentielle et active située au coeur du processus décisionnel. Il constitue le canal par excellence qui aide les groupes d'intérêt à introduire, auprès des membres de l'Assemblée et du Conseil des ministres, leurs sollicitations afin d'obtenir les subsides désirés dans le dessein de soutenir leurs activités (figure 10.2).

La communication entre les élus et les groupes influents des forces sociétales était d'autant plus simplifiée, sachant qu'il existait une affinité sociale, et professionnelle entre ces individus. Au cours des années 1867-1920, plus des trois quarts des membres de l'Assemblée avaient une profession affiliée à un des types d'occupations suivants: 1) des professions libérales, et financières; 2) industriels et cadres supérieurs; 3) semi-professionnels; 4) commerçants et petits administrateurs.

La sollicitude des députés pour les questions ferroviaires était d'autant plus rehaussée sachant que plusieurs étaient des membres actifs de conseils d'administration de compagnies de chemin de fer et détenaient plusieurs actions dans lesdites entreprises. Les députés Louis Beaubien, Joseph-Adolphe Chapleau (1840-1898) qui présidèrent les destinées du Montréal-Occidental, ainsi que Guillaume Alphonse Nantel, sont des exemples de ces personnages qui se retrouvaient en sérieux conflits d'intérêts lorsque la Chambre votait des subsides à leurs compagnies.

Dans un tel contexte, l'intérêt individuel se confondait et transcendait parfois l'intérêt de la nation. Ces liens intimes étaient tellement répandus qu'ils menaçaient l'intégrité et l'autonomie des parlementaires. Le 27 février 1878, le député libéral de Saint-Hyacinthe, Pierre Bachand, proposa à la Chambre le vote d'une loi qui aurait empêché un membre du Parlement de siéger sur un conseil d'administration, de détenir des actions dans une compagnie ferroviaire ou d'une compagnie participant à la construction d'un tel ouvrage ⁽⁸⁾. Le projet de loi ne franchit pas l'adoption de principe sachant qu'une vingtaine d'élus auraient dû se résigner à abandonner leur poste au Parlement ⁽⁹⁾.

(8) Débats de l'Assemblée législative, Pierre Bachand, 27 février 1878, pp. 268-269.

(9) HAMELIN, Marcel (1974) Les premières années du parlementarisme québécois (1867-1878), p. 287.

La prépondérance de messages issus de députés affiliés au Parti conservateur (59,3%) n'est pas insolite sachant que cette formation politique pilota les destinées du Québec presque sans interruption entre 1867 et 1896. La situation s'inversa au cours de la décennie 1891-1900 alors que le Parti libéral forma, sans interruption jusqu'en 1936, le gouvernement du Québec. La variation du nombre de sièges obtenus explique le renversement de situation en faveur de cette dernière formation politique ⁽¹⁰⁾.

La lecture de nombreuses pétitions adressées aux députés et à l'administration publique démontre que les groupes locaux assimilaient les enjeux, ainsi que les effets géo-économiques que pouvaient engendrer le chemin de fer sur leur territoire. Cependant, l'étude de ces documents démontre une constante. Généralement les pétitions avaient été provoquées par un entrepreneur privé qui par l'entremise du leader spirituel de la communauté, le curé, homme instruit et influent auprès de ses paroissiens, rédigeait et s'occupait de recueillir les signatures de ses fidèles.

En décodant le message dominant ces humbles requêtes, le chercheur découvre que l'entrepreneur ferroviaire laissait souvent miroiter aux communautés locales que la construction d'une voie ferrée serait fort bénéfique au développement agricole. Un tel discours recueillait rapidement l'appui des élites locales et de la population (la consultation des pétitions démontre que plusieurs dizaines de citoyens signaient ces documents). Ce phénomène a été renforcé au cours de la crise économique ayant affecté le Québec durant les années 1870. Le rail constituait le remède miracle qui délivrerait le peuple de la misère chronique à laquelle il était soumis quotidiennement.

Dans un tel contexte socio-économique, les entrepreneurs ont eu recours à maintes reprises au poids populaire, donc politique, afin de faire infléchir les bonnes grâces gouvernementales en leur faveur. Il n'était pas rare que ces hommes d'affaires, habiles manipulateurs des masses populaires, utilisaient ces dernières pour prendre le gouvernement en otage. Parfois sans ambages, ils usaient de tous les moyens pour assurer la réélection d'un député ayant soutenu leurs demandes de subsides en contribuant généreusement à sa caisse électorale:

En nous accordant ces subsides, non seulement vous ferez un acte de justice
mais vous donnerez le pain quotidien à vos amis et à toute notre brave

(10) Un tel renversement dans l'origines des messages est normal, sachant que plus un parti détient au Parlement de sièges, plus sa part dans les interventions devant la Chambre seront importantes.

population et vous aurez droit, vous et le gouvernement libéral, à la continuation de notre dévouement et de notre reconnaissance. (11)

A la lecture du préambule des pétitions et des requêtes adressées au gouvernement par les entreprises privées, il est évident que celles-ci avaient identifié les cordes sensibles (p. ex. la mission colonisatrice du rail), ainsi que les problèmes auxquels était confronté le peuple québécois. Invariablement, les demandes de subsides aux chemins de fer adressées au gouvernement par les grands princes du rail qu'étaient les Sir Hugh Allan, Horace Jansen Beemer et Louis-Adélarde Sénécal reprennent un discours répété où l'aménagement du territoire, et le développement économique régional occupent une place centrale. La lecture de ces documents révèle que le chemin de fer est un outil de colonisation qui est appelé à servir cette grande oeuvre nationale si utile à la prospérité géo-économique du nouveau pays.

Dans son discours du budget pour l'année financière 1874-1875, le trésorier Joseph Robertson entretient la Chambre au sujet de cette fièvre qui s'emparait des entrepreneurs ferroviaires:

A la vérité, les avantages de certaines entreprises sont exposés en termes si éloquents et si énergiques qu'on serait presque tenté de croire que le bien-être non seulement de la province, mais encore du Canada et même de l'empire britannique dépend de la construction du chemin en faveur duquel on fait ces réclames. [...] La prospective d'obtenir des contrats lucratifs, d'acquérir de la popularité, éclipsent toutes les autres considérations. (12)

Les députés appuyant ces projets ne sont pas épargnés par cette "passion" des chemins de fer. Ils reprenaient un discours stéréotypé ainsi qu'une argumentation calquée sur celle produite par les forces sociétales. En Chambre, les défenseurs du chemin de fer en faisaient un outil appelé à assurer "la rédemption [du] Québec" et "la prospérité" tandis que d'autres le qualifiaient de "grande oeuvre nationale" et "d'entreprise nationale" (13).

Les sections subséquentes sur la répartition géographique du discours, ainsi que sur les aspirations investies, ont pour objectif d'approfondir les fondements intrinsèques de ces groupes pour l'expansion du réseau ferroviaire. Elles permettront de cerner les éléments déterminants et authentiques ayant motivé l'aménagement du territoire et du développement économique régional du territoire québécois par le biais du chemin de fer.

(11) ANQ, Fonds du Ministère des Travaux publics (Bureau des chemins de fer), E25, Article 744, Lettre de Monsieur Parisien du chemin de fer de la Petite Nation, 15 février 1911.

(12) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 13 janvier 1874, p. 139.

(13) Débats de l'Assemblée législative. Jacques-Philippe Rhéaume, 16 décembre 1870, pp. 153-155. Louis-Napoléon Asselin, 19 mars 1885, p. 297. Guillaume-Alphonse Nantel, 22 avril 1885, p. 1153.

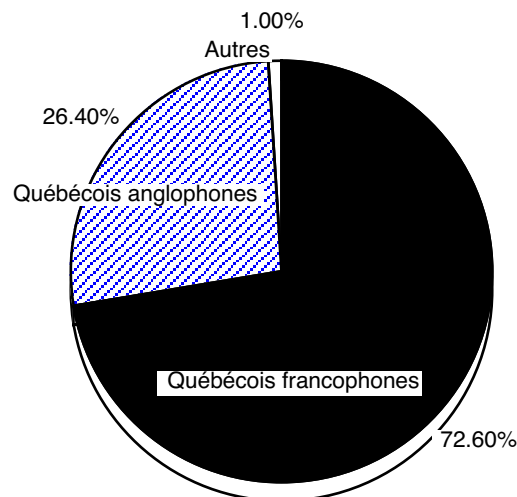
10.2 L'ORIGINE ETHNIQUE

L'édification du réseau ferroviaire québécois s'est effectuée grâce à l'implication de nombreux citoyens Québécois francophones, Québécois anglophones et, dans une moindre mesure, par l'apport et les initiatives de quelques promoteurs étatsuniens et français. Toutefois, les anglophones, contrairement aux francophones, détenaient une puissante force économique privée qui leur a permis d'initier la plupart des grands projets ferroviaires.

Malgré le fait que le contrôle de la plupart des grands projets échappait aux premiers habitants européens du pays dès la fin du XIX^e siècle, quelques industriels francophones, oeuvrant dans le secteur des pâtes et papiers et soutenus par des capitaux autochtones, s'impliquèrent dans la construction de voies ferrées. Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, Julien-Édouard Dubuc avec le chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! et la famille Rolland dans les Laurentides avec le chemin de fer de Colonisation du nord en sont deux exemples. La vocation principale de ces ouvrages était de bonifier l'approvisionnement de leurs usines en matières ligneuses.

Dans l'ensemble des messages analysés, les Québécois francophones dominent le discours en détenant 72,6%, la part des anglophone est de 26,4%, alors que ceux issus des groupes ou individus étatsuniens et français est inférieure à un pour cent (figure 10.3). Il est évident qu'à la lueur de ces chiffres, le développement ferroviaire subventionné par le gouvernement du Québec est avant tout l'affaire des francophones et des anglophones.

Figure 10.3: ORIGINES ETHNIQUES EN PRÉSENCE, 1867-1920



Nonobstant, le nombre de messages émis par les francophones n'est pas proportionnel au poids démographique qu'ils occupaient au sein de l'État québécois. Durant la période 1867-

1920, leur poids démographique oscilla entre 79% et 80% de la population totale du Québec (14). Les anglophones ont occupé dans le discours un rôle important, notamment en raison du vif intérêt qu'ils portaient au transport sur rail et de la domination économique qu'ils exerçaient au Québec. Pour un investisseur averti, ces ouvrages de transport constituaient une source de profits rapides qui appuieraient l'expansion économique du Québec grâce aux nouveaux marchés qui s'ouvraient en Amérique du Nord. Détenant des capitaux financiers ou soutenus par de puissantes institutions financières canadiennes, britanniques ou étatsuniennes, ils s'intéressèrent et s'impliquèrent activement dans la création de compagnies ferroviaires.

Les forces sociétales

Chez les forces sociétales, la majorité des messages recensés, soit 68,9%, ont été produits par des Québécois francophones. Ce pourcentage inférieur à la moyenne générale s'explique par le fait que 59% des messages issus de l'entreprise privée, principal intervenant des agents sociétaux en matière de politique ferroviaire, furent générés par des entrepreneurs anglophones (53,8%), étatsuniens (3,3%) et français (1,9%). Il est à noter que cette répartition table sur des données plutôt conservatrices, sachant que plusieurs francophones effectuaient du démarchage auprès du gouvernement du Québec pour le compte d'entrepreneurs ferroviaires. Ainsi, il n'était pas rare de voir siéger sur les conseils d'administration d'entreprises ferroviaires dirigés par des anglophones quelques francophones. Ces administrateurs dits de façade, c.-à-d. sans pouvoir réel, se recrutaient parmi les membres des professions libérales qui détenaient une influence politique dans leur milieu et sur la scène nationale. Les entrepreneurs soucieux de récolter les subventions gouvernementales n'hésitaient pas à nommer des parlementaires influents sur leur conseil.

Quant au clergé catholique, c'est en son giron que l'on retrouve le message où la proportion des émetteurs Québécois francophones est la plus appréciable, soit 97,1%. Cela n'est guère surprenant car les francophones ont toujours dominé l'appareil ecclésiastique catholique tandis que les anglophones y étaient minoritaires.

Le gouvernement du Québec

Quant au discours produit par les élus du peuple, 73,2% ont été émis par des francophones alors que les anglophones contribuèrent à 26,8%. Encore là, la sympathie des députés anglophones pour le rail ne fait pas de doute.

(14) KEYFITZ, Nathan (1971) Développement démographiques au Québec. p. 232.

C'est au sein du Parti conservateur que l'on retrouve la proportion la plus importante de députés anglophones ayant participé aux débats sur la politique ferroviaire en détenant 29,8% des messages, alors qu'au Parti libéral ce rapport s'établissait à 22,9%. Quant à l'administration publique, elle constitue un château-fort des francophones en matière de discours ferroviaires. Des messages recensés, 91,2% proviennent de fonctionnaires francophones.

10.3 LA REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE DU DISCOURS

Dans un chapitre antérieur, la distribution géographique des subventions au transport sur rail a permis de dresser un profil régional de la répartition des fonds publics québécois affectés à ce poste. Dans le dessein de déterminer s'il existe une liaison entre le démarchage effectué par les forces sociétales auprès du gouvernement et la division spatiale des extrants de programmes ferroviaires, il faut établir la représentativité géographique du discours (Annexe B).

La grande région de Montréal (Montréal-Centre, Rive Nord, Rive Sud) a toujours été, dans les messages des forces sociétales et gouvernementales, une cible convoitée pour la construction de voies ferrées. Cette bienveillance se justifie par la position qu'occupe cet espace au sein du système socio-économique et de la dynamique géopolitique de l'État québécois.

Malgré un poids démographique qui ne dépasse pas, au cours de la période, 26,4% par rapport à l'ensemble du Québec, sa position géographique, alliée à une concentration de l'activité économique, a fait de la région montréalaise un lieu où se rencontraient deux philosophies de développement économique: l'une plus traditionnelle axée sur l'agriculture et l'autre plus progressive tablant sur l'activité manufacturière. La position de la métropole autorisait un accès facile aux deux zones géographiques complémentaires, sur lesquelles reposaient son essor, soit les principaux marchés commerciaux nord-américains (p. ex. débouché pour les ressources naturelles) et les terres pionnières situées au nord (p. ex. bassin des matières premières). Ce sont ces conditions géopolitiques privilégiées qui firent de Montréal la plaque-tournante du réseau ferroviaire québécois et canadien.

Constituant l'assise du réseau québécois, c'est dans cette zone que 54% des crédits alloués aux programmes ferroviaires ont été dépensés. Ces sommes ont été investies en grande partie par le biais de la société d'état Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

La fonction géographique du rail est avant tout de favoriser la colonisation dans la région de Montréal comme le démontre la distribution spatiale du discours (figures 10.4 et 10.9). A l'exception des années 1901-1920 (figure 10.4e) chez les députés, la ventilation des données

par sous-région illustre sans surprise que la rive nord de Montréal, terre pionnière du Curé Antoine Labelle, récolte la plus forte représentativité géographique au sein de la région montréalaise.

Toutefois, au fil des décennies, le poids de cet espace dans le discours s'est réduit constamment durant les 53 ans de la période de référence. En 1867-1880 (figure 10.4b), les membres du Parlement réfèrent à cette zone dans une proportion de 50,9% alors qu'en 1901-1920, elle n'était plus que la cible de moins d'un tiers des discussions (figure 10.4e). Du côté des forces sociétales, une tendance identique est perceptible alors que l'évocation de la région de Montréal passa de 45,8% à 23,1% en 1911-1920 (figures 10.9b et 10.9f).

Un réseau ferroviaire achevé, et répondant aux besoins des utilisateurs, explique les causes de l'intérêt déclinant des agents pour la région montréalaise. L'établissement complété du chemin de fer de Colonisation du nord de Montréal, une composante du QMOO donnant un accès direct à l'arrière-pays de la métropole, les intervenants avaient maintenant l'ambition de relever de nouveaux défis d'aménagement vers des contrées encore vierges. Cela les conduisit à réorienter leurs discours vers des régions ignorées jusque là. Cette transformation du message s'effectua au profit des régions de Québec, de la Mauricie-Bois-Francs, de l'Outaouais, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de l'Est du Québec, de l'Abitibi-Témiscamingue et de l'Estrie.

Entre 1867 et 1890, les forces sociétales dirigèrent leur champs d'intervention géographique vers les terres situées entre les villes de Québec et de Montréal, à proximité des rives nord et sud du fleuve Saint-Laurent (figures 10.9b à 10.9c). Dans les deux premières décennies du XX^e siècle, leur attention continua à porter sur ces zones. Néanmoins, cet intérêt se transposa peu à peu en direction de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui étaient des régions privilégiées pour poursuivre l'oeuvre de la colonisation par le clergé catholique, les groupes issus de la population, et dans une moindre mesure, avec un certain retard par les entrepreneurs (figures 10.10a à 10.10c).

Les résultats confondus pour l'ensemble de la période démontrent qu'il existe une tendance similaire entre les choix régionaux des forces sociétales et des députés (figures 10.4 et 10.9). Toutefois, cette correspondance est moins évidente quant aux données obtenues pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, et l'Abitibi-Témiscamingue.

Durant la décennie 1891-1900, cette affinité est moins absolue alors que des signes de divergence apparaissent entre les élus et les agents sociétaux quant aux régions devant être privilégiées par la politique ferroviaire (figures 10.4, 10.9 et 10.10). Alors que leur message convergeait relativement aux régions de la Mauricie-Bois-Francs, de l'Estrie, de Montréal et

de la Côte-Nord, il divergeait pour les régions de Québec, de l'Est du Québec, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de l'Abitibi-Témiscamingue.

Dans les années 1901-1910, les différences s'accrochèrent car la corrélation s'affaiblit quant aux liens existant entre les régions devant être avantagées par la politique ferroviaire. Néanmoins, les intervenants s'entendaient pour choisir en premier lieu les régions de Montréal et de Québec.

Les groupes ont accordé continuellement une attention particulière aux régions situées au nord du fleuve Saint-Laurent, lesquelles ont bénéficié d'une part considérable des fonds publics qui furent affectés à deux projets majeurs: le QMOO et le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean. Toutefois, certaines forces sociétales, telles les groupes spontanés et le clergé, favorisaient la construction de chemins de fer dans des territoires propices à la colonisation comme l'Abitibi-Témiscamingue, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Mauricie-Bois-Francs, l'Outaouais et l'Est du Québec (à l'exception des groupes spontanés). L'ordre de priorité accordé par les parlementaires et les entreprises privées différait en référence à la Mauricie-Bois-Francs, à l'Est du Québec (sauf pour les entreprises privées), à l'Outaouais. L'Abitibi-Témiscamingue, qui fut le centre principal de la colonisation au Québec dans la première moitié du XX^e siècle, ne récoltait qu'un maigre un pour cent.

Au début du XX^e siècle, l'attitude prudente des parlementaires permet de poser l'hypothèse qu'ils voulaient limiter l'aide financière à la consolidation du réseau au sein des zones ayant déjà une infrastructure ferroviaire de base. Ceci fut fait dans le dessein d'améliorer la desserte des points isolés des lignes, opération devant être effectuée avant d'entreprendre la construction de coûteuses voies ferrées donnant accès à des fronts pionniers dont la rentabilité, à moyen terme, n'était pas assurée sur les plans politiques et économiques.

Il est donc à supposer que cette tendance indiquait que les élus privilégiaient la fortification du réseau existant. Ils avaient pour ambition d'adapter les régions concernées au processus d'industrialisation en cours au Québec, en leur offrant un débouché vers les grands centres industriels nord-américains, tout en y favorisant le développement agro-forestier, alors que le processus de colonisation était à un stade avancé dans plusieurs de ces régions (p. ex. Outaouais, Mauricie-Bois-Francs et Est du Québec).

L'inclinaison générale démontre que l'allégeance politique de même que l'origine ethnique d'un député n'ont pas eu d'influence significative sur la représentativité géographique du discours (figures 10.7 et 10.8). Seules les régions de Québec (3,5%) et de l'Estrie (3,2%) amènent des divergences notables entre les élus, alors qu'il existe une faible corrélation (écart de 3,2%) entre les choix géographiques des Libéraux (1,5%) et des Conservateurs (4,7%) relativement à ces deux zones (figures 10.5 et 10.6).

**Distribution géographique du discours en rapport avec
les extraits financiers de la politique ferroviaire**

Pour les régions de Montréal, de Québec et de la Côte-Nord, il existe une adéquation parfaite entre la distribution géographique des subsides au transport sur rail et la répartition du discours des deux grands groupes d'intervenants (tableau 10.1). En Outaouais et en Mauricie-Bois-Francs, il y a une corrélation modérée (écart de 1,6%) entre l'aide financière et le discours ⁽¹⁵⁾.

**TABLEAU 10.1: DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE DES SUBSIDES AU
TRANSPORT FERROVIAIRE ET DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES ET
GOUVERNEMENTALES (1867-1920)**

Forces gouvernementales	Forces sociétales	Total agrégé	Subsides
1. <u>Montréal</u>	1. <u>Montréal</u>	1. <u>Montréal</u>	1. <u>Montréal</u>
2. <u>Québec</u>	2. <u>Québec</u>	2. <u>Québec</u>	2. <u>Québec</u>
3. <u>Mauricie-Bois-Fr.</u>	3. <u>Saguenay-Lac-St.</u>	3. <u>Mauricie-Bois-Fr.</u>	3. <u>Outaouais</u>
4. <u>Outaouais</u>	4. <u>Mauricie-Bois-Fr.</u>	4. <u>Outaouais</u>	4. <u>Mauricie-Bois-Fr.</u>
5. <u>Est du Québec</u>	5. <u>Outaouais</u>	5. <u>Saguenay-Lac-St.</u>	5. <u>Est du Québec</u>
6. <u>Saguenay-Lac-St.</u>	6. <u>Abitibi-Témis.</u>	6. <u>Est du Québec</u>	6. <u>Saguenay-Lac-St.</u>
7. <u>Estrie</u>	7. <u>Est du Québec</u>	7. <u>Abitibi-Témis.</u>	7. <u>Estrie</u>
8. <u>Abitibi-Témis.</u>	8. <u>Estrie</u>	8. <u>Estrie</u>	8. <u>Abitibi-Témis.</u>
9. <u>Côte-Nord</u>	9. <u>Côte-Nord</u>	9. <u>Côte-Nord</u>	9. <u>Côte-Nord</u>

Dans l'ensemble des régions mentionnées ci-dessus, à l'exception de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Côte-Nord, le QMOO constitue la pierre angulaire des projets ayant attiré l'attention des intervenants. Par contre, il y a une distorsion partielle entre les résultats

(15) Nous estimons qu'un écart entre les coefficients de variation se situant entre 0,016 et 0,030 est acceptable. Il permet d'établir l'existence d'une corrélation atténuée entre deux variables, alors qu'une différence égale ou inférieure à 0,015 dénote une forte corrélation.

obtenus pour les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de l'Estrie.

Ces résultats démontrent que l'action des forces sociétales et gouvernementales n'était pas totalement en symétrie, le gouvernement du Québec n'ayant pas toujours tenu compte de leurs demandes, car l'allocation des deniers publics, dans ces trois dernières régions, n'équivalait pas à l'intensité de la représentativité géographique des groupes de pressions (p. ex. le clergé). Dans ce contexte, comme le note Hamelin (1974), la politique ferroviaire, en raison de sa générosité, suscita un intérêt formel qui contribua à:

[...] la multiplication des projets de chemins de fer [qui] exaspère les rivalités régionales au sein de l'Assemblée et suscite des alliances qui se disputent, âprement parfois, les faveurs gouvernementales. (16)

Les quelques distorsions relevées entre la répartition géographique du discours et des subventions, démontrent que le Conseil exécutif n'acquiesçait pas automatiquement aux requêtes des forces sociétales. Il se réservait une marge de manoeuvres lui permettant de gérer la distribution des extrants monétaires en fonction de considérations politiques, économiques et géographiques.

Dans ses décisions, le Conseil semble privilégier l'aide aux projets prometteurs générés par des ambitions pragmatiques plutôt qu'utopiques. Le refus d'acquiescer aux nombreuses demandes de subsides (Annexe E) pour l'établissement d'un lien entre le Québec méridional et la côte du Labrador constitue un excellent exemple de cette attitude.

Dans le dessein de rentabiliser l'utilisation des fonds publics, le Conseil des ministres se devait d'injecter les crédits dans les zones susceptibles de procurer à moyen terme des effets sur le développement de l'État québécois. Il avait le désir de favoriser un équilibre entre les ambitions régionales des agents et de concentrer les fonds dans les comtés peuplés du Québec, donc rentables sur le plan électoral, ce qui explique probablement pourquoi les régions périphériques obtinrent moins de subventions.

Le Saguenay-Lac-Saint-Jean, très présent dans le discours des forces sociétales (11,8%) en raison des possibilités offertes pour la colonisation et le développement d'une économie régionale axée sur l'agriculture et l'exploitation forestière, n'est pas très prisé chez les élus (4,3%). Par ailleurs, l'Estrie, malgré le peu d'attention qu'elle attire chez les forces sociétales (1,7%), réussit à récolter quatre pour cent des subsides totaux. Cet écart s'explique indubitablement par la volonté gouvernementale de calmer les députés anglophones qui estimaient que cette région était défavorisée par la politique ferroviaire pour des

(16) HAMELIN, Marcel (1974) Op.cit., p. 190.

considérations ethniques. Ce dernier point sera analysé plus amplement dans la section sur la direction des propos.

10.4 L'OBJET DE L'INTERVENTION

Le transport des marchandises ainsi que le transport interurbain des passagers constituent respectivement 50,1% et 49,9% de l'objet d'intervention des intervenants, ce qui atteste que les groupes d'intérêt attribuent une fonction équivalente à ces deux concepts d'utilisation du rail.

L'administration publique obtient des résultats quasi identiques à ceux issus des forces sociétales: cinquante pour cent pour la première option contre 49,1% pour la seconde. Le tramway ne retient que moins d'un pour cent des intentions (Annexe J).

Le discours à l'Assemblée législative indique des résultats sensiblement identiques à ceux obtenus pour les forces sociétales. Toutefois une différence de 3,8 points sépare le transport ferroviaire de marchandises qui obtient la faveur de 51,7% des élus contre 47,9% pour le transport des passagers. Cette disparité si mince soit-elle est attribuable à la préférence plus marquée des députés conservateurs et des libéraux francophones pour le transport des marchandises au cours de la décennie 1867-1880. A cette époque, le rail constituait avant tout un mode de transport pour les marchandises, alors que le transport des personnes était plutôt restreint sur l'ensemble du territoire, ce qui semble motiver cette légère variation.

Dans les régions de colonisation nouvellement ouvertes à la civilisation, il était impensable de dissocier le transport des marchandises et des passagers, sachant que le rail constituait presque toujours le seul axe canalisant et conditionnant les mouvements intérieurs, ainsi que les échanges entre deux ou plusieurs positions géographiques de l'espace québécois. Les colons avaient besoin du rail, non seulement pour exporter leurs productions agricoles ou importer divers biens des centres urbains auxquels ils étaient liés, mais également pour sortir ou accéder aux terres nouvelles. Au Saguenay-Lac-Saint-Jean (vers Québec), dans les Laurentides (vers Montréal) et en Abitibi-Témiscamingue (vers Montréal), le chemin de fer constitua, pendant plusieurs années, le seul moyen de transport qui permit à ces régions de se désenclaver et de s'intégrer à leur avant-pays respectif. Ce lien intime entre ces deux fonctions attribuées au rail, qui est relevé dans le discours, n'est donc guère surprenant connaissant leur rôle complémentaire.

Quant au tramway (système léger sur rail), qui n'apparaît qu'à la fin du XIX^e siècle dans le discours des élus du peuple, son avènement coïncide avec l'urbanisation progressive du Québec. Toutefois, ce système, dérivé de la technologie ferroviaire traditionnelle, occupe l'attention de moins d'un pour cent des messages émis. Mais la mention de ce mode révèle

que le Québec est confronté à un mouvement auquel est mise en présence toute nation en voie d'industrialisation, c.-à-d. la croissance spatiale de ses zones urbaines. Tandis qu'en 1871, 22,8% de la population québécoise résidait en milieu urbain, cette proportion atteignait 56% en 1921 (17).

Désormais, le Québec était soumis à une nouvelle répartition de sa population entre les milieux urbains et ruraux qui exigeaient l'établissement de nouveaux modes de transport intra-urbain pour faciliter les déplacements des citadins vers leurs lieux de travail, lesquels se trouvaient de plus en plus éloignés des zones résidentielles. L'organisation du transport en commun devenait une nécessité pour des agglomérations comme Québec et Montréal. La trame urbaine se déployant vers la périphérie du centre-ville, le temps de parcours pour franchir les points nodaux extrêmes ne cessait d'augmenter.

Le tramway électrique est lui-même un facteur important de croissance urbaine en stimulant l'expansion vers la banlieue et en permettant la création de quartiers résidentiels éloignés des lieux de travail. (18)

L'objet de l'intervention et l'origine ethnique

Nonobstant l'origine ethnique de l'émetteur, les données obtenues relativement à la variable objet de l'intervention sont homogènes d'un groupe à un autre. De l'ensemble des informations compilées aux fins de l'analyse de contenu, l'objet de l'intervention est l'unique variable où l'origine ethnique n'a pas inféré sur les résultats.

Une seule hypothèse semble expliquer cette cohérence. Cette variable fait référence à deux fonctions ferroviaires souvent indissociables en raison des contraintes auxquelles étaient alors soumis les fronts pionniers quant à l'organisation de leurs réseaux de transports (les routes étaient souvent impraticables ou inexistantes dans les régions nouvelles). Ce choix fonctionnel qui s'offre aux agents, ainsi que les conditions naturelles du territoire étant identiques pour tous, l'équité des résultats n'est que normale car, peu importe l'origine ethnique, tous étaient confrontés aux mêmes contraintes géographiques et logistiques.

Dans un tel contexte, l'exploitation du potentiel offert par la technologie ferroviaire aux fins du transport de marchandises et de passagers relevait avant tout de considérations plus techniques qu'idéologiques. Cette réalité motive l'harmonisation et l'impartialité des

(17) BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Le Québec en chiffres de 1850 à nos jours. p. 51.

(18) DUROCHER, René et al. (1979) Histoire du Québec contemporain: De la Confédération à la crise. pp. 193-194.

réponses obtenues entre les intervenants malgré leur origine ethnique ou leurs activités socio-économiques.

10.5 LES ASPIRATIONS INVESTIES

Le discours de l'ensemble des intervenants sociétaux est nettement orienté vers des considérations agencées à l'aménagement du territoire et le développement économique régional (Annexe K). Ces aspirations se retrouvent dans 76,9% des communications produites durant la période 1867-1920. Quant aux parlementaires, 48,9% de leurs messages s'y rapportent alors que les fonctionnaires y réfèrent dans 70,8% des cas (figures 10.11 et 10.12).

Figure 10.11: ASPIRATIONS INVESTIES (FORCES SOCIÉTALES), 1867-1920

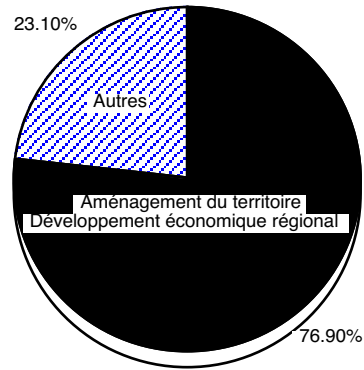
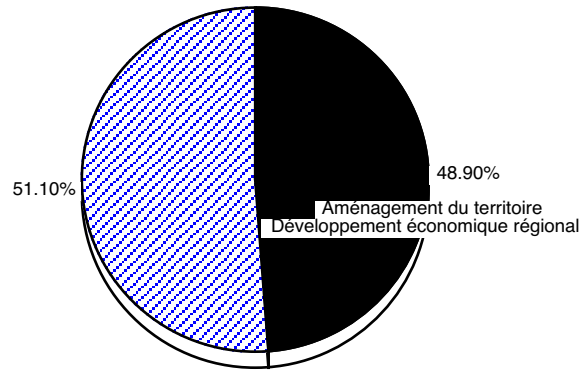
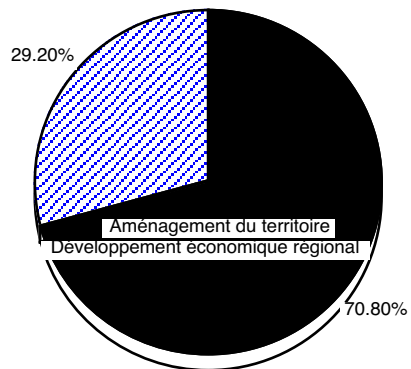


Figure 10.12: ASPIRATIONS INVESTIES (DÉPUTÉS), 1867-1920



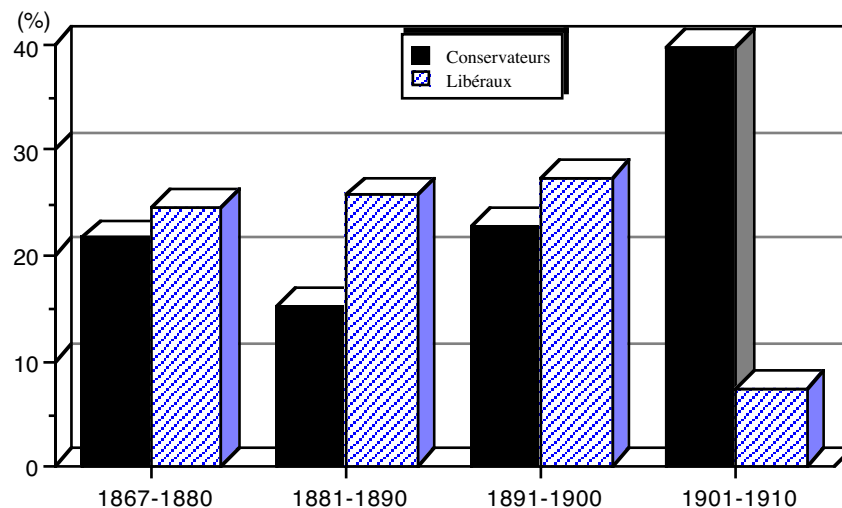
ASPIRATIONS INVESTIES (FONCTIONNAIRES), 1867-1920



La politique ferroviaire suscite chez les représentants du peuple des réactions électoralistes (21,5%). Sur ce point, les forces sociétales n'adhèrent pas aussi facilement à ce but. Lorsqu'ils effectuent du démarchage auprès d'un député, seulement 7,2% ont invoqué qu'un appui chaleureux à la politique et aux projets soumis par les agents sociétaux constitue un acte qui sera rentable auprès de l'électorat.

Pour chacune des décennies, les députés siégeant dans l'opposition traitaient des questions ferroviaires suivant une optique plus partisane et subjective que leurs collègues du parti ministériel. Alors que le Parti conservateur a détenu les rênes du pouvoir presque sans interruption entre 1867 et 1897, les propos électoralistes émanant de cette formation ont toujours été inférieurs proportionnellement à ceux des Libéraux. A l'aube du XX^e siècle, lorsque le Parti libéral fut porté par les électeurs à la tête du gouvernement du Québec, ce rapport s'est inversé (figure 10.13).

Figure 10.13: ÉLECTORALISME DES INTERVENTIONS DES DÉPUTÉS, 1867-1920



Cette rivalité qui oppose les membres de l'Assemblée législative est vivifiante pour préserver le caractère démocratique d'un système politique. Dans le régime parlementaire d'inspiration britannique, un des rôles impartis au député d'un groupe politique minoritaire est de surveiller et de critiquer les décisions gouvernementales, tout en défendant devant la Chambre, comme tout autre député, les demandes des citoyens de son comté.

Segmentés suivant l'origine ethnique, les députés francophones avaient une plus forte propension à tenir des propos orientés vers des fins électoralistes, que leurs confrères anglophones. Au sein du Parti libéral, cette caractéristique est particulièrement évidente alors que les messages des francophones reflètent cette aspiration dans 29,7% des cas versus 8,9% pour les Québécois anglophones.

La politique ferroviaire est également perçue, tant par les Conservateurs que par les Libéraux, comme un moyen permettant d'assurer le développement d'une économie nationale (11%). Les forces sociétales appuient cette aspiration avec une intensité réduite. Seulement 2,7% estiment que ce but constitue une des fins à laquelle doit concourir la politique ferroviaire.

Sur l'ensemble des messages émis relativement au nationalisme économique, les Conservateurs lui consacrent 12% de leurs discours contre 9,1% pour les Libéraux. En fonction de l'origine ethnique, les résultats démontrent que 11,2% des francophones retiennent cette ambition. Il est surprenant de constater que 10,7% des aspirations investies par les anglophones soient liées à cet aspect que la politique ferroviaire doit s'efforcer de promouvoir.

Au Parti libéral, les données globales démontrent que les anglophones (10,9%) témoignent d'une attitude plus nationaliste que leurs confrères francophones (8,3%). Il est probable que, dans leurs discours, les anglophones considéraient le développement d'une économie nationale québécoise comme étant une contribution régionale positive concourant à l'essor économique et au contrôle de l'État canadien par des intérêts autochtones.

Pour Honoré Mercier, le QMOO en tant qu'entreprise appartenant au peuple du Québec, avait une mission de promotion sociale et nationale à jouer. A l'image de l'Hydro-Québec, née quelques décennies plus tard, la première société d'État québécoise offrait des carrières prometteuses, tout en permettant à des Québécois francophones de travailler dans leur langue maternelle: “[C'est une] école pour nos compatriotes qui veulent se livrer à la carrière de l'administration ou du service des voies ferrées” (19).

Quant aux autres motivations intrinsèques investies par les intervenants face à l'action gouvernementale dans le secteur ferroviaire, elles sont associées à des considérations socio-économiques (autre que l'aménagement du territoire et le développement économique régional), dans une proportion de 23,1% pour les forces sociétales et de 51,1% pour les députés. Le chemin de fer est appelé aussi à contribuer à la réduction des coûts de transport (2,9%), tout en favorisant une croissance de la concurrence intermodale (1,4%). Les autres catégories d'aspirations investies, comme la vocation récréo-touristique ou la volonté de contrebalancer les investissements fédéraux, n'ont été considérées que dans moins d'un pour cent des discours.

La vocation géographique du chemin de fer

(19) Débats de l'Assemblée législative, Honoré Mercier, 22 janvier 1883, p. 50.

Il ressort de l'analyse de contenu un fait indéniable. Les agents assimilaient la fonction géographique du transport en octroyant au chemin de fer une mission organisatrice du territoire. Cette intervention sur l'espace devait seconder à moyen terme le déploiement de la puissance économique et politique de l'État québécois. Dans la convoitise de maîtriser et d'étendre son hégémonie sur les territoires nordiques ⁽²⁰⁾, l'État québécois se devait de disposer des moyens qui optimiseraient la circulation des personnes et des biens tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de son aire de souveraineté.

Les agents sociétaux (9,2%) et les députés (12,5%) perçoivent cette notion de circulation. Ils estimaient que le rail pouvait contribuer à une meilleure mobilité des marchandises et, dans une moindre mesure, à celle des individus.

De tous les premiers ministres, Honoré Mercier fut celui qui transcenda avec le plus de quintessence la finalité de la politique ferroviaire, c.-à-d. accroître la puissance de l'État québécois, une des ambitions chéries par le clergé et la bourgeoisie québécoise. Pour mener à bien ce projet national qui s'appuyait sur l'expansion de l'oekoumène québécois, il s'adjoignit le Curé Antoine Labelle, un fervent défenseur du chemin de fer, qu'il nomma sous-ministre à la colonisation, le 16 mai 1888.

[...] Dans deux ans le territoire avait changé; la campagne déserte était devenu habitée.

[...] nous avons toutes les raisons du monde pour nous engager à développer nos ressources naturelles, industrielles et commerciales et par conséquent construire des chemins de fer, pour permettre à ceux qui produisent de pouvoir transporter ces produits aussi facilement et à aussi bon marché que possible sur les grands marchés. Et puis, quelle augmentation dans la fortune privée! Combien vaut plus la terre d'un particulier quand un chemin de fer passe près de cette terre, qu'elle ne valait avant le passage du chemin de fer!

[...] nous allons jeter cinq millions de piastres en argent, pour ces travaux-là [...]. Qui va gagner cet argent? A part des rails d'acier achetés en Europe, qui va gagner cet argent pour les traverses, pour le bois nécessaire aux ponts et pour tous les travaux de ces chemins de fer, qui va faire les travaux et gagner ces salaires? Ce sont les habitants de cette province [...]. ⁽²¹⁾

(20) Rappelons que ce n'est qu'en 1912, que la souveraineté de l'État québécois s'étendit à l'Abitibi et au Nord-du-Québec. Avant cette date, ce territoire était sous la juridiction du gouvernement fédéral, ce qui explique la volonté des agents du XIX^e siècle d'y étendre le réseau ferroviaire québécois, avant qu'un autre partenaire de l'État canadien (p. ex. les Ontariens) n'agisse dans ce sens. Les Québécois voulaient ainsi préparer une éventuelle intégration de ces terres à leur État en recourant à une stratégie géopolitique tablant sur l'utilisation du transport sur rail pour accéder et placer cette zone sous leur giron. Les promoteurs du chemin de fer Québec-Baie-James, dans une lettre datée du 2 novembre 1901 et adressée au ministre des Travaux publics, Lomer Gouin, mentionnèrent cette ambition: "[...] If Ontario outstrips Quebec in getting to James Bay, the trade of that vast country will be come tributary to Ontario [...]".

(21) Débats de l'Assemblée législative. Honoré Mercier, 22 décembre 1890, pp. 483-484.

[...] le marché américain nous étant fermé, nous devons en chercher d'autres et pour cela il faut construire des voies de communications faciles pour transporter à bon marché et rapidement nos produits industriels dans les grands centres et de là en Europe, dans les Antilles ou ailleurs. (22)

Nous aurons démontré au monde entier qu'un peuple de 1 1/2 million, ne se laissant pas écraser par les menaces d'un peuple de plus de 35 millions, s'est mis à lutter avec courage pour faire triompher la véritable politique nationale, a entrepris des travaux considérables et les a terminés d'une manière avantageuse. (23)

En filigrane de ces paroles prononcées par Mercier à la Chambre, émerge un constat. La présence de circuits de circulation s'avèrent une des conditions essentielles pour soutenir l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Dans son allocution, le premier ministre souligne à juste titre que le chemin de fer métamorphose la géographie des régions traversées, tout en générant des retombées économiques importantes.

Les paroles de Mercier rejoignent la pensée de Gottmann (1952) à l'effet que “[...] la circulation est à la base de toute géographie et de toute politique” (24) et de Wolkowitsch (1973) qui estime que:

La circulation est un moyen pour prendre possession de l'espace et en assurer l'organisation. Toutes les civilisations en ont eu conscience. Les tracés des réseaux de transport fournissent les lignes et les points qui attirent les hommes; là, ils se rassemblent et ils produisent. (25)

Mercier et les intervenants appuyant l'édification d'une nation française, dynamique et prospère, voulaient doter le Québec d'un réseau ferroviaire apte à consolider cet ambitieux projet de société. Dans un tel contexte, le chemin de fer doit être vu, non pas comme une fin intrinsèque, mais plutôt comme une constituante essentielle s'insérant dans une stratégie géopolitique globale visant à développer la puissance de l'État québécois. Ceci s'est fait en bonifiant l'accessibilité à son territoire, tout en tirant profit de ses caractéristiques géographiques.

Le transport sur rail, en tant qu'instrument d'intervention géopolitique et géo-économique, offrait la possibilité d'engendrer des extrants qui auraient valorisé non seulement la colonisation intérieure, mais également le commerce international en octroyant au Québec une place parmi le concert des nations industrialisées.

(22) Ibid., p. 478.

(23) Ibid., p. 485.

(24) GOTTMANN, Jean (1952) La politique des États et leur géographie. p. 120.

(25) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. p. 340.

[...] Pour développer notre pays, il nous faut des industries, il nous faut des chemins de fer. Qui veut la fin doit vouloir les moyens...

Nous sommes aussi intelligents et aussi industriels que les habitants du sud. Qu'on nous donne les mêmes moyens d'action et nous le prouverons. C'est ainsi que nous pourrions devenir plus tard les rivaux des Anglais et des Américains et dans l'industrie. (26)

Le chemin de fer était l'instrument de progrès qui avait procuré un essor et une puissance aux États qui l'avaient adopté. Symbole de la réussite et de l'essor économique des pays européens et américains, l'expansion du réseau ferroviaire québécois ne pourrait qu'engendrer des effets aussi positifs et contribuer à la création d'un "pays autonome et moderne" (27) intégré aux pôles dominants de l'économie mondiale.

[...] vous avez dû constater que les pays les plus avancés à tous les points de vue sont ceux qui chiffrent le nombre de milles de chemins de fer en plus grande quantité. Pourquoi?

Ce n'est pas seulement parce que les chemins de fer constituent un progrès matériel. Ce n'est pas parce qu'il y a un plus grand nombre de milles de chemins de fer qui s'allongent les uns après les autres. [...] c'est parce que ces chemins de fer ont traversé d'immenses contrées incultes, ont développé les terres publiques, ont fait pénétrer la colonisation et la civilisation partout [...] ont engagé des capitalistes à aller y établir des manufactures, et y ont fait construire des villes.

[...] Si ce que je viens de dire est vrai pour la France, l'Angleterre, la Russie, les États-Unis et l'Autriche, à plus forte raison est-ce vrai pour la province de Québec. (28)

Dans le dessein d'acquérir une certaine indépendance face aux marchés d'exportation étatsuniens, le transport sur rail constituait une des clés qui permettrait de diversifier les débouchés pour les produits québécois. Dans cette perspective, Mercier appuya la construction d'une voie ferrée qui aurait reliée la Côte du Labrador à la ville de Québec. Ce projet, sans lendemain, aurait fait du Québec la plaque-tournante des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Amérique du Nord, octroyant à ce territoire un rôle stratégique de premier plan en devenant le trait d'union géopolitique entre les peuples industrialisés de l'ancien et du nouveau monde.

Le traitement des données, suivant la décennie, le groupe et l'origine ethnique, permet de déceler des aspects qui sont occultés par une présentation confondues des chiffres. Comme

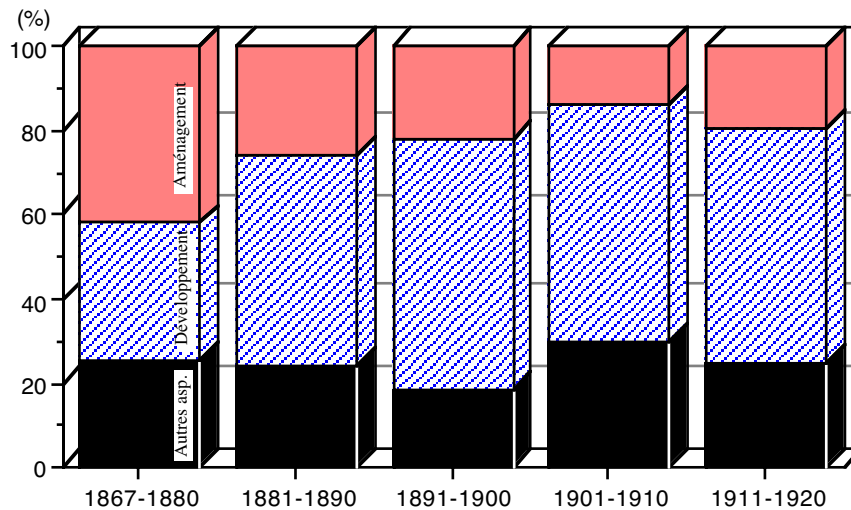
(26) AUCLAIR, Élie (1930) Le Curé Labelle: Sa vie et son oeuvre. p. 113.

(27) MORISSONNEAU, Christian (1978) La terre promise: Le mythe du Nord québécois. p. 180.

(28) Débats de l'Assemblée législative. Honoré Mercier, Op.cit., pp. 482-483.

le démontre clairement la figure 10.14, l'attention des principaux acteurs sociétaux porta, au cours des cinq sous-périodes de référence, sur l'aménagement du territoire (entre 18,2% et 30,2%) et le développement économique régional (entre 32,9% et 59,6%). Tant chez les Québécois francophones, les Québécois anglophones et les entrepreneurs étrangers, le transport sur rail est saisi comme un moyen d'intervention géographique voué à appuyer l'édification de l'État québécois.

Figure 10.14: ASPIRATIONS INVESTIES (FORCES SOCIÉTALES), 1867-1920



C'est chez les francophones que la mission d'aménagement du territoire du rail est exprimée avec le plus d'intensité, en récoltant des pourcentages toujours supérieurs à ceux obtenus chez les autres ethnies. Suivant les aspirations investies par les forces sociétales, la politique ferroviaire doit viser avant tout à soutenir la colonisation du territoire québécois. De tels résultats ne s'avèrent guère surprenants dans un pays immense à l'oekoumène limité. L'aménagement du territoire est la phase préliminaire qui précède, par l'organisation d'un espace, la stimulation de l'activité économique, objectif fondamental que cherche à optimiser tout État.

Quant à l'aspect développement économique régional du transport sur rail, il retient également l'intérêt de l'ensemble des forces sociétales. L'intensité démontrée par les émetteurs en faveur du développement économique régional s'explique par le fait que c'est l'extrant visé qui constitue l'enjeu terminal et le plus attrayant de ce processus. Il tend à engendrer un ensemble d'effets qui sont répartis entre les acteurs participant au système (p. ex. le profit pour les entrepreneurs).

Des aspirations associées au développement économique régional, ce sont les industries du secteur primaire qui remportent la palme auprès des agents, ce qui confirme la vocation

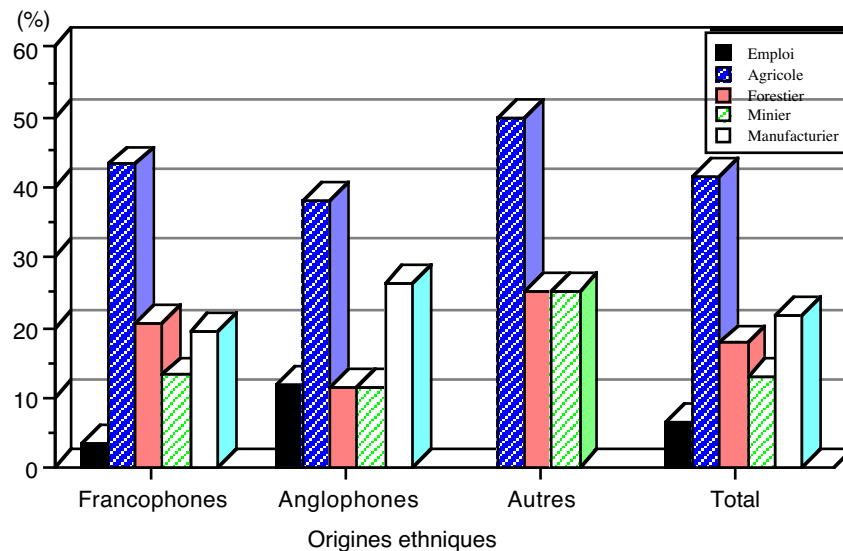
octroyée au Québec comme grenier de ressources naturelles. Cette préférence concorde avec la place qu'occupait le secteur primaire dans la vie économique québécoise entre 1867 et 1920.

Le développement agricole retient globalement le plus l'attention des émetteurs (entre 4,6% et 16,9%), suivi par les industries forestières et minières qui deviennent plus populaires dès le début du XX^e siècle en raison de la demande de matières premières générées par les industriels étatsuniens (figure 10.15). Quant au secteur secondaire, il obtient aussi l'égard des agents, mais dans une proportion déficiente en comparaison avec les résultats cumulés du secteur primaire.

L'étude suivant l'origine ethnique démontre qu'une majorité d'intervenants Québécois francophones souhaitaient que le rail appuie le développement agricole. L'intensité du discours tenu par les francophones vers ce secteur explique pourquoi il détient la première place au palmarès des aspirations (figure 10.15).

Les anglophones et les étrangers avaient des désirs semblables aux francophones en matière d'agriculture. Toutefois, avec plus d'intensité que ces derniers, les étrangers privilégiaient le chemin de fer en vue de favoriser l'essor des secteurs forestiers et miniers, tandis que les anglophones voulaient appuyer l'industrie manufacturière. Cela démontre que leurs ambitions s'attachaient bien plus à l'exploitation des richesses naturelles du territoire qu'à la colonisation en vue de soutenir l'essor de l'agriculture.

Figure 10.15: FACETTES DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL, 1867-1920



L'objectif de la colonisation qui est appuyé principalement par le clergé est invoqué avec force par les entrepreneurs. Les demandes de subventions des compagnies ferroviaires qui sont acheminées au gouvernement du Québec font une place importante au rôle du chemin de fer comme agent d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Louis-Adélarde Sénécal, puissant et controversé entrepreneur ferroviaire, fut un de ces individus qui exploita avec doigté les préoccupations en vogue au sein de la société québécoise, en vue d'obtenir de généreux subsides:

Je vous rappellerai les circonstances particulières dans lesquelles se trouve cette entreprise. Ce n'est pas une simple oeuvre commerciale dont les promoteurs ont pour objet de réaliser un bénéfice.

Le but premier du chemin est de donner un débouché aux orphelinats agricoles de Montfort qui, au témoignage de tous, rendent de grands services à la société comme vous le savez d'ailleurs. En même temps, le chemin est destiné à contribuer puissamment à la colonisation du nord, à aider aux colons déjà établis dans cette région jusqu'à Arundel et à y en attirer de nouveau. (29)

Devant ces intentions philanthropiques, il est permis de s'interroger sur les fondements véritables qui incitaient certains entrepreneurs à investir dans les chemins de fer québécois pour la seule et unique cause de la colonisation. Young (1978) en arrive à la conclusion que leurs objectifs sont tout autres et que la colonisation n'est qu'un alibi, cachant des intérêts économiques et politiques (30). Gervais (1978) confirme cette suspicion:

[...] il faut souligner au départ que les constructions de chemins de fer répondent aux besoins des grands pays capitalistes du XIX^e siècle. Sur place, les grands exportateurs de ressources trouvent des alliés naturels parmi ce nombre croissant de promoteurs, d'entrepreneurs, de contracteurs et de politiciens qui veulent favoriser l'amélioration des moyens de transports. (31)

A la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, les entrepreneurs anglophones, étatsuniens et français récupèrent eux aussi cette vocation. Dans leur démarchage, ils réfèrent à cette mission quasi-divine octroyée par les Québécois francophones au chemin de fer. Les investisseurs étrangers avaient compris qu'ils se devaient d'invoquer la vocation colonisatrice du rail, thème cher aux Québécois, afin d'obtenir avec plus d'aisance l'aide financière octroyée aux compagnies de chemin de fer par le gouvernement du Québec.

Dans l'ensemble, le discours confondu des agents véhiculait un message positif où l'ensemble des acteurs de l'État québécois devait sortir gagnant. Pour la classe ouvrière,

(29) ANQ, Op.cit., Article 727, Lettre de Louis-Adélarde Sénécal, 2 janvier 1895.

(30) YOUNG, Brian (1978) Promoters and Politicians: The North-Shore Railways in the History of Québec (1854-85) p. 141.

(31) GERVAIS, Gaétan (1978) L'expansion du réseau ferroviaire québécois (1875-1895), p. 503.

l'avènement du chemin de fer et du développement économique qui est généré, sont synonymes de prospérité nouvelle, tandis que les élus du peuple attentifs aux demandes issues des forces sociétales sont avides de récolter l'appui d'un peuple heureux et satisfait de leur condition socio-économique. Quant au clergé, il aura réussi à sauvegarder la foi et la langue de ses ouailles, alors que les entrepreneurs ferroviaires auront récolté les retombées économiques inhérentes à leurs investissements.

Visions géopolitiques du territoire québécois et chemin de fer

Les aspirations investies et les espoirs placés dans la politique ferroviaire transcendent deux stratégies géopolitiques: celle du clergé et des entrepreneurs. Malgré le fait qu'ils aient été le fruit d'acteurs aux idéologies distinctes, ces plans s'avèrent complémentaires car tablant sur la position géographique qui est immanente au Québec. Le Père P-E. Gendreau, président du chemin de fer de colonisation du Lac Témiscamingue, est un de ces émetteurs qui discernait cette déterminante de la géopolitique d'un État: “[...] la position stratégique, au point de vue de la colonisation de ce vaste territoire, sont autant de raisons qui rendent nécessaire l'achèvement de ce chemin [de fer]” (32).

La position est un des ferments intrinsèques à ces deux stratégies. C'est sur la position d'un territoire que s'appuient le maillage et l'organisation des échanges internes et externes, lesquels sont constitués en fonction de sa géographie, mais opérationnalisés sous l'impulsion des courants idéologiques en vigueur dans le système. Suivant Gottmann (1952):

La position est la caractéristique la plus géographique d'un territoire. C'est aussi la caractéristique la plus importante en politique, parce que la position définit le système de relation situant ce territoire, ce compartiment d'espace dans ses rapports avec tous les autres compartiments avec lesquels il existe des communications, directes ou non.

Ce seront les caractères [de la géographie physique] qui affecteront les transports, car la valeur d'une position physique dans un système de relations change avec une évolution que la circulation des hommes, des choses et des idées exprime et organise. On peut donc s'attendre à voir les conditions de circulation à travers un territoire donné et autour de ce territoire influencer sérieusement la signification de sa position. (33)

Le clergé avait perçu le rôle géopolitique qu'offrait le chemin de fer en tant que planche de salut pour la survivance du peuple québécois. Ce moyen de transport, qui devait offrir un accès aux nouveaux territoires, s'inscrivait dans une stratégie de peuplement intensif de ces franges pionnières, en vue d'appuyer un repositionnement géographique du peuple

(32) ANQ, Op.cit., Article 762, Lettre du Père P-E. Gendreau, 23 janvier 1889.

(33) GOTTMANN, Jean (1952) Op.cit., pp. 78-79.

québécois dans l'État québécois. Le géographe Asselin (1982) a étudié les motifs idéologiques qui amenèrent l'Église à appuyer cette poussée vers le nord. Il estime que la clé de voûte de cette stratégie reposait sur la position géographique de cet espace au sein du continent nord-américain. En concentrant le peuple québécois dans les contrées nordiques, l'Église cherchait à protéger ses ouailles de l'influence anglo-saxonne:

[...] la transplantation en Abitibi, en plus d'une assiette spatiale indispensable à l'expansion de la race, portait en elle la volonté indéniable de la part de l'Élite de créer un isolant culturel.

[Le Québécois francophone] s'y plairait et, pour de nombreuses générations, il n'aurait plus à redouter la dispersion et l'assimilation contre lesquelles l'étroitesse du Sud et la faible rétention d'une frontière politique trop perméable ne pouvaient plus rien. [...] Liberté économique bien sûr, mais aussi liberté de s'épanouir en tant que peuple, de se bâtir un pays à l'image de ses traditions et de sa culture ⁽³⁴⁾.

Cet isolat, tout en préservant le peuple de l'assimilation et en lui offrant une prospérité nouvelle, favorisait sa souveraineté sur son territoire tout en octroyant un meilleur contrôle des élites et du clergé sur les masses populaires. Ce processus d'aménagement avait l'ambition utopique de jeter les bases d'une nation regroupant un peuple ayant une foi religieuse et une langue commune.

La construction de chemins de fer constituait autant d'entreprises à caractère national qui résoudraient les problèmes auxquels étaient confrontés les Québécois francophones et qui concourrait à la création d'une nation homogène. Les espérances fondées dans le développement du réseau ferroviaire s'inscrivaient dans cette perspective. Il devait appuyer l'accessibilité aux fronts pionniers, notamment dans les régions situées au nord du fleuve Saint-Laurent, et détourner à son avantage l'exode des Québécois vers les États-Unis et l'Ouest canadien.

Le clergé se faisait le défenseur de cette vision géopolitique. Pour ce peuple démuné d'une nation et du contrôle de son destin économique, l'acquisition des terres constituait le moyen de conquérir et d'asseoir son pouvoir. Cette idée concorde avec la pensée du géographe allemand Ratzel (1844-1904), qui soutient que "le développement de l'État consiste pour une part dans la mise en valeur des propriétés du sol" ⁽³⁵⁾.

[...] tant que les habitants soumis n'ont pu être expulsés, le sol affirme peu à peu sa puissance. Les vaincus ont toujours l'avantage d'habiter un territoire qui

(34) ASSELIN, Maurice (1982) La colonisation de l'Abitibi: un projet géopolitique. p. 154.

(35) RATZEL, Friedrich (1988) Géographie politique. p. 35.

leur appartient de par leur travail; ils y sont, au sens le plus entier, “chez eux” (36).

Le rail et les caractéristiques géographiques du territoire allaient offrir une chance au peuple québécois de consolider et d'étendre son influence géopolitique au nord du fleuve Saint-Laurent. Antoine Labelle transcende cet espoir en soutenant que “si avec le sol nous pouvions avoir les chemins de fer, l'avenir était à nous” (37).

L'ensemble de cette stratégie prônée par le clergé et par une partie de la bourgeoisie francophone, reposait sur la création d'un espace appelé à devenir le véritable foyer des francophones d'Amérique, tout en étant susceptible de perpétuer sa postérité. Suivant Labelle, pour arriver à cette fin, le “véhicule par excellence de la colonisation, ce sont les chemins de fer qui changent la face du pays comme par enchantement” (38). Tandis que pour d'autres ecclésiastiques, il devait “rendre un service immense à la colonisation” (39), et favoriser le développement et la prospérité des territoires traversés (40).

Les espoirs investis dans le rail amènent même certains membres du clergé à le considérer comme un instrument pouvant attirer et récupérer de l'assimilation les jeunes francophones les plus talentueux résidant en dehors du Québec. Devant cet objectif social, le transport ferroviaire pouvait contribuer à la scolarisation, à la protection de la langue française et de la foi catholique pour des centaines de petits Québécois appelés à former l'élite de demain. Une de ces requêtes, qui était adressée au gouvernement, par le supérieur du Collège Bourget, atteste de cette préoccupation:

Le Collège Bourget désire obtenir du Gouvernement local (le gouvernement du Québec) les subsides généralement accordés en de pareilles circonstances pour aider à la construction d'une voie ferrée.

[...] cette voie devra surtout favoriser et développer l'éducation canadienne-française, et par là accroître le mouvement national qui se produit chez nos compatriotes de la Province voisine (l'Ontario) qui nous confient chaque année plusieurs de leurs enfants. (41)

(36) Ibid., p. 70.

(37) DUSSAULT, Gabriel (1983) Op.cit., p. 126

(38) LABELLE, Antoine (1889) Rapport général du commissaire de l'Agriculture et de la Colonisation de la province de Québec 1888, pp. 10-11.

(39) ANQ, Op.cit., Article 762, Lettre du Père P-E. Gendreau, directeur du Collège d'Ottawa et président de la Société de colonisation du Lac Témiscamingue, 1 décembre 1885.

(40) ANQ, Ibid., Article 761, Lettre de C-A. Carbonneau, curé de Saint-Modeste, 5 janvier 1887.

(41) ANQ, Ibid., Article 751, Lettre émanant du Collège Bourget, 18 février 1887.

La construction du chemin de fer Montréal et Ottawa, qui reliait Vaudreuil au comté de Prescott (Ontario) se trouvait justifiée. Comme le note le curé Boutin dans une lettre au premier ministre Mercier:

Les anglais eux-mêmes, quoiqu'à regret, appellent les comtés de Prescott et Russell des comtés français et cependant ils accordent difficilement l'éducation, même primaire, à nos compatriotes canadiens-français. (42)

Une telle mission culturelle et religieuse octroyée au chemin de fer est rarissime dans le monde du transport, reflétant les particularismes de la société québécoise. Le rail devait fournir aux communautés franco-ontariennes un accès économique et facile à une éducation en français, contribuant ainsi à sauvegarder l'avenir de la race canadienne-française, tout en drainant vers le Québec la jeunesse francophone établie en Ontario. Dans cette perspective, le transport constituait un moyen de détourner les francophones de l'assimilation qui les menaçait s'ils fréquentaient des institutions d'enseignement anglo-protestantes.

Le second plan géopolitique auquel le chemin de fer est appelé à actualiser les buts, c'est celui prôné discrètement par les entrepreneurs privés. Alors que pour le clergé, le rail permettait de concrétiser des visées sociales immanentes à ses prétentions idéologiques, les entrepreneurs ferroviaires, soutenus par des capitaux exogènes, ont des ambitions divergentes qui sont avant tout économiques. Cette asymétrie des visées, quoique réelle, n'eut pas pour conséquence d'engendrer un effet d'exclusion mutuelle entre les deux approches, car ces groupes oeuvrèrent plus souvent qu'autrement dans un esprit de partenariat.

Les sphères géographiques convoitées des entrepreneurs et du clergé se confondaient quant aux zones de colonisation mais pour des objectifs différents. Recherchant des richesses naturelles, facilement accessibles et exportables par le rail, les capitalistes visaient à développer des régions pionnières qui recelaient ces fruits convoités. C'est la présence de ces ressources qui tend à expliquer pourquoi les entrepreneurs secondaient aussi aisément le projet sociétal du clergé. Par ailleurs, la venue de colons était un attrait non négligeable pour ce mouvement, sachant qu'ils constituaient un bassin de main-d'oeuvre peu coûteuse pour l'industrie forestière et minière.

L'approche des entrepreneurs encourageait une dépendance accrue du Québec face aux économies et aux industriels canadiens et étatsuniens. Suivant cette option continentale, le chemin de fer, tout en contribuant au développement de la colonisation, devait structurer un réseau conçu dans le dessein de simplifier l'exportation des richesses naturelles québécoises vers les grands centres économiques nord-américains. L'accessibilité aux marchés

(42) ANQ, *Ibid.*, Article 751, Lettre du Père Boutin du Collège Bourget, 17 novembre 1887.

étatsuniens étant très présente dans le discours des entrepreneurs et de la bourgeoisie anglophone soutenant la *National Policy*, leur ambition première était de favoriser la croissance économique de l'État québécois par son intégration au circuit commercial nord-américain.

Il va mettre les produits des forêts de cette région à la porte, pour ainsi dire, de Chicago, qui est pour le bois le marché le plus grand et le plus avantageux qu'il y ait en Amérique ⁽⁴³⁾.

Au sein de ce processus d'organisation géo-économique, les villes de Québec, mais surtout de Montréal, sont appelées à jouer le rôle de villes-seuil du Québec. La bourgeoisie francophone y voyant l'occasion d'exercer une influence politique et économique sur leurs hinterlands respectifs, soit le Saguenay-Lac-Saint-Jean pour la ville de Québec, et le nord-ouest québécois pour la métropole. Une ville-seuil:

[...] se situe comme un intermédiaire indispensable entre deux aires séparées par un fort gradient démographique, culturel ou économique; elle est à la fois un noeud de connexion dans le cadre d'un système de flux de circulation, et un instrument de liaison entre une aire de desserte ou de mise en valeur d'une part, la métropole d'un empire colonial ou le centre de gravité économique du continent d'autre part ⁽⁴⁴⁾.

A cette vocation, les entrepreneurs ferroviaires octroyaient à ces agglomérations, un rôle de ville de transit vers le Canada et les États-Unis. Dans un tel contexte, le Québec était appelé à devenir un des hinterlands de l'Amérique du nord, c.-à-d. une colonie d'approvisionnement dominée par des capitaux étrangers. Cela heurtait les visées de la bourgeoisie francophone et du Curé Labelle qui cherchaient à maximiser à l'avantage du Québec l'expansion du réseau ferroviaire et à déconcentrer l'implantation des usines de transformation dans le nord de Montréal ⁽⁴⁵⁾. Néanmoins, faute de capitaux suffisants, ils furent pris de cours par la bourgeoisie anglophone qui concentra le développement industriel à Montréal.

L'action géographique du transport ferroviaire, qu'elle soit un subterfuge ou une réalité, s'est avérée l'objectif central qui motivait les forces sociétales à appuyer la politique ferroviaire. L'aménagement du territoire, dont la colonisation constituait à l'époque l'extrait principal, et l'intérêt pour l'avancement de la cause religieuse se retrouvaient récupérés par les capitalistes afin de stimuler la sympathie des dirigeants politiques pour leurs projets.

(43) ANQ, Ibid., Article 726, Lettre de J-C. Langelier du chemin de fer du Québec-Lac Huron 25 février 1907.

(44) LASSERRE, Jean-Claude (1978) Prolégomènes pour une géographie des transports du Québec. p. 23.

(45) DUSSAULT, Gabriel (1983) Op.cit., pp. 110-116.

Au début du XX^e siècle, appuyées par un gouvernement résolument tourné vers l'industrialisation de la nation, les véritables motivations des entrepreneurs deviennent plus évidentes, c'est-à-dire transporter les ressources naturelles vers les États-Unis. Fidèle à ce courant, l'industriel Julien-Édouard Dubuc, dans son démarchage visant à obtenir des subsides pour la compagnie de chemin de fer Roberval Saguenay, estimait que:

Cette voie formera également un chaînon d'un chemin de fer non interrompu s'étendant du Lac Saint-Jean à New-York en passant par les grands centres de Québec et Montréal. ⁽⁴⁶⁾

A la lumière de ces faits, les extraits de la politique ferroviaire sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional furent donc au service d'objectifs (aspirations investies) formulés par certains groupes d'intérêts, tout en concourant à bonifier la puissance de l'État québécois.

10.6 LES MOYENS FONCTIONNELS PRÔNÉS

La conclusion fondamentale qui émerge de l'analyse de cette variable, c'est qu'une forte majorité des agents s'entendent sur la philosophie sous-jacente à la politique ferroviaire. Les activités gouvernementales devaient se borner uniquement à la distribution d'un soutien technique et financier aux entreprises privées désireuses de construire et d'exploiter un chemin de fer. Hormis chez les partis politiques, l'idée de la propriété publique de ces infrastructures est absente du discours des forces sociétales. Ceci est en symbiose avec une société épousant le laisser-faire comme système économique, correspondant ainsi à la pensée économique prédominante en Amérique du Nord.

Sur l'ensemble des messages analysés, 87% des émetteurs ayant suggéré au gouvernement d'intervenir dans le secteur ferroviaire, demandaient que sa contribution se limite aux versements de subsides aux entrepreneurs privés, à fournir une aide technique (2,3%) ou à régler les aspects économique et sécuritaire du transport sur rail (2%) Quant aux députés, la moyenne qu'ils obtiennent à ce chapitre est en corrélation avec le moyen d'intervention prôné par les forces sociétales (87,5%). Par ailleurs, qu'un certain nombre (8,1%) vont même jusqu'à opter pour une participation directe ou indirecte du gouvernement dans ce secteur (Annexe L).

Nonobstant la ligne des partis, les parlementaires anglophones choisissent dans une plus forte proportion (88,9%) l'aide financière aux compagnies ferroviaires, alors que dans le discours des francophones cette alternative est la favorite avec 87%. Cette différence d'intensité, si minime soit-elle, est imputable au fait que les députés anglophones

(46) ANQ, Op.cit., Article 750, Lettre de Julien-Édouard Dubuc, 19 janvier 1920.

entretiennent des liens étroits avec la communauté des affaires. A l'Assemblée législative, minoritaire, ils veillent avec vigilance à la sauvegarde de leurs privilèges collectifs, ce qui les amène à transmettre avec amplitude les demandes de subsides des entrepreneurs devant le Parlement. Ils y défendent avec ardeur le droit des régions anglophones (p. ex. Estrie) de recevoir leur juste part des subsides ferroviaires distribués par le gouvernement du Québec. Le professeur Hamelin explique les ferments de ce comportement:

L'origine professionnelle de ce groupe reflète l'importance économique de la minorité: il compte huit avocats, la plupart intimement reliés au monde des affaires, sept hommes d'affaires, un médecin et un cultivateur. Les anglophones occupent à la Chambre une place importante, due surtout à leur esprit de solidarité. Comme toute minorité, ce groupe se tient sur la défensive et fait preuve d'une très grande susceptibilité: dès que leur représentation politique ou leurs intérêts [...] sont mis en cause, les anglophones menacent de faire front commun [...]. (47)

Finalement, au sein de l'administration publique l'option aide financière est entérinée dans 90,9% des messages analysés. Cette donnée se situe à quelques points près des résultats obtenus pour les forces sociétales et les députés de l'Assemblée. Elle démontre que les groupes sociétaux et les députés ont une influence assurée sur les préférences des fonctionnaires quant à la forme que doivent prendre les extrants de la politique ferroviaire québécoise.

Dans les premières décennies du XX^e siècle, l'intensité en faveur des subsides atteint son apogée au cours de la période 1901-1910 et garde une vitesse de croisière identique durant la décennie subséquente (figures 10.16). Ce résultat (89,5%) est intimement lié à la prospérité économique que connaît le Québec, grâce à la présence de conditions géographiques favorables à la grande industrie. Cette conjoncture motiva de nombreux projets ambitieux de construction de chemins de fer, notamment vers la Côte-Nord et le Labrador. La plupart de ces voies devaient favoriser la circulation des ressources naturelles sur le territoire et l'exportation vers les marchés internationaux.

(47) HAMELIN, Marcel (1974) Op.cit., p. 32.

Figure 10.16a: MOYENS FONCTIONNELS PRONÉS, 1867-1920

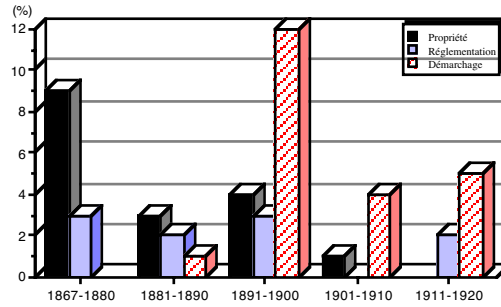
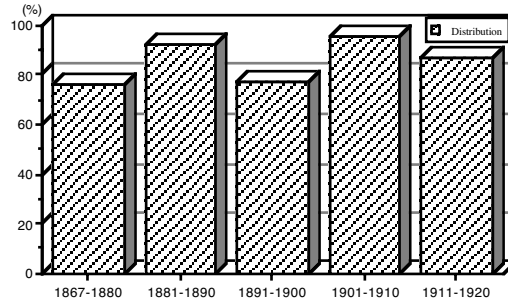


Figure 10.16b: MOYENS FONCTIONNELS PRONÉS, 1867-1920



Nonobstant cette vitalité nouvelle, ces demandes d'aide, à quelques exceptions près, comme les deniers alloués pour l'établissement d'un embranchement du National Trancontinental en Abitibi, demeurèrent lettre morte. Depuis 1897, le gouvernement n'accordait plus de nouveaux fonds au programme ferroviaire, en raison d'une réorientation de ses priorités budgétaires.

Durant les années 1881-1890, 91,5% de l'ensemble des intervenants réclamaient un appui financier aux entreprises ferroviaires. Cette période correspond à la phase la plus fébrile de l'histoire ferroviaire québécoise, tant en ce qui concerne le nombre de projets en chantier que de l'importance des sommes consacrées par le gouvernement à ce poste. Cette décennie est enchâssée entre deux périodes relativement calmes quant à la sollicitation de programmes de subsides au transport sur rail. Dans les premières années de l'État québécois, les dirigeants gouvernementaux en étaient encore à l'étape de la conception, puis de l'ajustement de la politique aux réalités du territoire. Le travail législatif effectué en ce sens par les parlementaires, les milliers de dollars versés à la fin des années 1870 pour le transport sur rail allié à la fièvre qui emporta les forces sociétales pour ce mode de déplacement, ont engendré leurs premiers effets dans la décennie suivante en suscitant un soutien majeur pour ce type d'intervention.

Les années 1891-1900 marquèrent le pas (78%) quant aux intentions investies dans ce moyen fonctionnel malgré tout fort populaire durant la période 1867-1920. Ce revirement trouve son explication dans trois causes principales. La construction de plusieurs kilomètres

de voies ferrées permettait dorénavant un meilleur accès aux points situés dans l'oekoumène québécois. Par ailleurs, les données sur les aspirations investies démontrent, chez les agents, une sympathie atténuée, mais éphémère, envers le rail comme élément d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Ce mouvement descendant est accéléré par la péroraison de la participation financière du gouvernement dans ce secteur.

Les forces sociétales sont unanimes à l'égard du rôle que doit jouer le gouvernement dans le processus d'implantation du réseau ferroviaire québécois. Moins d'un pour cent a requis sa participation directe ou indirecte dans ce secteur. Ces agents octroyaient au gouvernement un rôle passif de soutien, alors qu'ils se réservent le privilège d'influencer et de gérer les grandes orientations de la politique.

Le trésorier Robertson, lors de la présentation de la nouvelle politique ferroviaire de 1874, transcende dans son discours et dans les mesures qu'il présente au Parlement, ce mode d'intervention accepté et prôné par les forces sociétales. Il ne retient même pas l'idée de considérer une éventuelle participation directe du gouvernement en raison des "circonstances actuelles". Le ministre réfèrait indirectement aux causes qui handicapaient une plus grande implication du gouvernement dans le processus de création des extrants ferroviaires: 1) les faibles ressources financières à sa disposition; 2) des forces sociétales hostiles à la production de biens ou de services par les pouvoirs publics.

Il n'est pas nécessaire [...] de discuter ni d'examiner la question de savoir jusqu'à quel point il est désirable que les chemins de fer soient construits, entretenus et exploités par les gouvernements. Si intéressante que serait cette discussion, elle ne pourrait avoir dans les circonstances actuelles aucun résultat pratique. Nul homme, si enthousiaste qu'il puisse être relativement aux chemins de fer ou si intéressé qu'il soit dans un projet de chemin de fer dont il est le promoteur, n'oserait affirmer que la province de Québec doit ou peut prendre l'initiative de ces projets ou de les exécuter.

Tout ce que le gouvernement de cette province peut faire, c'est d'aider, dans certaines limites, les compagnies [...]. (48)

L'efficacité de la politique à générer des changements géographiques sur la nation, repose entre les mains des forces sociétales. Dans l'ensemble de ce processus, le gouvernement se fait discret et se restreint à cautionner les orientations sociétales par le versement de subventions. Néanmoins, comme il en a déjà été question, le Conseil exécutif se gardait à cet égard une certaine latitude.

Devant l'absence de coordination et de planification étatique officialisées au plan national, le territoire de l'État québécois est modelé et transformé, suivant les volontés de groupes d'intérêt, lesquels sont motivés suivant leurs besoins économiques ou idéologiques. Ce

(48) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 13 janvier 1874, p. 139.

processus s'effectuait en tablant avec les facteurs géographiques qu'ils avaient perçus et dont la valorisation et l'exploitation offrent un potentiel de rentabilité immédiate.

En s'assurant le contrôle sur l'aménagement du territoire, notamment par le déploiement du rail, les forces sociétales organisaient le territoire en vertu de leurs buts. Pour se faire, le clergé créait des paroisses sur les terres nouvelles du nord, alors que les industriels convoitaient l'exploitation des ressources forestières et minières.

La participation directe ou indirecte du gouvernement dans le transport ferroviaire retient peu l'attention des intervenants sociétaux, à l'exception des députés où 8,1% optent pour ce mode de gestion de la politique ferroviaire. Les messages relevés sont imputables surtout à la brève participation directe que le gouvernement du Québec fit au cours des deux premières décennies par la création du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Il n'est donc pas surprenant que ce thème revienne plus souvent dans le discours des Conservateurs (9%) que des Libéraux (6,4%), sachant que c'est sous une administration bleue que fut créé le QMOO.

Quelquefois cette alternative est proposée par les politiciens lors des campagnes électorales pour doter les régions délaissées par l'expansion du réseau ferroviaire. Toutefois, connaissant le mauvais souvenir qu'avait laissé dans la mémoire collective la seule entreprise ferroviaire ayant appartenu au gouvernement québécois, les élus étaient peu enclins à s'engager dans une nouvelle aventure de ce type, en raison de l'endettement considérable dans lequel elle plongea le Québec et des risques politiques qu'elle représentait.

L'argument de l'incursion gouvernementale directe reposait plus sur une stratégie électorale visant à recueillir la faveur populaire que sur une volonté d'action réelle. Ce discours constituait avant tout une façon de démontrer au peuple la bonne foi d'une formation politique quant au développement de l'espace québécois et pour inciter des entrepreneurs privés à s'intéresser à la construction de voies ferrées vers les régions démunies en infrastructures de transport.

Voici un exemple de ces messages conçus à des fins purement électorales, qui n'eurent jamais d'aboutissement. Par la voix de son chef, Lomer Gouin (1861-1929), premier ministre du Québec de 1905 à 1920, le Parti libéral promettait solennellement, dans son programme électoral de 1919, que le gouvernement s'impliquerait dans la construction d'un chemin de fer devant desservir le Témiscamingue.

A plusieurs reprises déjà, nous nous sommes abouchés avec les compagnies de chemins de fer pour les inciter à étendre leur réseau jusqu'au coeur de cette vallée (le Témiscamingue). Nous étions disposés à faire l'impossible pour les convaincre. Nous leur avons offert d'importants subsides. Mais nos démarches sont restées sans résultat. Nous avons l'intention de reprendre sans retard le

cours de ces négociations et, si les compagnies persistent dans leur refus, nous construirons nous-mêmes ce chemin de fer ⁽⁴⁹⁾.

Malgré ces paroles rassurantes dont les Libéraux n'étaient pas les seuls à maîtriser les vertus de ces engagements factices, le gouvernement du Québec n'entreprit jamais la construction de ce chemin de fer. Ce projet, comme bien d'autres, s'envola dans le firmament des promesses électorales non concrétisées.

10.7 LA DIRECTION DES PROPOS

Jusqu'à présent, l'analyse du discours des forces sociétales et des membres du gouvernement a permis d'établir un profil fidèle des agents évoluant au sein du système, lesquels acheminent vers le gouvernement des demandes fondées sur des objectifs motivant leurs actions sur l'État québécois dans l'intention d'agir sur le processus décisionnel.

Il serait souhaitable de compléter cette analyse de contenu par l'étude de l'attitude qui animait les intervenants au moment de l'émission de leur message quant à la politique ferroviaire québécoise et aux activités ferroviaires du gouvernement du Canada à l'intérieur de l'État québécois.

De l'ensemble des informations déjà traitées, la direction des propos constitue la catégorie où les résultats obtenus sont les plus subjectifs. Cette particularité apparaît avec certitude chez les élus du peuple. Il devient évident à la lecture des débats de l'Assemblée législative que les réactions partisanses y sont la pléthore.

Par rapport à la politique ferroviaire québécoise

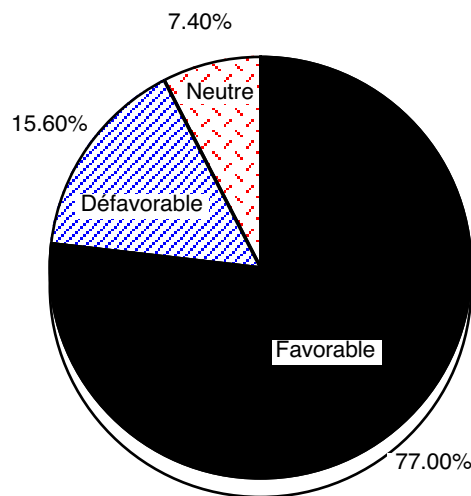
Dans l'ensemble de la période 1867-1920 (Annexe M), les émetteurs appuient avec ardeur (77%) la forme et le bien-fondé de la politique ferroviaire québécoise, ne laissant que 15,6% d'opposants tandis 7,4% ont tenu des propos neutres (figure 10.17). Ceux qui sont le plus opposés à la politique se retrouvent parmi les députés de l'Assemblée législative (23,7% contre 64,6% favorable), alors que les forces sociétales l'endossent d'une façon évidente (96%).

Chez les fonctionnaires, il s'avère que la tendance observée est ressemblante à celle exprimée par les députés avec un taux d'opposition de 20,3% contre 70,3% favorable.

(49) ROY, Jean-Louis (1970) Les programmes électoraux du Québec: Tome 1, pp. 202-203.

Suivant la répartition des partis politiques, 68,8% des Conservateurs approuvent la politique ferroviaire, alors que 61,8% des Libéraux en font de même. De tout temps, ces derniers ont été moins favorables que les Conservateurs à cette politique. Ayant formé l'opposition officielle presque continuellement entre 1867 et 1897, ce groupe parlementaire se devait de critiquer les décisions gouvernementales, ce qui explique un discours partisan et négatif. Les Libéraux ne manquaient pas une occasion pour dénoncer l'endettement massif que le Québec avait dû contracter pour l'aide aux chemins de fer. A la fin du XIX^e siècle, lorsque ce parti accéda aux rênes du pouvoir, le nouveau gouvernement s'empressa de mettre un point final aux subsides en argent en vue de rééquilibrer le budget.

Figure 10.17: DIRECTION DES PROPOS - POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE, 1867-1920



Clivages ethniques

Au sein du caucus conservateur, les résultats obtenus entre francophones (69,5%) et anglophones (69%), sont semblables. Il en est autrement au Parti libéral où les anglophones expriment une opinion nettement défavorable à l'encontre de la politique ferroviaire (41,3%), tandis que leurs collègues francophones marquent leur approbation avec un taux de 64,2%.

C'est entre 1891 et 1900 que les parlementaires furent le moins enclin à appuyer la politique avec un rapport de 46,2%. Les élus libéraux, majoritaires à la Chambre dès 1897, désavouaient l'activité gouvernementale dans ce domaine (46%). Tandis que les francophones affiliés à ce parti ont une attitude équivalente, c.-à-d. favorable (39%) et défavorable (39%), les anglophones sont en majorité opposés (59,1%) à la politique ferroviaire.

Les représentants de la communauté anglophone à l'Assemblée législative, notamment ceux de l'Estrie, estimaient que leur région était défavorisée par la politique gouvernementale. Ils alléguaient qu'une des causes de ce déficit était intimement liée au fait que le Conseil exécutif avait un préjugé favorable aux comtés à prédominance francophone lors de la distribution des subsides. Dès 1870, ce discours amena le premier ministre Pierre-Joseph-Olivier Chauveau (1820-1890) à réagir à l'impression qu'entretenait cette communauté:

On dit que nous avons manqué de justice à l'endroit des townships de l'Est et que cette partie du pays n'a pas reçu du gouvernement l'attention que nous avons donnée à la côte nord et quelques personnes, que je ne veux pas croire sérieuses, ont même prétendu que nous agissions sous l'empire de préjugés de nationalité. (50)

Les allégations des députés anglophones ne s'avéraient guère fondées. Dans les quatre régions comptant en 1901 le plus fort pourcentage de citoyens québécois de langue anglaise, soit l'Abitibi (54,7%), l'Outaouais (39,7%), Montréal-Centre (34,5%) et l'Estrie (industriel) (33,8%), le gouvernement du Québec a attribué, 32,4% de la totalité des subventions ferroviaires (51). Cette proportion surpasse par 1,84 fois le poids démographique de ce groupe ethnique, car il ne représentait que 17,6% de la population totale du Québec en 1901 (52).

Quant aux allégations d'un manque de générosité vis-à-vis de l'Estrie, cette affirmation est réelle. Cette région n'a récolté que quatre pour cent des extrants des programmes d'aide financière, alors que son poids démographique était de 12,6% en 1901 (53).

Cette répulsion apparente était justifiée. Durant la décennie 1870 cette région était, avec celle de la rive sud de Montréal, parmi les mieux desservies et densifiées du Québec en voies ferrées (Annexe D). Les autres régions du territoire étant abandonnées par la fièvre du rail, il était fondé d'y affecter en priorité les maigres fonds publics dont disposait le gouvernement du Québec à ce poste budgétaire.

Les forces sociétales et la politique ferroviaire

Du côté des forces sociétales, la politique ferroviaire est très appréciée. Un tel degré de satisfaction n'étonne guère, car les membres de ces groupes d'intérêts furent les principaux

(50) Débats de l'Assemblée législative. Pierre Joseph-Olivier Chapleau, 20 décembre 1870, p. 165.

(51) BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Op.cit., p. 39.

(52) Ibid., p. 38.

(53) DUROCHER, René et al. (1979) Op.cit., p. 45.

bénéficiaires de l'aide gouvernementale. Il est donc cohérent que les plus fidèles alliés du gouvernement du Québec dans ce domaine y soient regroupés même si certains, au dire de Robertson, ne tiennent point compte de la réalité financière avec laquelle le gouvernement est confronté. L'attitude de certains entrepreneurs exaspère le trésorier qui a la mission d'administrer les deniers publics.

Quelques-uns trouvent sans importance aucune des considérations d'un ordre inférieur, telles que l'état des finances de la province, la nécessité dans laquelle nous nous trouvons de poursuivre les affaires du pays ou de faire justice à d'autres qui nous adressent de pareilles demandes! [...] Quelques-uns vont même jusqu'à insinuer que le gouvernement devrait convoquer une réunion spéciale du Parlement pour mettre les députés en lieu de rendre témoignage au désintéressement de certains enthousiastes spéculateurs en chemin de fer et assurer le salut du pays en votant des sommes qui permettront à ces derniers de réaliser quelques avantages personnels ou de vendre les quelques actions qu'ils ont été sottement induits à souscrire au capital d'une compagnie de chemin de fer allant, disons le mot, de Québec au pôle nord (Rires). (54)

Les responsabilités qui incombent au parti ministériel, c.-à-d. d'assurer une bonne gestion du gouvernement et le rôle de chien de garde des intérêts de la population qui revient aux députés de l'opposition, explique, aggloméré à une situation financière défavorable, pourquoi c'est à la Chambre que l'on retrouve le plus d'opposants à la politique. En 1884, devant une conjoncture financière précaire, certains députés n'hésitent pas à pointer du doigt la politique ferroviaire comme la principale cause de ces difficultés.

Nos subventions aux chemins de fer provinciaux et à notre grande ligne interprovinciale sont en grande partie la cause de nos embarras financiers. (55)

Quelques mois plus tôt, le gouvernement Taillon (1892-1896), dans le Discours du Trône, indiquait clairement qu'il ne serait plus en mesure d'investir autant de ressources monétaires dans le réseau ferroviaire. L'aventure malheureuse de la nationalisation des chemins de fer de la rive nord (le QMOO), agrégée avec les besoins pressants du développement de l'État québécois, exigeait qu'il alloue à d'autres secteurs des deniers publics:

[Le gouvernement doit] plutôt reporter sur nos ressources intimes et surtout sur la colonisation et les écoles primaires qui recevront une augmentation de subsides, une partie des efforts qui depuis dix années, avaient été concentrés sur les entreprises de chemins de fer. (56)

Toutefois, ce discours hostile ne suffit pas à annihiler l'efficacité de la politique ferroviaire, sachant que le gouvernement poursuit son aide financière aux compagnies de chemins de fer

(54) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, Op.cit.

(55) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Shehyn, 6 mai 1884. p. 964.

(56) Débats de l'Assemblée législative. Théodore Robitaille, 18 janvier 1883, p. 8.

jusqu'en 1897, notamment sous l'impulsion du gouvernement Mercier qui augmenta ces crédits.

L'industrialisation et ses effets sur la politique ferroviaire

Après 1897, les fonds alloués à la politique ferroviaire ont décliné rapidement (Annexe G). Les membres du Conseil exécutif n'étaient plus disposés à acquiescer aux demandes des forces sociétales. Avec un environnement socio-économique et biophysique qui favorisait maintenant l'industrialisation du territoire, le chemin de fer n'était plus perçu, par les détenteurs du pouvoir décisionnel suprême, le Conseil des ministres, comme l'instrument ultime qui devait solidifier la puissance de l'État québécois en repoussant les fronts pionniers.

Devant un réseau ferroviaire complété dans les régions centrales et métropolitaines, là où le développement industriel prit racine, le gouvernement, devant la nécessité d'équilibrer les finances publiques et de rembourser les emprunts contractés aux fins de la politique, ne voyait plus la nécessité d'investir dans ce secteur, d'autant plus que l'activité du gouvernement canadien y était désormais prépondérante.

Le progrès passait maintenant par l'industrialisation, alors que la colonisation n'était plus la priorité des priorités. Dorénavant, le développement économique du pays s'appuierait sur les usines, propriétés d'investisseurs étrangers, qui créaient des milliers de débouchés pour une population susceptible de s'exiler vers les États-Unis. Toutefois, la colonisation demeura dans le discours officiel des hommes politiques pour satisfaire les membres du clergé et les groupes d'intérêts (p. ex. les agriculteurs).

Bien sûr, le gouvernement continuera à investir dans le mouvement de retour à la terre; bien sûr aussi, il continuera à en faire un cheval de bataille au moment des élections [...]; mais dans l'intervalle séparant chacun des appels au peuple, son esprit et son cœur ne seront pas à la colonisation, mais au développement de la grande industrie. (57)

Dans un tel contexte, après 1900, le discours recensé des forces sociétales et des membres du Parlement, démontre que les intentions investies dans le transport sur rail sont déconnectées des préoccupations gouvernant le Conseil exécutif.

Entre 1900 et 1920, les agents sociétaux appuyaient avec force (96,9%) la politique ferroviaire, alors que chez les élus la même tendance était perceptible quoique dans un

(57) ASSELIN, Maurice (1982) La colonisation de l'Abitibi: un projet géopolitique, p. 104.

rapport inférieur (75,9%). En parallèle, les extraits financiers alloués aux chemins de fer étaient réduits à leur plus simple expression.

Cette observation démontre un décrochage perceptible au sein d'un système évoluant dans un environnement socio-économique en transition. Les gouvernants, qui se succédèrent dès la fin du XIX^e siècle, s'appuyèrent sur une vision géopolitique nouvelle du territoire axée vers la concentration géographique du développement industriel au sein du bassin du Saint-Laurent, alors que dans les régions ressources, l'activité économique devait être orientée vers l'exploitation des matières premières. Signe de cette évolution, en 1925, le gouvernement Taschereau accorda le dernier subside ferroviaire pour la construction d'un embranchement devant favoriser l'évacuation du minerai de la région de l'Abitibi.

Dans une telle optique, la poursuite des programmes d'aide financière ne se justifiait que pour assurer l'ouverture de nouvelles franges pionnières. Elle devenait inutile si les objectifs de développement du Québec ne s'appuyaient plus sur la colonisation. C'est donc dire que le discours sociétal n'avait pas encore eu le temps de s'adapter à la nouvelle réalité socio-économique. Avec un réseau ferré suffisamment densifié dans les régions industrielles, le développement de projets ferroviaires vers les régions périphériques ne constituait plus l'unique planche de salut qui s'offrait pour affermir la prospérité de l'État québécois.

Par rapport aux activités ferroviaires du gouvernement du Canada

Il faut noter avant d'aborder cette section que dans cette catégorie un nombre important d'intervenants (87%) n'ont exprimé aucun propos dans le discours quant aux activités du gouvernement du Canada en terre québécoise ⁽⁵⁸⁾. Cette précision posée, on constate que globalement pour la période de référence 1867-1920, le taux d'émissions favorables à l'activité ferroviaire fédérale est de 59%, alors que 31,4% s'y objectent dans leurs discours et 9,6% n'expriment pas d'opinion particulière (Annexe N).

Parmi les forces sociétales, 93,1% des intervenants n'abordent pas le sujet, tandis que cent pour cent de ceux qui en parlent, démontrent qu'ils sont sympathiques à l'activité fédérale. Le gouvernement canadien constituant une importante source de financement pour la construction de voies ferrées, il n'était pas à l'avantage de ces intervenants de développer une antipathie qui aurait pu être nuisible pour la concrétisation de leurs projets.

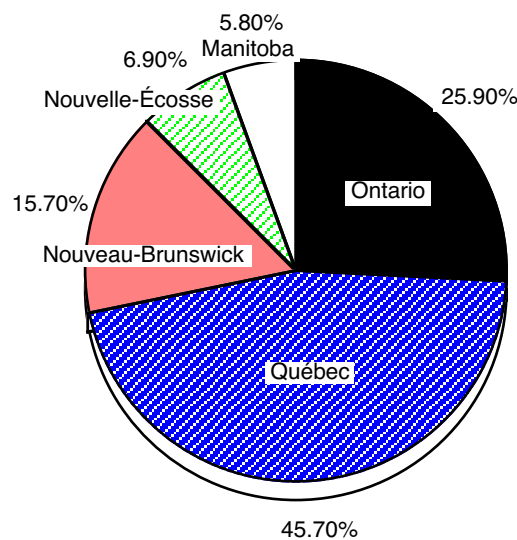
(58) Le calcul des pourcentages pour les catégories: Favorable, Défavorable et Neutre fut établi après avoir retranché les données de la catégorie: Ne s'applique pas. Cela permet de fournir un meilleur éclairage sur les résultats obtenus et d'aliéner les effets néfastes engendrés par l'ajout de cette catégorie qui aurait faussé l'étude du profil des intervenants. Ce principe a été appliqué dans l'ensemble de cette analyse de contenu.

L'administration publique ne s'impliqua pas dans ce débat. Dans 94,6% des communications relevées, ses membres ne jugèrent pas la valeur des activités du gouvernement central.

C'est au cours des années 1867 à 1890, alors que les extrants de la politique ferroviaire québécoise sont les plus considérables, qu'est enregistré le taux d'insatisfaction le plus élevé en égard à la politique fédérale. Durant la décennie 1867-1880, 54,5% des intervenants se montrent défavorables à l'activité du gouvernement canadien, alors que dans la décennie suivante 33% émettent une telle opinion.

L'effort financier que dut faire le gouvernement québécois en faveur du rail, en raison de l'inéquité des subsides fédéraux distribués au Québec par rapport aux autres États partenaires (figure 10.18), permet d'interpréter les origines de cette opinion défavorable.

Figure 10.18: EFFORT FINANCIER DES ÉTATS PARTENAIRES, 1875-1906



Source: BUCKLEY, K. et URQUHART, M. (1965) Historical Statistics of Canada. p. 526.

Une décision législative du Parlement canadien a également contribué à renforcer cette insatisfaction. En 1883, l'amendement du *Consolidated Railway Act*, qui étendait les pouvoirs fédéraux à plusieurs voies ferrées sous juridiction québécoise, suscita l'ire des élus libéraux de l'Assemblée législative. Honoré Mercier dénonça cette invasion dans l'autonomie provinciale:

La province de Québec, particulièrement, entrant dans la voie du progrès malgré ses ressources limitées, a emprunté près de vingt millions de piastres pour venir en aide à l'initiative individuelle et étendre sur son territoire un vaste réseau de chemin de fer qui a augmenté considérablement la fortune publique.

Mais, avant d'entrer dans cette voie, elle a voulu constater ses pouvoirs et s'assurer par une loi spéciale le contrôle des chemins de fer qu'elle ferait construire. C'est dans ce but que notre Législature a passé l'Acte des chemins de fer de Québec de 1869 [...].

En vertu de notre acte des chemins de fer, toutes ces lignes qui étaient construites en 1868, qui l'ont été depuis ou devaient l'être à l'avenir, sous l'autorité de toute loi passée par notre Législature, [...] se trouvaient sous le contrôle exclusif de l'autorité provinciale [...].

Tous ces pouvoirs, tous ces droits réservés par la constitution, aux provinces, et consacrés par l'usage, ont été abolis pratiquement par l'acte fédéral de la dernière session. ⁽⁵⁹⁾

Toutefois, le gouvernement conservateur de Québec, soucieux de ne pas embarrasser le premier ministre canadien Sir John Macdonald, ne dénonça pas cette ingérence en alléguant “que cette prise de contrôle était dans le droit strict du Parlement fédéral” ⁽⁶⁰⁾.

C'est au sein de la députation que le véritable débat s'effectua, même si dans 81,5% des discours le sujet n'est pas discuté. Ceux qui abordent le rôle du gouvernement canadien estiment ses gestes (50,7%), alors que 38,4% s'y objectent.

Deux politiques ferroviaires et des visions géopolitiques divergentes

Les francophones (32,2%) attachés à une vision géopolitique privilégiant le développement interne de leur état national ont une attitude plus hostile que les anglophones (27,8%) à l'égard de l'intervention fédérale. Ils estimaient, le premier ministre Honoré Mercier à leur tête, que les institutions centrales ne portaient guère d'attention à leurs souhaits, lesquels s'appuyaient sur un réseau qui aurait avantagé la configuration géographique de son territoire (nord-sud) en lui permettant d'assurer son essor interne, tout en privilégiant un accès direct aux marchés nord-américains. La politique ferroviaire canadienne ne répondait pas à cette perspective de développement:

[...] Londres a décidé de construire des chemins de fer d'un seul coup, à toute la largeur est-ouest d'un continent vide. Puis pour s'assurer la rentabilité de cet investissement, le réseau a été intensifié dans les parties les plus vides de l'intérieur et laissé non desservi l'arrière-pays nord-sud des régions avoisinantes de la mer parce que leur aménagement aurait exigé un investissement supplémentaire. [...] En fait, [le] Québec se trouvait dépouillé d'une bonne partie de sa vocation naturelle. ⁽⁶¹⁾

(59) Débats de l'Assemblée législative. Honoré Mercier, 7 avril 1884, pp. 401-402.

(60) Débats de l'Assemblée législative. George Irvine, 7 avril 1884, p. 417.

(61) ANGERS, François-Albert (1964) Réflexions sur l'équilibre interrégional. p. 661.

Il est utile d'ajouter, comme le conclut Émard (1965), que “[...] les canadiens-français, à l'exception peut-être de Cartier, ont eu très peu d'influence sur la politique fédérale en ce domaine” (62).

Des liens politiques qui affectent la direction des propos des membres de l'Assemblée législative

Malgré un taux d'insatisfaction relativement élevé, tant les Conservateurs (53,4%) que les Libéraux (50%) appuient les initiatives venant d'Ottawa. Ventilé, l'on constate que les Conservateurs sont farouchement défavorables (61,5%) au fédéral durant la période 1867-1880. Dans la décennie suivante, c'est au tour des Libéraux de défendre des positions aussi négatives avec 64,5%. Cette polarisation trouve sa raison d'être dans la parenté étroite qui unit chacune de ces formations politiques avec leur grand frère évoluant sur la scène fédérale.

Lorsqu'un gouvernement conservateur était au pouvoir à Ottawa, les élus conservateurs à l'Assemblée législative avaient une attitude obligeante quant à l'activité fédérale au Québec. Le même phénomène a été relevé chez les Libéraux. Lorsque le Parti libéral du Canada forma le gouvernement central entre 1873 et 1878, les Conservateurs québécois tenaient des propos négatifs (61,5%).

Jusqu'en 1873, la règle du double mandat permettait à un citoyen de siéger à la fois à l'Assemblée législative et à la Chambre des communes, ce qui n'était pas sans handicaper l'indépendance des parlementaires québécois.

Le premier gouvernement Chauveau en particulier était accusé d'être inféodé au gouvernement fédéral par l'intermédiaire de Cartier et Langevin, simples députés à Québec mais ministres influents à Ottawa. L'abolition de ce système de double mandat rendra la tutelle fédérale moins visible mais les partisans et les organisations sont les mêmes aux deux niveaux. (63)

Toutefois, après 1890, ce phénomène n'est plus perceptible dans le discours. Ainsi, même si les conservateurs gouvernaient dans la capitale canadienne, leurs confrères siégeant au Parlement du Québec n'hésitaient pas à désapprouver l'oeuvre fédérale dans ce domaine (37,5%). C'est donc dire que les organisations politiques fédérales et québécoises avaient pris leurs distances l'une par rapport à l'autre.

L'analyse du discours des forces sociétales et gouvernementales autorisa la dissection des aspects multiples que transcendent les messages véhiculés. Dans le prochain chapitre l'étude

(62) ÉMARD, Michel (1965) Le coût de la Confédération pour le Québec, p. 143.

(63) DUROCHER, René et al. (1979) *Op.cit.*, p. 299.

du processus décisionnel permettra d'examiner les structures d'encadrement de la politique ferroviaire et les caractéristiques des différents programmes qui la composent.

CHAPITRE XI

L'AGE D'OR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 1867-1920: LA POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE: ANALYSE DES PROGRAMMES, DES STRUCTURES ET DU PROCESSUS DÉCISIONNEL

Nous comprenons que le gouvernement n'a pas pour politique la construction des chemins de fer, mais aucun corps ne peut exercer une influence plus heureuse sur l'esprit des hommes de chemins de fer que les membres du gouvernement. ⁽¹⁾

Dans le processus complexe menant à la concrétisation des projets ferroviaires, cette citation résume en quelques mots les attentes que les agents d'interventions investissaient dans le gouvernement. Les forces soutenaient qu'il n'était pas du ressort du secteur public de construire de gérer et de posséder des chemins de fer. Nonobstant, son appui moral, technique, et financier était indispensable pour soutenir l'essor d'un réseau ferré sous contrôle privé.

Coeur du cadre de recherche, le gouvernement est l'élément central qui canalise et transforme les demandes issues des forces internes et externes. C'est l'appareil gouvernemental qui détient le mandat, au nom du peuple, d'adopter et de façonner la politique ferroviaire.

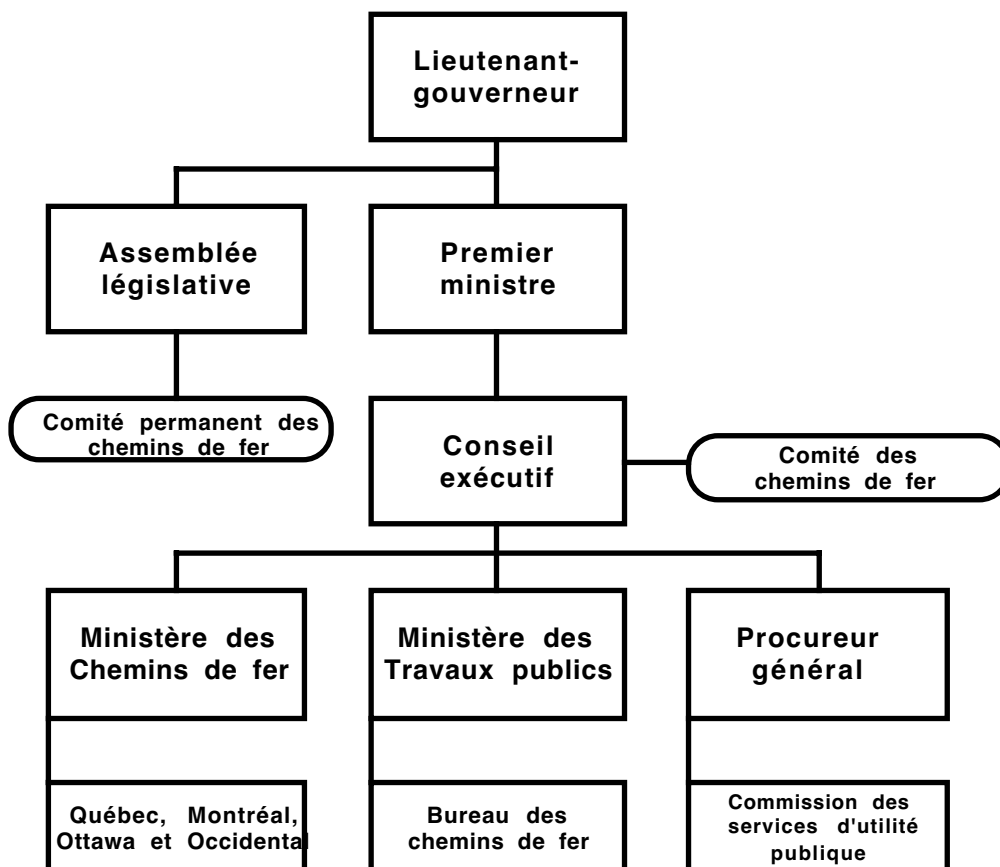
Les forces sociétales et gouvernementales ne souhaitaient pas son intervention directe par voie de propriété des ouvrages de chemins de fer, mais prônaient plutôt une action supplétive sobre. L'idéologie dominante, alors en vigueur, considérait que seule la propriété privée des biens et équipements pouvait générer des retombées optimales sur l'ensemble de la société. La croyance que ce mode de gestion disposait d'atouts supérieurs au secteur public pour

(1) ANQ, Fonds du Ministère des Travaux publics (Bureau des chemins de fer), E25, Article 712, Lettre de Monsieur Boily de la Chambre de Commerce du Saguenay, 4 janvier 1920.

façonner avec plus d'efficacité l'aménagement du territoire et le développement économique régional, explique le rôle important joué par l'entreprise privée.

Toutefois, sans le soutien gouvernemental, notamment économique, il est indubitable de croire que la plupart de ces compagnies sous-capitalisées n'aient eu l'autonomie d'entreprendre de coûteux travaux ferroviaires sans l'aide des pouvoirs publics. Cependant, le profil bas de l'action gouvernementale permet de préserver la philosophie sous-jacente au libéralisme économique, soit sa non-ingérence dans les plates-bandes des entreprises privées.

Figure 11.1: ORGANISATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC



L'organisation des structures et des extrants gouvernementaux concentrée géographiquement sur la Colline parlementaire à Québec, centre du pouvoir politique de l'État québécois, constitue un modèle de la pensée économique dominante et du processus décisionnel

prévalant à cette époque. Dans la hiérarchie urbaine d'un État, la capitale politique représente le pôle primaire d'où sont orientées et contrôlées une ou plusieurs activités. D'une façon plus simpliste, la capitale pourrait également se définir comme étant le lieu où l'action se déroule. C'est à Québec qu'étaient centralisés les pouvoirs politiques, législatifs et administratifs qui stimulaient le développement du réseau ferroviaire.

La structure administrative très légère favorisait une concentration des initiatives gouvernementales entre les mains des autorités politiques et ministérielles. Le pouvoir décisionnel, bien que maîtrisé jusqu'à un certain degré aux élus du peuple, était avant tout contrôlé par les membres du Conseil exécutif, tandis que le pouvoir administratif et technique était monopolisé par quelques hauts-fonctionnaires (p. ex. le directeur du Bureau des chemins de fer).

Dans une première étape, l'analyse du processus décisionnel permettra de mieux connaître les organismes gouvernementaux ayant participé, au cours des années 1867-1920, à la conception et à l'application de la politique (figure 11.1). Cet exercice complété, les programmes ferroviaires seront l'objet de l'attention du chercheur. L'emphase sera portée sur l'étude des programmes susceptibles de générer des effets sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique régional.

11.1 STRUCTURE ET PROCESSUS DÉCISIONNEL

Le Conseil exécutif

Au cours de la période 1867-1920, le pouvoir décisionnel en matière de transport sur rail était centralisé au Conseil des ministres. Les décisions majeures concernant la création, les réorientations et la fin des programmes d'aide financière aux chemins de fer ont été discutées et entérinées lors des réunions du Conseil, tout comme les modalités d'application des programmes. C'est au sein de cet organisme que se développait et originait la politique, tandis que ses extrants étaient diffusés par la structure hiérarchique vers les unités administratives chargées de les appliquer.

Le Conseil exécutif distribuait, par arrêté en conseil, sur une base discrétionnaire et suivant des critères souvent arbitraires, sans garantie des entrepreneurs, les subsides aux entreprises ferroviaires requérantes. Les ministres disposant de cette latitude, pouvaient tantôt prendre des décisions qui favorisaient les forces sociétales dont plusieurs amis du régime, cela au détriment de considérations plus objectives. A d'autres occasions ces résolutions tablaient en priorité sur les effets anticipés sur l'aménagement du territoire et le développement

économique régional. C'est donc dire que l'attribution des subventions ne s'appuyait pas seulement sur des critères impartiaux.

Finalement, jusqu'à la création de la Commission des services d'utilité publique, toutes les compagnies de chemins de fer avaient l'obligation de faire approuver et sanctionner par le lieutenant-gouverneur en conseil leurs taux de péages. Il possédait également le pouvoir de réviser les règlements qui fixaient ces taux ⁽²⁾.

Le Comité des chemins de fer

Constitué le 8 octobre 1870, le Comité des chemins de fer est une composante politico-administrative relevant du Conseil exécutif, créé par l'*Acte des chemins de fer de Québec de 1869*. Il était composé d'au moins quatre ministres dont un assurait la présidence du Comité, alors que l'assistant-commissaire (sous-ministre) à l'Agriculture et aux Travaux publics ou une autre personne occupaient le poste de secrétaire ⁽³⁾.

Un des objectifs ayant concouru à la création de ce Comité était de délester le Conseil exécutif des délibérations d'ordre technique en vue d'accroître dans cette dernière instance le temps imparti à la discussion des enjeux politiques et économiques de certains dossiers ferroviaires.

Les pouvoirs conférés par l'Assemblée législative lui octroyaient le mandat de veiller au respect par les compagnies ferroviaires de certaines normes de sécurité afin d'assurer le transport des passagers sans péril et de prévenir les accidents. Ainsi, le Comité avait la capacité d'ordonner, “avec l'assentiment du lieutenant-gouverneur en conseil”, à une entreprise de chemins de fer de construire un pont au lieu d'un simple passage à niveau lorsqu'il “juge la chose nécessaire à la sûreté publique” ⁽⁴⁾.

Pour mener à bien le travail d'inspection, le Comité devait recourir aux services des ingénieurs du ministère des Travaux publics. Ces professionnels avaient pour mandat de vérifier sur le terrain l'état des ouvrages ferroviaires et de fournir un rapport écrit contenant ses recommandations. Ainsi, aucune entreprise ne pouvait mettre en service régulier une nouvelle voie sans avoir obtenu le consentement écrit du Comité. Par ailleurs, une fois en opération, il pouvait faire inspecter de façon discrétionnaire tous les chemins de fer.

(2) *Acte des chemins de fer de Québec*. S.Q. 1869, c.51, article 12 (6).

(3) Ibid. Seconde partie.

(4) Ibid. article 36.

Les décisions du Comité des chemins de fer étaient fondées sur l'appréciation de l'ingénieur. Lorsqu'il avait reçu l'avis de l'expert, le Comité pouvait rendre son ordonnance. Il pouvait autoriser l'opération de la ligne, en interdire l'utilisation ou exiger que les modifications nécessaires pour la sécurité des citoyens soient apportées avant toute réouverture.

Par ailleurs, le Comité devait être informé, par les entreprises ferroviaires, de tout accident qui aurait causé des blessures, la mort de personnes ou des dommages à leurs équipements et installations. Chaque année, elles avaient l'obligation de produire et transmettre un rapport détaillé des accidents survenus sur leur chemin de fer.

Le véritable pouvoir décisionnel et final était détenu par les membres du Comité des chemins de fer et du Conseil exécutif. De par la loi, l'ingénieur ne possédait qu'un pouvoir délégué pour ordonner, lorsqu'il le jugeait nécessaire, la cessation des activités sur un chemin de fer considéré comme dangereux. Toutefois, il avait l'obligation d'informer le comité de son initiative, lequel devait faire ratifier ou rejeter cette décision par le Conseil des ministres.

Suivant l'Acte des chemins de fer de Québec ⁽⁵⁾, les compagnies ferroviaires devaient également faire ratifier, par le Comité, certains de leurs plans et devis relatifs à la construction d'ouvrages adjacents au chemin de fer, tels les ports, les jetées et les ponts.

Le Comité fut rendu inopérant le 30 décembre 1909 et remplacé par un organisme autonome de réglementation, la Commission des services d'utilité publique du Québec.

Deux raisons motivèrent la suppression de cet organe du Conseil des ministres. En premier lieu, la charge de travail des ministres qui allait en s'accroissant en raison du développement de l'appareil gouvernemental québécois, ne leur permettait plus de consacrer autant de temps à ce Comité, dont l'existence n'était plus aussi justifiée qu'aux belles heures de la politique ferroviaire. Deuxièmement, dans le souci de dépolitiser cette activité et de décentraliser les décisions administratives, il devenait préférable de déléguer les pouvoirs du Comité à un organisme de réglementation autonome.

Les commissions d'enquête

Lorsque les dirigeants gouvernementaux se trouvaient confrontés à un problème complexe, ils possédaient, en vertu de l'*Acte concernant les enquêtes sur les affaires publiques* ⁽⁶⁾, la

(5) Ibid. article 56.

(6) Acte concernant les enquêtes sur les affaires publiques. S.Q. 1869, c.8.

capacité de créer des Commissions d'enquête qui permettaient de les éclairer sur une question, tout en obtenant une expertise impartiale. Le mandat de ces groupes était de produire, dans un délai raisonnable et sous la forme d'un rapport, une étude approfondie sur un problème ou une situation particulière. Dans l'intention de fournir au gouvernement certaines avenues ou solutions, les commissaires étaient appelés à formuler des recommandations.

La Commission d'enquête est composée de personnes ayant une expertise reconnue dans le domaine d'étude. Elle a le pouvoir d'interroger des personnes, de compiler des statistiques, de recourir à l'opinion d'experts lorsque ses membres le jugent nécessaire, etc.

Au cours de l'histoire du Québec, deux commissions ont été instituées par le lieutenant-gouverneur en conseil afin d'enquêter dans le domaine ferroviaire. Au XIX^e siècle, plusieurs scandales impliquant des politiciens et des entrepreneurs, mirent à jour les relations particulières et les conflits d'intérêts existant plus souvent qu'autrement entre ces deux groupes.

Le transport ferroviaire, en raison des enjeux financiers et politiques impliqués fut particulièrement privilégié par ces jeux de coulisses. En moins de dix ans, le Conseil exécutif instaura deux commissions d'enquête dont le mandat était d'examiner s'il y avait des irrégularités administratives dues aux relations étroites qui existaient entre certains membres du gouvernement et des compagnies Québec, Montréal, Ottawa et Occidental et Baie des Chaleurs.

Suite à des accusations portées par l'opposition libérale qui avait à sa tête Honoré Mercier, le Conseil exécutif institua, en décembre 1884, la *Commission d'enquête concernant le chemin de fer Q.M.O & O* ⁽⁷⁾. Louis-Adélarde Sénécal, surintendant général (président) de la société d'État, était blâmé pour avoir mal géré le chemin de fer, ainsi que les fonds votés pour cette entreprise par le Parlement. De plus, les Libéraux accusaient le gouvernement Chapleau d'avoir vendu, à perte, la subdivision Est reliant les villes de Québec et de Montréal au syndicat du chemin de fer du Nord auquel Sénécal était partie ⁽⁸⁾. Le gouvernement avait cédé, pour un montant de 4 M\$, une section d'un ouvrage qui avait coûté au trésor public environ 7 M\$.

(7) QUÉBEC. Commission royale d'enquête concernant le chemin de fer Q.M.O. & O (1887) Rapport du Commissaire. 131 p.

(8) Ibid., p. 86.

Malgré les allégations de l'opposition, la Commission en vint à la conclusion que les agissements de Sénécal et du gouvernement n'étaient pas illégaux et aucune poursuite ne fut portée contre quiconque.

Le second scandale impliqua l'administration Mercier et constitua la revanche du Parti conservateur face à l'affaire de la vente du QMOO. Un Comité du Sénat canadien révéla que le gouvernement québécois avait versé un montant injustifié de 175 000\$ pour construire sa voie ferrée à Charles Armstrong, entrepreneur mandaté par la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. De cette somme, Ernest Pacaud ⁽⁹⁾, un intermédiaire entre le gouvernement et l'entreprise ferroviaire, reçut de Armstrong un pot-de-vin de 75 000\$.

Le premier ministre et son Conseil exécutif, à l'exception du ministre Charles Langelier, ne furent pas impliqués dans le scandale ⁽¹⁰⁾. Nonobstant, le 16 décembre 1891, le Lieutenant-gouverneur Anguste-Réal Angers, destitua le gouvernement au lendemain du dépôt du rapport présenté par la *Commission d'enquête dans l'affaire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs*. Le conservateur Charles-Eugène Boucher de Boucherville (1822-1915) fut appelé à former un nouveau gouvernement.

L'Assemblée législative

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux, lignes de télégraphes, mines, compagnies de mines et manufacturières

Ce Comité permanent est un organisme de l'Assemblée législative regroupant des députés suivant la répartition des sièges octroyés aux partis politiques représentés à la Chambre. Le premier comité, qui comptait dix-huit membres ⁽¹¹⁾, fut formé le 30 décembre 1867. Il déposa son premier rapport à la Chambre onze jours plus tard. Au fil des ans, le nombre de

(9) Ernest Pacaud était le directeur et rédacteur du journal *L'Électeur*, ancêtre du quotidien *Le Soleil*. Il révéla dans un article intitulé *La caverne aux quarante voleurs*, les faits qui menèrent à l'enquête sur le QMOO. Pacaud fut également un des loyaux organisateurs politiques de Honoré Mercier.

(10) QUÉBEC. Commission royale d'enquête dans l'affaire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs (1892) Rapport des commissaires procédés de de la Commission, Déposition des témoins, etc., etc. p. ix.

(11) Le premier ministre Pierre-Joseph-Olivier Chauveau, les ministres George Irvine, et Louis Beaubien, ainsi que les députés: Pierre Bachand, Louis-Charles Boucher de Niverville, George-Etienne Cartier, Joseph-Edouard Cauchon, Joseph Gaudet, Pierre Fortin, Edward John Hemming, Vincent-Paul Lavallée, Louis Molleur, Onésime Pelletier, Alexander Walker Ogilvie, James Gibb Ross, Louis-Adélarde Sénécal, Pierre-Alexis Tremblay et Pamphile-Gaspard Verreault.

parlementaires siégeant au sein de cette institution, devenue entre-temps le Comité permanent des chemins de fer et autres moyens de communications, augmenta pour se situer à 48 membres en 1920.

Le Comité permanent joue un rôle fondamental dans le processus législatif québécois (12). C'est un forum où les parlementaires mandatés discutent, analysent et contrôlent scrupuleusement les projets de loi, les crédits budgétaires, etc., soumis par la Chambre après leur adoption en première lecture et tombant sous la compétence du Comité.

L'article 92.11 de la *Loi constitutionnelle de 1867* donne au Parlement du Québec le pouvoir de créer en corporation des compagnies voulant exercer une activité relevant de sa juridiction par l'adoption d'une loi spéciale. Devant le nombre imposant (Annexe E) de projets de loi déposés en vue de constituer des entreprises de transport sur rail et la sollicitude du gouvernement pour favoriser l'expansion du réseau ferroviaire québécois, le Comité permanent occupa, jusqu'aux dernières années du XIX^e siècle, un rôle dominant parmi les institutions de la Chambre. Lieu stratégique où siégeaient des membres influents du Conseil exécutif, les députés pouvaient y rencontrer les agents sociétaux préoccupés ou concernés par un projet de loi. C'est au cours des réunions de ce Comité que se joua l'avenir de plusieurs entreprises et projets de chemins de fer.

Malheureusement, il n'existe aucun texte rapportant les discussions de ces Comités permanents. Cette situation ne permet pas d'évaluer le travail, le détail des enjeux auxquels étaient confrontés les députés, ainsi que l'intensité du démarchage des forces sociétales. Néanmoins, il est à présumer que l'ombre de ces agents recouvrait ces délibérations, sachant que le succès ou l'échec de leurs projets dépendaient du verdict du Comité et que certains membres de ces Comités étaient eux-mêmes des partisans inconditionnels du rail, car étant très impliqués dans certains projets. Malgré le fait que le Comité ne peut ratifier des projets de loi, c'est sur ses recommandations déposées par son président à l'Assemblée que reposait leur adoption finale, d'où l'importance du Comité dans le processus législatif.

Le ministère des Travaux publics

Le premier gouvernement québécois fut assermenté quatorze jours après l'inauguration de la Confédération (le 1^e juillet 1867). Le Conseil exécutif était alors composé du premier ministre, Pierre-Joseph-Olivier Chauveau, un député d'allégeance conservatrice et de six ministres. Louis Archambault fut le premier titulaire du ministère de l'Agriculture et des Travaux publics.

(12) QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? p. 32.

Dans ce nouveau pays, ce ministère allait être appelé à relever des défis majeurs sachant que l'agriculture et la construction d'équipements ainsi que d'infrastructures étaient les fondements sur lesquels devait se développer l'État québécois.

Au fil des décennies séparant 1867 à 1920, en raison des réorganisations survenant au sein de l'appareil gouvernemental et des missions changeantes octroyées au ministre des Travaux publics, le *département* modifia sa dénomination à trois reprises, soit Travaux publics (1887), Colonisation et Travaux publics (1901), Travaux publics et Travail (1905) ⁽¹³⁾.

Chargé de doter l'État québécois d'équipements tels des routes, des ponts et des édifices gouvernementaux, c'est à cet organisme que revient, pendant près de cent ans, le mandat de gérer la politique ferroviaire. Toutefois, ce n'est pas avant 1888 que l'*Acte du département des travaux publics* indique clairement les fonctions, les pouvoirs et les devoirs incombant au ministre dans ce secteur:

Il exerce son contrôle sur la propriété de tout chemin de fer construit ou subventionné par le gouvernement en vertu des lois de la province et sur les travaux qui s'y rattachent ou en dépendent; ⁽¹⁴⁾

Bien que disposant à prime abord d'une juridiction et de pouvoirs étendus, dans la réalité les activités du ministère se circonscrivaient à un rôle de soutien technique et administratif. Le véritable pouvoir décisionnel était du ressort du Conseil des ministres, alors que les fonctionnaires disposaient d'une autorité fonctionnelle délimitée et déléguée par les gouvernants.

Avant la création du Bureau des chemins de fer, il n'existait pas à l'intérieur du *département* d'unité administrative pour encadrer cette mission, l'intervention du ministère étant avant tout informelle. Entre 1867 et 1880, c'est à l'ingénieur-directeur des Travaux publics, Pierre Gauvreau, qu'incomba en vertu de son large mandat, la gérance des extrants des programmes et des activités techniques inhérentes au transport sur rail.

L'augmentation de la charge de travail due à la croissance de l'activité gouvernementale dans ce secteur, entraîna la création du Bureau des chemins de fer lors de l'abolition du ministère du même nom. La loi, abrogeant le *département* des chemins de fer stipulait que tous les dossiers possédés par ce dernier devaient être transférés aux Travaux publics ⁽¹⁵⁾. Toutefois,

(13) QUÉBEC. Assemblée nationale (1983) Répertoire des ministères du gouvernement québécois 1867-1981, p. 57.

(14) Statuts refondus de l'Acte des Travaux publics-Département. S.R.Q.1888, article 1759 (2).

(15) Acte pour abolir la charge de commissaire des chemins de fer et pour d'autres fins. S.Q. 1880, c.4.

elle passait sous silence la création au sein de ce ministère d'une unité administrative dévouée au transport sur rail.

Les rapports annuels du ministère ainsi que l'étude des comptes publics révèlent deux constats. Suivant les époques, les effectifs du Bureau des chemins de fer sont modestes, ne comptant qu'entre deux et cinq employés civils occupant des postes d'ingénieurs, de comptables, de commis et de messagers. Quant au personnel de direction, il est caractérisé par sa très grande stabilité et longévité. Entre 1886 et 1920, cette branche administrative, relevant du sous-ministre des Travaux publics, n'a connu que trois directeurs, soit Édouard Moreau (1886-1896), Louis Vallée (1896-1919) et Ivan Vallée (1919-1957).

L'étude des lettres contenues dans le fonds documentaire de l'unité démontre que ces fonctionnaires étaient appelés à conseiller et à fournir de l'information sur plusieurs questions reliées au transport sur rail, aux membres des autres ministères, aux députés et aux forces sociétales.

Parmi ses devoirs, le Bureau devait compiler une foule de données sur le transport ferroviaire. En vertu de l'*Acte des chemins de fer*, les compagnies ferroviaires étaient tenues de fournir au ministère certains renseignements quant à leurs activités (p. ex. accidents, trafic, données d'exploitation, etc.). Chaque année, le directeur du Bureau publiait un rapport annuel qui était intégré au rapport général du ministère. Ce compte rendu statistique de quelques pages informait sur le kilométrage des voies en exploitation au Québec, ventilé suivant l'exploitant, la somme des subsides versés en terre et en argent depuis l'instauration des programmes d'aide financière. Toutefois ces documents étaient fort peu loquaces quant à l'organisation interne et aux activités du service.

La plupart des extraits produits par le ministère sont essentiellement du type aide technique. Les devoirs octroyés à l'ingénieur-directeur par la loi éclairent le chercheur quant aux activités de l'organisme en matière de transport sur rail:

Il est du devoir de l'ingénieur-directeur des travaux de préparer des cartes, plans et devis pour tous les travaux publics qui doivent être entrepris, modifiés ou réparés par le département, de faire des rapports pour l'information du commissaire sur toute question relative aux travaux publics qui peut lui être soumise, d'examiner et réviser les plans, évaluations et recommandations des autres ingénieurs et officiers en rapport avec le département, et généralement d'aviser le département sur toutes les questions de génie civil affectant les travaux publics de la province. ⁽¹⁶⁾

(16) Statuts refondus de l'Acte des Travaux publics-Département. S.R.Q. 1888, article 1765.

Ce haut-fonctionnaire détient un mandat très étendu. Par exemple, il doit vérifier les cartes, les plans et les devis soumis par les chemins de fer subventionnés, tout en veillant au respect des normes édictées par la loi pour ces ouvrages.

Le Bureau joua avant tout un rôle de soutien technique et administratif au sein du ministère et du gouvernement. Ses pouvoirs sont restreints. Les décisions importantes et de nature plus politique, impliquant l'octroi de fonds publics, la fixation des taux de péages ou l'application des règlements de sécurité étaient l'affaire du Conseil exécutif ou du Comité des chemins de fer.

Le ministère des Chemins de fer

L'Acte concernant la division du département de l'Agriculture et des Travaux publics, sanctionné le 24 juillet 1880, donna naissance au ministère des Chemins de fer. La loi transférait au titulaire du nouveau poste l'ensemble des pouvoirs détenus jusqu'alors par le commissaire (ministre) de l'Agriculture et des Travaux publics:

[Il] possèdera et exercera tous les pouvoirs possédés et exercés lors de la mise en force de cet acte, par le commissaire de l'agriculture et des travaux publics concernant la construction, la régie et l'administration [des] chemins de fer construits ou maintenus dans les limites de la province de Québec, en vertu [des] loi passée par la législature de ladite province. ⁽¹⁷⁾

Par l'établissement de cet organisme, dont l'unique vocation était de gérer la politique ferroviaire, le gouvernement Chauveau consacrait l'importance du chemin de fer pour appuyer l'essor de l'État québécois. La création de ce ministère avait pour dessein de bonifier le contrôle sur la distribution des subsides aux entrepreneurs privés et sur la société d'État Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Par ailleurs, les dirigeants politiques innovaient en consacrant pour la première fois une place officielle au transport ferroviaire à l'intérieur de la structure administrative du gouvernement du Québec.

Toutefois, le *département* connut une vie éphémère, n'ayant subsisté que 71 mois. L'adoption du *Consolidated Railway Act* par le Parlement canadien et l'aliénation du QMOO à l'entreprise privée, ne justifiait plus qu'un ministère soit consacré à la politique ferroviaire. En 1884, plusieurs députés, dont Honoré Mercier, remirent en question son existence:

La loi relative aux chemins de fer de 1883 est en force depuis une année, alors pourquoi avons-nous ici un ministre des chemins de fer, si nous n'avons plus de voies ferrées à contrôler, Auparavant, je comprends qu'il y avait nécessité d'avoir un ministre chargé spécialement de cette branche du service public, car nous avons des questions de tarifs à régler, mais depuis la loi fédérale de 1883,

(17) Acte concernant la division du département de l'agriculture et des travaux publics. S.Q. 1880, c.3, article 2.

[...] je ne vois nullement la raison d'un département des chemins de fer. [...] Assurément on ne prétendra pas qu'il faut garder toute une organisation coûteuse pour la seule voie ferrée de Waterloo et Magog [...]. (18)

Deux ans plus tard, soit le 30 juin 1886, le ministère des Chemins de fer est aboli. Au moment de sa fermeture, le ministère ne comptait que trois employés: deux professionnels et un messenger (19). Le 1^e juillet 1886, la défunte structure ministérielle et ses employés furent intégrés au ministère des Travaux publics sous le nom de Bureau des chemins de fer.

La Commission des services d'utilité publique

La Commission des services d'utilité publique (devenue en 1920 la Commission des services publics), qui est l'héritière de tous les pouvoirs du Comité des chemins de fer, fut constituée par l'Assemblée législative le 29 mai 1909. Ses membres, au nombre de trois, dont un agissait à titre de président, étaient nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil pour un mandat de dix ans.

La Commission, avait le statut de tribunal administratif, ce qui explique pourquoi elle relevait du Procureur général et non du ministère des Travaux publics. Sa principale fonction était de contrôler et de surveiller l'ensemble des entreprises privées exploitant un service d'utilité publique tombant sous la juridiction des lois québécoises. Elle avait pour rôle d'agir tel un régulateur au sein de l'industrie du transport sur rail, afin de protéger les intérêts économiques et la sécurité du public mal desservis en raison de l'absence de concurrence dans ce secteur. Ses pouvoirs s'étendaient aux compagnies propriétaires “[...] d'un système [...] pour le transport de voyageurs ou de marchandises sur un chemin de fer, un tramway [...]” soumis à la juridiction québécoise (20).

A l'autorité du Comité des chemins de fer s'ajoute un pouvoir de réglementation économique obtenu du lieutenant-gouverneur en conseil. La Commission avait la capacité de mener des enquêtes, d'interroger des personnes, ainsi que d'inspecter tous les ouvrages et les équipements ferroviaires, tombant sous sa juridiction (21). De plus, elle rendait des ordonnances sur:

(18) Débats de l'Assemblée législative, Honoré Mercier, 21 avril 1884, p. 678.

(19) Débats de l'Assemblée législative, Edmund-James Flynn, 26 mars 1885, p. 453.

(20) Loi établissant la Commission des services d'utilité publique de Québec, S.Q. 1909, c.16, article 1.

(21) *Ibid.*, article 34 (b).

Toutes questions se rattachant au transport des marchandises sur les lignes ou parties de lignes de toutes compagnies de tramway; et à cette fin, elle peut autoriser ou obliger toute telle compagnie à transporter des marchandises sur ses lignes ou parties de lignes pour toutes périodes de temps et à tels prix qu'elle peut fixer. (22)

Ce tribunal fut établi par l'administration Gouin (1905-1920) afin de calmer les forces sociétales nationalistes qui s'insurgeaient contre la mainmise des capitaux étrangers sur les entreprises hydro-électriques, processus qui jouait au détriment des Québécois francophones. Dans le secteur ferroviaire, une telle réglementation prenait de l'importance sachant que la presque totalité du réseau québécois de tramways électriques urbains appartenait à des compagnies comme la Québec Railway, Light and Power et la Montréal Light, Heat and Power, filiales de grands trusts.

Le faible contrôle que le gouvernement exerçait sur ces compagnies arrogantes aux bénéfices imposants qui, profitant d'une situation de monopole, se donnaient toute latitude pour charger à leur clientèle des tarifs prohibitifs. Dans le même sens, Henri Bourassa dans son programme de 1908 proposait d'apporter des réformes en profondeur à l'appareil gouvernemental dans le dessein de:

Remplacer le régime de l'arbitraire (source de corruption et d'accaparement) par la souveraineté des lois.

Remplacer la routine et l'expédient par l'application intelligente et progressive des principes économiques et scientifiques. (23)

Plutôt que de procéder à la nationalisation de ces entreprises, ce qui n'était guère compatible avec la doctrine du laisser-faire, le gouvernement Gouin préféra réglementer les activités de ses personnes morales. Toutefois, l'on peut douter de l'efficacité de la Commission à s'imposer, face aux grandes entreprises, comme le chien de garde des intérêts de la population, sachant que:

La grande majorité des cas concerne soit des tarifs, soit des demandes de fusion, de construction, etc., soit encore des allégations de services inadéquats ou défectueux. Dans les cas étudiés, la Commission ne refuse pas de demandes de hausse ou de changements de tarifs. (24)

11.2 LA POLITIQUE FERROVIAIRE

(22) Ibid., article 23 (b).

(23) ROY, Jean-Louis (1970) Les programmes électoraux du Québec: Tome 1, p.137.

(24) GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970, p. 106.

Durant cette ère, la politique ferroviaire a été un des éléments dynamisants ayant concouru à l'aménagement du territoire et au développement économique régional de l'État québécois. Elle se définit comme étant l'ensemble des objectifs que se donne un pays en vue de favoriser la mobilité des biens et des individus sur son territoire, ainsi que la mise en valeur de ses ressources naturelles.

En Union des Républiques socialistes soviétiques (URSS), comme dans plusieurs nations, le rôle de la politique ferroviaire est double. Il répond à des objectifs tant géopolitiques que géo-économiques. En Asie centrale soviétique, la construction du Transcaspien a permis, au début du XX^e siècle, d'appuyer la croissance de cette région nouvelle. Il aida à l'essor de l'agriculture et de la culture du coton, en fournissant à ces industries naissantes un mode de transport peu coûteux qui permettait d'atteindre les marchés intérieurs.

La politique ferroviaire issue des premiers plans quinquennaux a été l'instrument de diffusion par excellence de la colonisation à l'intérieur de ce front pionnier. Elle a favorisé l'intégration de cette région à la Russie (RSFSR) et offert à cette dernière un nouveau marché où une partie de sa production pourrait être écoulee. Par ailleurs, la voie ferrée ouverte en 1930 a permis à l'État soviétique d'asseoir son influence politique sur l'Afghanistan et sur l'Inde (25).

Ce modèle est applicable non seulement dans le cas soviétique, mais peut être généralisé aux pays de colonisation, tel le Québec. Le premier ministre Chapleau dans un discours tenu à la Chambre en novembre 1870, consacre, en empruntant les propos d'un homme d'état dont il dissimule l'identité, l'importance de la politique ferroviaire pour la croissance de l'État québécois:

La politique des chemins de fer [...] est la politique qui tient en ses mains le secret de l'avenir des nations; aux gouvernements qui sauront le plus hardiment et le plus intelligemment la mettre en pratique appartient la palme du vrai progrès, surtout pour les nations jeunes. (26)

La politique québécoise s'appuyait sur un grand objectif directeur et général. La volonté gouvernementale était d'appuyer la création d'un réseau de chemins de fer de base qui maximiserait la puissance de l'État québécois par la valorisation de ses caractéristiques géopolitiques comme la présence de richesses naturelles et une localisation géographique favorisant la circulation vers les principaux marchés économiques.

(25) BOWMAN, Isaiah (1931) The Pioneer Fringe, p. 75.

(26) Débats de l'Assemblée législative, Joseph-Adolphe Chapleau, 17 novembre 1870, p. 40.

Cette politique, à une exception près, ne dérogea pas aux règles du libéralisme économique. Le gouvernement se confina à produire des extraits techniques et financiers destinés aux entrepreneurs privés. Nonobstant, en minimisant à sa plus simple expression toute interférence qui aurait pu compromettre leurs activités, il veillait à protéger les intérêts du public en ce qui concerne la sécurité des infrastructures ferroviaires, ainsi que des taux de péage exigés par ces entreprises à leur clientèle. A cet égard, l'énoncé global de ses intentions s'appuyait sur cinq principes directeurs:

1. les intervenants privés sont libres d'investir, d'agir et de développer les territoires qui représentent le plus d'avantage pour concrétiser leurs objectifs;
2. toutefois, le gouvernement disposant de ressources financières limitées, se réserve le privilège d'attribuer les subsides suivant les avantages stratégiques que représentent les projets.

Tous les projets n'ayant pas des effets d'entraînement égaux sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional ou national, le Conseil exécutif devait sélectionner les entreprises qu'il estimait les plus viables et les plus génératrices de retombées pour l'État québécois (27).

3. le gouvernement encourage les municipalités et les individus à participer au capital des entreprises ferroviaires;
4. le gouvernement n'initie pas de projet ferroviaire (28). Sa mission est d'appuyer financièrement et d'encadrer légalement les propositions soumises par les individus ou groupes;
5. le législateur n'intervient dans le secteur ferroviaire que pour assurer la sécurité du public et le respect des principes de l'économie de marché, par la réglementation économique des activités des transporteurs.

Dès avril 1869, les grands objectifs de la politique ont été opérationnalisés par l'adoption de l'*Acte des chemins de fer* et de l'*Acte pour l'encouragement de certains chemins à lisses de colonisation*. De ces deux lois, les premiers programmes ferroviaires québécois ont été initiés.

L'*Acte des chemins de fer* encadre, dans ses moindres détails, la construction et l'exploitation des chemins de fer sous juridiction québécoise. La loi est constituée de 21 parties dont les plus importantes traitent d'aspects légaux et économiques, tels la constitution en corporation de ces entreprises, des assemblées générales, des taux de péage, des règlements et avis internes ou de questions plus techniques relatives aux plans et arpentages,

(27) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 13 janvier 1874, pp. 138-147.

(28) Ibid, pp. 138-139.

aux terrains, à leur évaluation, aux normes de construction des chemins et ponts, aux conventions de trafic, etc (29).

A travers ces décennies, les principes généraux sous-tendant la politique ferroviaire sont demeurés identiques. La seule entorse à cette continuité fut l'achat des chemins de fer de la rive nord et du Montréal, Ottawa et Occidental, lesquels ont été intégrés au sein de la première société d'État québécoise, le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Devant l'incapacité de ces compagnies d'achever leurs travaux de construction en raison de difficultés financières amplifiées par la crise économique de 1874, le gouvernement s'imposa comme maître-d'oeuvre de ce projet qui se voulait le trait-d'union entre les tronçons de l'Intercolonial et du Canadian Pacific. Ces entreprises n'arrivaient pas à emprunter des capitaux sur les marchés financiers britanniques en raison d'une perte de crédibilité auprès des investisseurs. Cette perception négative avait été colportée injustement par la presse anglaise à l'instigation des dirigeants du Grand Tronc, propriétaires d'une ligne concurrente établie sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Cette compagnie voyait d'un mauvais oeil ce projet qui allait générer une concurrence à ses activités.

Devant l'importance des sommes déjà investies dans ces affaires, la seule solution s'offrant au gouvernement était de devenir actionnaire de ces compagnies afin de restaurer la confiance des milieux financiers londoniens. Dans son énoncé de politique du 6 décembre 1875, le trésorier Robertson estimait que l'importance stratégique de ces voies pour l'essor de la puissance de l'État québécois, justifiait à elle seule cette dérogation exceptionnelle au principe de la non-intervention gouvernementale (30). Il tient également à cette occasion un discours économique plutôt rarissime chez l'homme politique du temps, lorsqu'il aborde la capacité du secteur public à produire ce bien par comparaison au secteur privé:

[...] le gouvernement [...] peut construire les chemins dont il est question, à moins de frais que n'importe quelle compagnie privée, et qu'en profitant du bas prix du fer et de l'acier, il peut être démontré qu'il est possible de construire des chemins de fer au Canada sans qu'il y ait de spéculation. (31)

(29) L'*Acte des chemins de fer* concédait des pouvoirs importants aux compagnies ferroviaires en matière d'expropriation. Nonobstant, la thèse ne s'attardera pas à étudier les effets de cette action judiciaire, qui bien qu'affectant l'aménagement du territoire, ne constitue pas un processus issues d'impératifs géographiques imanents à l'État québécois, mais plutôt issue de considérations législatives.

(30) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 6 décembre 1875, p. 133.

(31) Ibid.

Malgré les prétentions du grand argentier québécois, cette aventure, si courte qu'elle fut, s'avéra très onéreuse pour le trésor public. La Commission d'enquête concernant le QMOO recommanda au gouvernement de:

[...] se contenter de subventionner telles lignes de chemins de fer, [...] encore ces subventions doivent-elles être limitées par l'état des finances de la province. [...] la Province de Québec ne doit construire elle-même des chemins de fer que pour des raisons tout à fait exceptionnelles qui doivent se présenter bien rarement. (32)

Échaudés, les dirigeants qui se succédèrent au Conseil exécutif limitèrent leurs actes aux fonctions plus traditionnelles alors dévolues au gouvernement. Quant aux moyens (programmes) mis de l'avant pour en arriver à la concrétisation des intentions gouvernementales (la politique ferroviaire), ils n'ont pas connu la même stabilité. Les programmes d'aide financière destinés à favoriser la construction de voies ferrées ont été modifiés en profondeur, à sept reprises en 43 ans. Le gouvernement devait réajuster constamment ses extraits de programmes en fonction du cheminement de son intervention et de l'état de l'avancement du réseau ferré.

Enfant pauvre de la Fédération canadienne, le Québec dût mettre les bouchées doubles pour contrebalancer l'appui apporté par le gouvernement central à la construction de chemins de fer dans les autres États partenaires (figure 10.18). Dans les prochaines pages, le chercheur présentera l'ensemble des programmes ferroviaires contemporains à la période. Toutefois, il s'attardera plus spécialement aux mesures susceptibles d'avoir eu des effets sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Sachant que la politique ferroviaire a pris la forme de trois types de programmes, soit la propriété, la distribution et la réglementation, c'est sur cette base qu'ils seront analysés.

Propriété

Programme du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental

a. Objectifs et raisons d'être

Suivant sa loi constitutive, la compagnie de chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental avait la responsabilité d'organiser un "ouvrage public appartenant" et devant répondre aux normes de construction "les mieux adaptées aux intérêts généraux" de l'État

(32) QUÉBEC. Commission d'enquête concernant le chemin de fer Q.M.O. & O (1887)
Op.cit., p. 31.

québécois ⁽³³⁾. Les fonds alloués par le gouvernement furent utilisés pour assurer le parachèvement d'une voie ferrée reliant la ville de Québec au chemin de fer du Canada Central dans la région de l'Outaouais (Annexe D).

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

La construction, la gestion et la production d'un service à la communauté sont les deux principaux extrants générés par la société d'État.

Le programme QMOO constitue, et de loin, le plus important projet ferroviaire soutenu par les fonds publics du Québec. Durant son existence, il monopolisa l'activité et les passions politiques, tout en accaparant une part substantielle du budget et des emprunts contractés par le Québec à l'étranger. Le parachèvement de cet ouvrage amena le gouvernement du Québec à investir 13 984 239\$, c.-à-d. 51,3% de l'aide financière octroyée par le Conseil exécutif pour la construction de chemins de fer entre 1867 et 1920 (Annexe E).

c. Organisme responsable du programme

Durant les travaux de construction, la société d'État fut dirigée par trois commissaires dont la nomination incombait au Conseil des ministres. Ces administrateurs ⁽³⁴⁾ étaient redevables de leurs actes au ministre responsable des Chemins de fer et au Conseil exécutif qui détenaient les pouvoirs politiques quant aux activités de ce programme. Ainsi, toute modification au tracé, emprunts contractés par la société ou nomination devaient être approuvés préalablement par le lieutenant-gouverneur en conseil.

En 1878, le Premier ministre Henri-Gustave Joly de Lotbinière (1829-1908) initia une réorganisation majeure de la haute direction du QMOO et des liens administratifs l'unissant à l'appareil gouvernemental. Les modifications apportées supprimaient la Commission du chemin de fer (QMOO) et aliénaient ses pouvoirs au ministre des Travaux publics. Cette décision avait été prise en vue de rationaliser les coûts d'exploitation de la société d'État et d'éliminer des commissaires trop compromis avec l'administration conservatrice précédente. Désormais, l'entreprise était sous la tutelle directe du titulaire ministériel responsable des

(33) Acte relatif à la construction du "chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental". S.Q. 1875, c.2, article 2.

(34) Deux députés de l'Assemblée législative, le libéral George Irvine et le conservateur Henri-Gédéon Malhiot, ainsi qu'un homme d'affaires, Eugène Chinic.

Chemins de fer, lequel nommait un fonctionnaire ayant le titre de surintendant général chargé de veiller à ses destinées ⁽³⁵⁾.

d. Clientèle-cible du programme

La population québécoise, mais tout spécialement les résidents, les agriculteurs et les entreprises localisées sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent entre les villes de Québec et de Ottawa, devaient bénéficier des retombées de ce programme. Ces citoyens se voyaient octroyer un accès aux marchés nord-américains, ce qui leur permettrait d'y écouler une part de leurs productions agricoles et manufacturières.

e. Durée du programme

Le programme né le 24 décembre 1875, par la sanction du lieutenant-gouverneur, de l'*Acte relatif à la construction du "chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental"*, ne dura que sept années. Il s'est achevé à la suite d'un vote tenu à l'Assemblée législative qui entérina la privatisation de la société d'État. Au printemps de 1882, le QMOO fut vendu en deux sections à deux groupes d'entrepreneurs privés.

Distribution

Programme d'aide au financement du transport ferroviaire

a. Objectifs et raisons d'être

Ce programme avait comme ambition première de suppléer à la sous-capitalisation chronique des entreprises ferroviaires québécoises et au sous-investissement du gouvernement fédéral en octroyant, aux entrepreneurs éligibles, une aide financière afin d'appuyer et favoriser la concrétisation de leurs projets. De plus, en conformité avec les grandes orientations de la politique, il devait donner les moyens aux compagnies de chemins de fer d'aménager ce territoire encore neuf, impulsion qui ne saurait être que bienveillante au développement économique régional d'un État québécois en pleine organisation.

b. Extraits du programme et ressources financières allouées

(35) Document de la session, DS-2, Rapport concernant le Chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, 1880.

Les extrants du programme ont endossé trois formes, soit des subsides en terre, des subsides en terre convertibles en argent et des subventions en argent. Durant ces décennies, le gouvernement a dû apporter des modifications souvent majeures, à son programme d'aide financière, en vue de l'adapter aux exigences nouvelles et à l'évolution de son pouvoir d'emprunt.

A ses débuts en avril 1869, la première génération du programme consistait à octroyer, échelonné sur vingt ans, un subside équivalent à trois pour cent (six pour cent pour le Des Piles) du coût total de la construction d'un chemin de fer et ne devant pas dépasser 3 108\$ par kilomètre ⁽³⁶⁾. Cette mesure était plutôt timide, car seulement cinq compagnies de chemins à lisses ⁽³⁷⁾ se partagèrent cette aide.

L'assistance gouvernementale, quoique constituant un excellent support moral pour ces entreprises, n'était guère convenable pour optimiser le développement ferroviaire. En décembre 1871, le programme fut bonifié par la concession de terres publiques ⁽³⁸⁾. Le gouvernement du Québec, disposant de millions d'hectares de terrains en vertu de l'article 92 (5) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, pouvait en disposer à sa guise. En adjonction avec les faibles ressources monétaires à leur disponibilité, les dirigeants québécois ont conçu un programme s'inspirant de mesures déjà adoptées par d'autres gouvernements nord-américains qui tablaient sur la distribution de terres pour encourager l'établissement de chemins de fer.

Le gouvernement consacra à cette fin une superficie de 1 296 456 hectares, répartie en quatre blocs localisés dans les comtés de Pontiac (57%), de Champlain et de Chicoutimi (21,4%), de Montcalm (11,6%), de Portneuf et Québec (10%) ⁽³⁹⁾. Pour chaque kilomètre de voie ferrée, le gouvernement donnait aux promoteurs, 4 047 ha de biens-fonds, lesquels devaient "contribuer directement à la colonisation des territoires où ces terres sont situées" ⁽⁴⁰⁾. La

(36) Débats de l'Assemblée législative. Christopher Dunkin, 17 mars 1869, p. 171.

(37) Les chemins à lisses des Piles, de Québec à Gosford, Lévis à Kennebec, des Comtés de Richelieu, Drummond et Arthabaska, ainsi que de Colonisation du nord de Montréal.

(38) Acte pour pourvoir à l'octroi de certaines terres pour venir en aide à la compagnie du chemins de fer international de Saint-François et Mégantic et de la compagnie du chemin à lisses de Québec à Gosford. S.Q. 1871, c.23.

(39) Débats de l'Assemblée législative. Pierre-Olivier Chauveau, 20 décembre 1870, pp. 167- 168.

(40) Débats de l'Assemblée législative. Pierre-Olivier Chauveau, 20 décembre 1871, p.216. Le gouvernement dérogea à cette règle pour la compagnie du chemin de fer International de Saint-François et de Mégantic. En raison d'une rareté de terres publiques localisées à proximité de son tracé dans la région de l'Estrie, le Conseil exécutif lui donna des terres situées dans la vallée de la Saint-Maurice.

moitié de ces terres, distribuées gratuitement aux compagnies, devaient être revendues par lots à des colons, dans l'intention de favoriser l'ouverture de nouveaux territoires d'établissement pour le peuple québécois.

Malgré le fait que l'aide gouvernementale était généreuse, elle ne réussit pas à résorber le problème fondamental auquel étaient confrontées ces entreprises ferroviaires, soit le manque de liquidité. La vente des terres généra peu d'intrants monétaires dans les caisses des entrepreneurs, dû au prix très bas de ces sols et à la faible demande des citoyens pour ces lots de colonisation dont le nombre surpassait largement les besoins de la population québécoise.

Dans le dessein de remédier à ce problème et de répondre aux besoins sans cesse plus pressants évoqués par les forces sociétales, le trésorier Robertson présenta, en janvier 1874, des amendements fondamentaux au programme en vigueur depuis plus de cinq ans. Dorénavant, au lieu d'octrois en terre, le gouvernement versera de généreux subsides en argent, à raison de 1554\$ pour chaque kilomètre de voies construites. Cette allocation fut majorée à 2 486\$, l'année suivante afin d'accélérer la construction de chemins de fer jugée prioritaire pour le développement de l'État québécois.

Ces nouveaux subsides tenaient compte du fait que les entrepreneurs ferroviaires, pour équiper leurs chemins de fer, ont adopté des voies fabriquées en acier plutôt qu'en bois. Les premières lignes subventionnées, telles le Québec à Gosford, avaient été construites au moyen de lisses de bois produites à partir d'une ressource abondante et peu coûteuse au Québec, comparativement aux rails en fer. Toutefois, les rigueurs de l'hiver québécois révélèrent que ce choix, apparemment très économique à l'achat, se trouvait annihilé. Les utilisateurs de ces lisses, qui cassaient très facilement sous l'effet du froid, apprirent rapidement et à leurs propres dépens, l'inefficacité de ce matériel.

Le gouvernement du Québec, libéré en 1873 par le Parlement central d'une dette s'élevant à 5 253 045\$ pour absorber le passif du Canada-Uni, disposait maintenant, et pour la première fois depuis 1867, d'une marge de manoeuvre appréciable pour emprunter sur les marchés financiers étrangers aux fins de la politique ferroviaire. La générosité des nouvelles dispositions du programme était néanmoins assortie de certaines conditions pour accélérer l'ouverture des voies ferrées. Ainsi, les entreprises se devaient de construire leur infrastructure dans une période n'excédant pas une année au risque de perdre tout subside.

De plus, en raison du nombre considérable de demandes de subsides, le gouvernement dut établir un ordre de priorité dans l'attribution des crédits alloués à ce poste budgétaire (5280000\$). Trois catégories de chemins de fer (A, B et C), regroupant les projets retenus aux fins de subventions, ont été instaurées suivant deux critères: leur importance stratégique

(souvent liée à leur position géographique) pour le développement de l'État québécois et l'état d'avancement des travaux. Plutôt que d'éparpiller les fonds disponibles entre plusieurs petits projets -- "une aide qui serait pratiquement inutile si elle était divisée entre toutes les compagnies" -- le trésorier préférait appuyer celles "qui ont [déjà] encouru des dépenses en comptant sur [cette] subvention additionnelle" (41).

La catégorie A (tableau 11.1 et figure 11.2) regroupait deux projets considérés comme hautement prioritaires pour le développement du Québec. Devant constituer le réseau de base de la rive nord du fleuve Saint-Laurent, ces entreprises s'accaparaient de 37,9% des deniers neufs, injectés dans le programme. La seconde classe (27,5%) regroupait huit chemins de fer ayant déjà bénéficié des fonds publics. Le gouvernement avait jugé nécessaire de bonifier les subventions déjà octroyées à ces compagnies, sachant qu'elles tablaient sur l'utilisation de lisses de bois au lieu de rails en fer. Finalement, le groupe C (34,6%), rassemblait quatre projets ayant déjà reçu des subsides en terre, lesquels pouvaient être convertis en argent à raison de 1 554\$ par km (42).

Tableau 11.1: CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS EN VERTU DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE DE ROBERTSON (JANVIER 1874)

<i>Catégorie A</i>
Chemin de fer de la Rive Nord
Chemin de fer de Colonisation du nord de Montréal
<i>Catégorie B</i>
Chemin de fer de Lévis et Kennebec
Chemin de fer de Sherbrooke, des Cantons de l'Est et de Kennebec
Chemin de fer de Richelieu, Drummond et Arthabaska
Chemin de fer de Philipsburg, Farnham et Yamaska
Chemin de fer de Waterloo et Magog
Chemin de fer de la Vallée des Rivières Noire et Missisquoi
Chemin de fer de la Frontière de Québec
Chemin de fer de Colonisation du nord de Montréal (section Saint-Jérôme)
<i>Catégorie C</i>
Chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs
Chemin de fer d'Alymer à la Rivière Creuse
Chemin de fer International de Mégantic et Saint-François

Les changements apportés au programme innovaient quant à la distribution spatiale des extrants économiques. Alors qu'auparavant, en raison de ressources financières limitées,

(41) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 13 janvier 1874, p. 141.

(42) *Ibid.*, pp. 144-146.

l'aide s'était concentrée géographiquement à quelques régions, les nouvelles mesures favorisaient une distribution des deniers gouvernementaux à l'échelle du Québec, ceci dans plus d'une quarantaine de comtés (figure 11.2). Cette dispersion géographique n'était pas sans arrière pensée politique, les dirigeants conservateurs voulant récolter à moyen terme les fruits de cette bonne action lors des élections. C'est pourquoi la manne n'épargna aucune région. Dans les années qui suivirent, des modifications mineures, mais coûteuses pour les fonds publics, furent apportées. Le gouvernement améliora les subsides alloués pour chaque kilomètre construit, lesquels passèrent à 2 486\$, puis à 3 729\$. En 1886, le trésorier James Ross prit la décision, pour encourager le parachèvement des travaux ferroviaires en cours, d'accepter que les compagnies ayant bénéficié de subsides en terre puissent les transformer en argent. En plus d'injecter des capitaux nouveaux, cette mesure répondait aux récriminations de plusieurs députés. Depuis plusieurs années, certains dénonçaient les concessions en biens-fonds qui ne contribuaient qu'à dilapider le territoire et le patrimoine forestier au profit d'intérêts privés dont les objectifs de développement ne coïncidaient pas toujours avec ceux de la population.

La préservation de nos forêts devrait être le premier souci des Canadiens à cause des grands avantages que l'on en tire. La cession d'un million d'acres de terre dans la région du Saint-Maurice à une compagnie privée désireuse d'en obtenir le bois est une forme de spéculation pour notre agriculture. [...] L'entreprise des chemins de fer doit être encouragée. Mais il faut le faire en utilisant des capitaux. Je suis prêt à fournir au fonds d'un projet d'un chemin de fer du Saint-Maurice, mais je ne voudrais pas pour autant que la région soit dévastée et privée de ses arbres, lesquels font notre bien-être et notre prospérité. (43)

Les changements proposés par Ross constituaient le moyen pour récupérer 5 392 607 ha de terres concédés à l'entreprise privée (44). Pour chaque hectare retourné dans le giron public, le gouvernement versait 0,14\$ aux entrepreneurs (45). Lorsque le gouvernement réussissait à les revendre à des colons ou à des exploitants forestiers, l'entreprise obtenait un autre 0,14\$ par hectare. Par ce processus, le gouvernement pouvait récupérer son contrôle sur une partie non négligeable du patrimoine terrien concédé. De plus, le trésor québécois se voyait comblé, car les revenus de plus en plus importants générés par l'exploitation des forêts publiques, permirent d'augmenter ses recettes. Cette entrée de fonds n'était pas à dédaigner, connaissant les sacrifices que le Québec avait dû consentir pour appuyer l'essor du rail.

(43) Débats de l'Assemblée législative, Pierre Fortin, 29 janvier 1870, pp. 195-196.

(44) QUÉBEC. Ministère des Travaux publics et du Travail (1928) Rapport général du Ministre des Travaux publics et du Travail de la province de Québec pour l'année finissant le 30 juin 1928. p. 44.

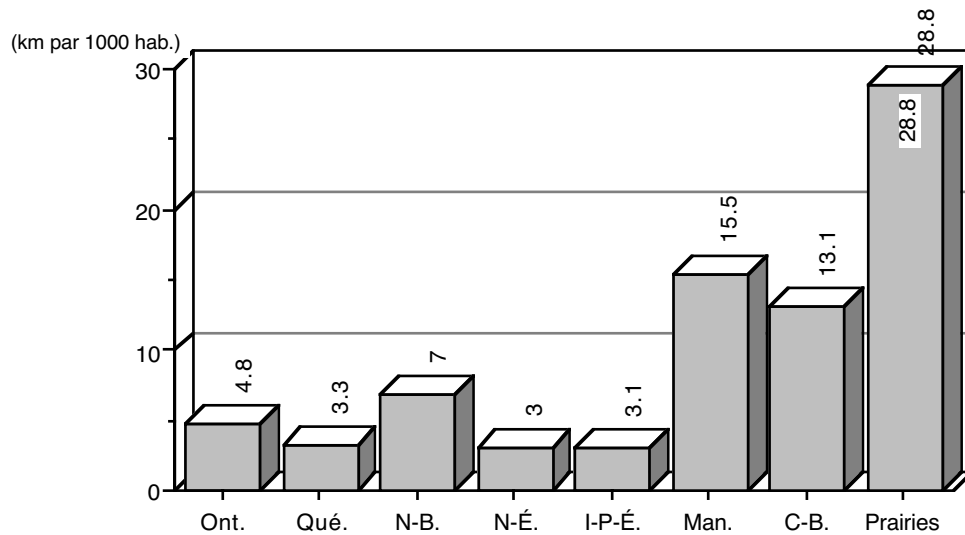
(45) En date du 30 juin 1928, suivant le Rapport général du Ministère des Travaux publics et du Travail, le gouvernement avait versé 4 557 728,02\$.

L'arrivée au pouvoir de Mercier donna une nouvelle impulsion au programme qui avait stagné durant les dernières années. Devant le peu d'intérêt du gouvernement fédéral pour le réseau ferroviaire québécois, qui se traduisit par un important déficit en voie ferrée comparativement aux autres partenaires de la Fédération (figure 11.3), le Premier ministre avait l'ambition que son gouvernement devait mener à bien cette oeuvre ⁽⁴⁶⁾. Ce qui nécessita l'emprunt de plusieurs millions de dollars sur les marchés européens, notamment en France, les revenus du Trésor ne pouvant absorber ces dépenses.

(46) Débats de l'Assemblée législative. Honoré Mercier, 22 décembre 1890, pp. 480-490.

Figure 11.2 ICI

Figure 11.3: NOMBRE DE KILOMETRES DE VOIES FERRÉES PER CAPITA AU CANADA, 1894



Source: CANADA. Ministère de l'Agriculture (1895) Annuaire statistique du Canada 1894. pp. 147 et 709.

Le 22 décembre 1890, Mercier présenta à la Chambre les nouvelles dispositions du programme afin de revigorer l'essor du réseau ferré. Il déterminait trois catégories de chemins de fer pouvant se partager environ 4 352 820 M\$ et 2 604 245 hectares en terres, à raison de 4 047 ha par kilomètre convertibles en argent (2 175\$): 1. ceux favorisant la colonisation; 2. les embranchements aux grands réseaux transcontinentaux; 3. “les petites voies nouvelles [...] qui pouvaient aider dans les seigneuries, [les] établissements nouveaux” (47).

L'initiative de Mercier donna une impulsion à la construction ferroviaire; néanmoins, elle greva sérieusement la santé financière du gouvernement. Le Parti conservateur qui reprit les rennes du pouvoir en 1892, jugea qu'il fallait réduire la dette consolidée du Québec par la compression des octrois aux chemins de fer. Un des problèmes auquel était confronté le gouvernement était que les compagnies ferroviaires prenaient souvent du temps à compléter leur travaux, après avoir obtenu leur premier subside. En décembre 1896, le Premier ministre Edmund Flynn (1847-1927), après de nombreuses négociations avec les principaux intéressés, imposa aux entreprises un ultimatum: elles devaient compléter, dans un délai de

(47) Ibid., p. 486.

moins de deux ans leurs travaux, sinon tous leurs droits aux subventions convertibles antérieurement consenties deviendraient caduques.

De plus, Flynn offrait, à celles qui étaient intéressées, de racheter la deuxième tranche des 0,14\$ allouées pour chaque hectare de terrain au prix de 0,07\$. La plupart acceptèrent l'offre gouvernementale et reçurent un montant global de 1 263 993,99\$⁽⁴⁸⁾. Cette mesure s'avérait nécessaire, car la vente des terres s'effectuait tellement lentement que les compagnies ferroviaires devaient attendre plusieurs années avant d'obtenir la seconde tranche des 0,14\$ par hectare rétrocédé.

[...] Il faudra trente ans pour vendre ces terres, si les ventes s'effectuent dans la même proportion que depuis la Confédération. En dix-neuf ans, du 1^{er} juillet 1867 au 30 juin 1886, nous n'avons pu vendre que 2,633,893 acres de terres de la couronne: pour vendre dans la même proportion annuelle les 5,126,500 acres compris dans les subsides de chemins de fer, il faudra trente-sept ans.⁽⁴⁹⁾

La proposition satisfaisait le gouvernement du Québec qui économisa 3 398 456,49\$ récupérés par la réduction du montant octroyé à l'hectare (2 331 866,25\$) et des sommes “devenues caduques par laps de temps ou par nombres de milles en moins” (1 066 590,24\$)⁽⁵⁰⁾. Quant aux compagnies, elles se voyaient offrir de nouveaux capitaux, ce qui les contentaient.

En 1897, les Libéraux prenaient le pouvoir. Tel que démontré antérieurement, confrontés avec une dette énorme, ils se devaient de poursuivre l'oeuvre conservatrice et mirent un point final au programme. Dorénavant, les subsides gouvernementaux seraient octroyés de façon discrétionnaire suivant l'importance des projets.

En 1912, dans une volonté de ressusciter le programme d'aide financière aux chemins de fer, afin de satisfaire les demandes des forces sociétales, le gouvernement de Lomer Gouin fit adopter la *Loi concernant des subventions à certaines compagnies de chemins de fer*. Aguerrie de l'expérience malheureuse de ses prédécesseurs, l'administration libérale, dans un souci d'équilibre budgétaire, limita son aide à l'octroi de terres publiques. Cette loi donnait au lieutenant-gouverneur en conseil le pouvoir de distribuer, aux entrepreneurs de 15 projets ferroviaires, 844 087 ha de terres publiques (tableau 11.2 et figure 11.4), concentrés surtout dans les régions centrales et périphériques du Québec.

(48) QUÉBEC. Ministère des Travaux publics et du Travail (1928) Op.cit.

(49) Débats de l'Assemblée législative, Edmund-James Flynn, 29 décembre 1896, p. 303.

(50) QUÉBEC. Ministère des Travaux publics et du Travail (1928) Op.cit.

Tableau 11.2: PROJETS FERROVIAIRES SUBVENTIONNÉS EN TERRES PUBLIQUES

Nom du chemin de fer attribués	Nombre d'hectares
Atlantique, Québec et Occidental	161 880
Colonisation du nord de Montréal	38 851
Canada et Gulf Terminal	59 779
Montagne d'Orford	15 913
Québec Central	87 828
Québec et du Lac St-Jean	65 221
Québec, Montréal et Sud	42 848
Vallée de la Saint-Maurice	22 672
Baie des Ha! Ha!	53 234
Jonction de Napierville	10 992
Grand Nord	12 303
Canadien Nord	131 018
Pâtes et Papiers Gulf	10 927
Saint-Charles et Rivière Huron	6 475
Interprovincial et Baie-James	124 146
Total	844 087

Source: QUÉBEC. Ministère des Travaux publics et du Travail (1928) Rapport général du
Ministre des Travaux publics et du Travail de la Province de Québec pour
l'année finissant le 30 juin 1928. p. 47.

Cette initiative qui fut une pâle continuité du programme par rapport à l'effort déjà consenti est une des mesures modèles où le gouvernement allie son aide à la réalisation de certaines conditions liées à l'aménagement du territoire et au développement économique. Même si cette intervention était toujours marquée sous le sceau des principes du libéralisme économique, il démontrait, quoique timidement, sa volonté d'orienter le développement de l'État québécois, en imposant certaines obligations aux entrepreneurs pour qu'ils puissent se prévaloir de l'octroi.

La loi contient trois dispositions qui démontrent la détermination gouvernementale d'utiliser le transport sur rail comme outil d'aménagement du territoire pour la colonisation, ainsi que pour l'essor de l'industrie des équipements ferroviaires:

Le ministre des Travaux publics pourra pour l'avancement de la colonisation et la commodité des colons, désigner les endroits où la compagnie sera tenue d'ériger des gares, et ces gares devront être érigées en conséquence;

La compagnie devra construire sa voie avec des rails fabriqués au Canada, et devra équiper sa ligne avec des matériaux qui y auront été également fabriqués et achetés, à moins que ces rails et matériaux ne puissent être achetés en Canada à un prix aussi bas et à des conditions aussi faciles à l'étranger [...].

Le chemin de fer sera construit suivant les tracés, plans, profils, livres de renvoi, devis, estimés et conditions qui seront approuvés par le lieutenant-

gouverneur en conseil sur rapport du ministre des Travaux publics et du Travail.
(51)

Par ailleurs, dans un délai prescrit par le ministre des Travaux publics, les nouveaux propriétaires devaient revendre ces terres, aux colons désireux de les acquérir, à un prix n'excédant pas 1,01\$ l'hectare. Les entrepreneurs qui étaient obligés de redistribuer ces terres parmi le peuple, se substituaient au gouvernement en favorisant l'ouverture de fronts pionniers nouveaux. Ces transactions généraient une source de financement pour leurs activités. Par cette disposition, le gouvernement transférait aux colons le fardeau d'amortir une partie des frais encourus pour la construction de ces infrastructures dont ils seraient les premiers bénéficiaires lorsqu'en exploitation.

c. Organisme responsable du programme

Les subsides étaient octroyés par le Conseil exécutif alors que les modalités du programme étaient gérées par les fonctionnaires du ministère responsable des Chemins de fer. Ces derniers se devaient de suivre l'état des travaux des projets subventionnés, de s'assurer que les fonds publics étaient bien utilisés et de compiler des données administratives sur ces compagnies.

d. Clientèle-cible du programme

Le peuple québécois a récolté les fruits du programme, notamment par le biais des milliers d'emplois directs et indirects que la construction ferroviaire créa, ainsi que par les marchés que le rail ouvrait aux industries et exploitations agricoles nouvellement desservies. Suivant le trésorier Robertson, en 1874, la construction ferroviaire permettait d'injecter dans l'économie québécoise entre 6 215\$ et 12 430\$ pour chaque nouveau kilomètre de voies ferrées (52).

Toutefois, ce sont les promoteurs, les entrepreneurs, ainsi que les actionnaires des compagnies de chemins de fer, qui ont le plus bénéficié du programme en obtenant plusieurs millions de dollars en argent et en terres.

(51) Loi concernant des subventions à certaines compagnies de chemins de fer. S.Q. 1912, c.5, article 6.

(52) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 13 janvier 1874, p. 142.

figure 11.4 ici

e. Durée du programme

Le programme a débuté en avril 1869 et s'est achevé officiellement en 1897, par la fin des subsides en argent et en terres. Après cette date, le gouvernement continua à distribuer, jusqu'au début des années 1930, quelques subventions. Toutefois, son action est réduite se

limitant à l'octroi d'extrants sur une base irrégulière et discrétionnaire, en fonction de l'importance des retombées qu'un projet était susceptible de générer pour le développement industriel.

Programme d'aide technique

a. Objectifs et raisons d'être

Avec ses ingénieurs spécialisés dans le secteur ferroviaire, le gouvernement possédait une expertise lui permettant de faire effectuer à l'interne une gamme étendue d'études et de travaux visant à jauger la faisabilité technique d'un projet de chemin de fer. Des ingénieurs oeuvrant dans des bureaux d'études privées ont également été appelés à effectuer de telles analyses pour le compte du gouvernement.

Dans l'intention d'assurer un soutien technique qui faisait couramment défaut à cette époque dans les régions rurales et s'avérait très coûteux lorsque disponible, le gouvernement du Québec n'hésitait pas à fournir cette aide aux forces sociétales qui le demandaient.

b. Extrants du programme

Le gouvernement mandatait un ingénieur pour effectuer une mission particulière. Dans un premier temps, le spécialiste devait se rendre dans la région désignée et convoitée par les intervenants ferroviaires. Sur place, il devait effectuer une étude exploratoire du terrain, laquelle était la plus souvent accompagnée d'une analyse topographique détaillée avec l'intention de déterminer l'emplacement optimal pour localiser l'emprise entre les points nodaux du chemin de fer. Dans cette perspective, l'ingénieur était appelé à considérer le tracé qui maximiserait les retombées économiques et mettrait en valeur les caractéristiques géographiques du milieu traversé.

Par la suite, le professionnel devait rédiger un rapport exhaustif contenant une description géomorphologique des sols et des options de tracés proposés, d'une estimation des coûts et du temps d'exécution des travaux nécessaires. Finalement, il devait faire ses recommandations quant à la faisabilité technique du chemin de fer envisagé.

A ces études préliminaires, le gouvernement pouvait également prendre à sa charge le tracé de cartes, de plans et devis d'emprises et d'infrastructures ferroviaires pour des entreprises ayant reçu des subsides publics.

c. Organisme responsable du programme

Le ministère des Travaux publics fournissait sur une base discrétionnaire cet apport technique. C'est généralement à l'instigation des hommes politiques, soucieux de calmer une population devenant impatiente à l'égard de l'inaction du gouvernement face à leur demande d'implantation d'un chemin de fer, que le *département* consentait à fournir cette aide. Toutefois, cette assistance pratique ne compromettait pas le gouvernement dans la concrétisation éventuelle du projet.

d. Clientèle-cible du programme

Les municipalités, les sociétés de colonisation, les compagnies de chemins de fer, les groupes religieux, les groupes spontanés ou toute autre association effectuant la promotion d'un projet ferroviaire.

e. Durée du programme

Ce programme a été en vigueur tout au cours de la période de référence 1867-1920.

Programme d'aide au développement de l'industrie ferroviaire

Programme d'encouragement aux manufactures de matériaux pour chemins de fer

a. Objectifs et raisons d'être

Ce programme vise à soutenir le développement d'une industrie québécoise du matériel ferroviaire en vue de maximiser les retombées économiques et de garder au Québec les sommes investies par le gouvernement dans l'expansion du réseau ferroviaire. Par ailleurs, des objectifs plus spécifiques et sous-jacents au développement économique régional étaient perceptibles chez les décideurs lorsqu'il instaura cette mesure:

- attirer et développer une expertise dans le secteur ferroviaire;
- créer de nouveaux débouchés pour la main-d'oeuvre;
- soutenir l'industrialisation et la compétitivité du Québec sur la scène mondiale;
- favoriser l'exportation et l'autosuffisance en matière de matériel ferroviaire.

Le programme d'aide à l'industrie ferroviaire avait pour ambition d'attirer des capitalistes étrangers, généralement des Étatsuniens, des Britanniques et des Canadiens-anglais, à venir établir des usines en terre québécoise. Le gouvernement voulait ainsi favoriser l'implantation

d'entreprises produisant des lisses, des serre-écrous, des locomotives, du matériel roulant et tout autre équipement ou outillage utilisé par les transporteurs ferroviaires ⁽⁵³⁾.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

Le gouvernement n'alloue aucun crédit budgétaire à ce programme, mais plutôt un dégrèvement aux compagnies se qualifiant. L'exemption de taxes constitue l'extrant du programme.

Ces entrées fiscales non perçues par le trésor public sont largement compensées par la croissance économique générée par l'effet multiplicateur des investissements corporatifs, par le biais des taxes et impôts versés par les travailleurs oeuvrant dans ce secteur.

c. Organisme responsable du programme

Suivant les prescriptions de l'*Acte des chemins de fer*, il revient au Conseil exécutif d'octroyer, par arrêté en conseil, aux entreprises produisant du matériel ferroviaire, le droit de bénéficier de l'exemption de toutes taxes que le gouvernement impose aux entreprises en général.

d. Clientèle-cible du programme

Le programme s'applique à l'ensemble des entreprises produisant sur le territoire québécois de l'équipement ferroviaire.

e. Durée du programme

Le programme a été instauré le 30 juin 1881 et était toujours en vigueur en 1990. La durée de l'exemption est de 25 ans et ne peut être renouvelée à son échéance.

Réglementation

Programme de réglementation économique

a. Objectifs et raisons d'être

(53) Statuts refondus de l'Acte des chemins de fer. S.R.Q. 1888, article 5222.

L'objectif de ce programme était de sauvegarder les intérêts économiques du public dans le secteur ferroviaire en favorisant un contrôle gouvernemental sur les activités des entreprises opérant de tels services.

Plusieurs compagnies, profitant de leur situation de monopole dans le marché en raison des contraintes techniques imposées par le transport sur rail, n'hésitaient guère à exploiter la clientèle québécoise. La principale résultante de cette situation était qu'elles imposaient des tarifs de transports exorbitants et dispensaient un service laissant souvent à désirer. Afin de pallier à l'insuffisance de concurrence, une des conditions fondamentales permettant d'assurer une saine économie de marché, le gouvernement se devait d'intervenir pour soutenir un meilleur équilibre entre les forces en présence, soit les entreprises et les utilisateurs de ces services.

b. Extrants du programme

Le Conseil exécutif puis la Commission des services d'utilité publique qui lui succéda, en tant que tribunal administratif, détenaient un pouvoir décisionnel qui lui permettait de délivrer des permis aux transporteurs ferroviaires, en vue d'offrir à la population des services à des coûts raisonnables. Elle pouvait fixer des taux et tarifs.

c. Organisme responsable du programme

La Commission des services d'utilité publique (qui s'était substituée au Conseil exécutif en 1909) était mandatée par l'Assemblée législative pour administrer, appliquer et veiller au respect de ses ordonnances concernant la réglementation économique.

d. Clientèle-cible du programme

L'ensemble des utilisateurs du transport ferroviaire, tel le public qui emprunte les trains, les agriculteurs et les entreprises qui ont recours au chemin de fer pour expédier leur production.

e. Durée du programme

Ce programme a été institué en avril 1869 lors de l'adoption de l'*Acte des chemins de fer*. Ces dispositions étaient toujours en vigueur le 31 décembre 1920.

Programme de réglementation de la sécurité

a. Objectifs et raisons d'être

Ce programme cherche à favoriser, chez les transporteurs ferroviaires, le respect de normes minimales de sécurité, de construction, ainsi que l'adoption de règles uniformes d'exploitation permettant de pallier aux erreurs et aux négligences techniques, conduisant souvent à des accidents coûteux en pertes humaines et matérielles. Par son intervention, le législateur voulait également assurer, aux passagers d'un train, un voyage s'effectuant sans dangers et aux citoyens côtoyant régulièrement une voie ferrée, des conditions de vie sécuritaires ⁽⁵⁴⁾.

Cette réglementation avait été rendue nécessaire en raison des fréquents accidents impliquant des convois. En juin 1864, une terrible tragédie ferroviaire impliquant un train de voyageurs du Grand Tronc survient dans la ville de Beloeil au Québec ⁽⁵⁵⁾. Cent personnes y ayant perdu la vie, les dirigeants gouvernementaux n'hésitèrent pas à prendre des mesures coercitives dans le dessein d'éviter la répétition d'une telle catastrophe.

b. Extrants du programme

Le premier moyen dont dispose l'organisme responsable du programme est l'ordonnance qui généralement fait suite à un rapport d'enquête mené, par exemple, suite à un accident ou à une inspection.

L'ordonnance est ni plus ni moins la décision rendue par les membres du Comité ou de la Commission quant aux mesures devant être prises par un ou plusieurs transporteurs, pour corriger des conditions d'opération dangereuses et pour se conformer aux normes minimales de construction ou aux règles de sécurité élémentaires édictées par la loi.

Le second extrant de contrôle est l'inspection annuelle des chemins de fer soumise à la juridiction de l'Assemblée et conduite par l'ingénieur mandaté par le Comité des chemins de fer.

Les coûts de cette inspection étaient assumés par les entreprises ferroviaires qui devaient verser chaque année pour chaque kilomètre de rail possédé, 6,22\$ au Fonds d'inspection des chemins de fer ⁽⁵⁶⁾. Cette mesure a été adoptée en 1880, avec l'ambition de faire assumer l'ensemble des frais inhérents de cet examen annuel par ceux qui commandaient cette obligation légale, au bénéfice de l'ensemble de la population.

(54) CANADA. Groupe d'étude au Groupe de travail chargé de l'examen des programmes (1985) Croissance économique: Transport, p. 57.

(55) LEGGET, Robert (1987) Railways of Canada, p. 51.

(56) Acte à l'effet d'amender et refondre "l'Acte des chemins de fer de Québec, 1869," et les actes qui les amendent, S.Q. 1880, c.43, article 96.

c. Organisme responsable du programme

Le Comité des chemins de fer assura la gestion intégrale de ce programme d'avril 1869 jusqu'en 1909. Durant cette dernière année, le législateur a transféré ce mandat à la Commission des services d'utilité publique. L'administration du volet inspection du programme de réglementation de la sécurité fut confiées aux fonctionnaires du Bureau des chemins de fer; toutefois, ils demeuraient soumis, dans ce travail, aux pouvoirs de la Commission. Cet acte contribuait à décentraliser cette activité et à donner un caractère plus administratif que judiciaire à l'inspection.

d. Clientèle-cible du programme

L'ensemble de la population québécoise ainsi que les entreprises ferroviaires étaient concernés par ce programme.

Tous sont appelés à profiter des effets positifs, tant sociaux qu'économiques, engendrés l'exploitation de chemins de fer oeuvrant dans des conditions plus sécuritaires. Le programme permettait d'assurer le mieux-être des utilisateurs de ce mode de déplacement et des cheminots tirant leur gagne-pain de ces entreprises.

e. Durée du programme

Le programme a été mis sur pied en avril 1869. Au 31 décembre 1920, il était toujours en application. Au cours des décennies, des modifications mineures sont venues le transformer en vue de l'adapter à l'évolution technologique, législative et sociétale, à laquelle était soumise l'État québécois.

11.3 CONCLUSION

Ce chapitre qui s'achève a permis de démontrer que, dans la première phase de la politique ferroviaire, le gouvernement a consacré beaucoup d'énergies et d'extrants financiers pour soutenir le transport ferroviaire en terre québécoise. Dans le dessein d'arriver à ce but, il n'a pas hésité à établir une structure administrative légère et des programmes supplétifs, dont les visées ne cherchaient pas à déloger le secteur privé de ce champ d'activité, mais plutôt à orchestrer et à soutenir son action.

Sans cet apport si souhaité par les forces sociétales qui prit plusieurs formes, il est permis de douter que le développement du réseau ferroviaire ait pu s'effectuer à un rythme aussi accéléré. Les mécanismes politico-administratifs, les extrants de programmes et les éléments

déclencheurs ayant suscité leur création, étant soumis, il est maintenant possible d'analyser, par le biais d'une étude de cas, l'efficacité de la politique ferroviaire à générer des effets sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Cette démarche sera entreprise après l'étude des périodes 1921-1970 et 1971 et 1990.

CHAPITRE XII

MATURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET INDIFFÉRENCE QUÉBÉCOISE 1921-1970: LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Dès l'aube du XX^e siècle, le peuple québécois, qui depuis son arrivée en terre américaine, s'était restreint à la pratique d'activités économiques de type traditionnel (p. ex. l'agriculture) aborda rapidement l'ère industrielle. Ces changements permirent au Québec de s'affranchir de plusieurs biens qu'il devait jusque-là importer. Toutefois, les faibles débouchés qu'offrait son marché domestique pour écouler sa production nationale, amènera le Québec à exporter sur les marchés internationaux en vue de maintenir une production de masse.

Voulant favoriser la reprise économique au Québec, les gouvernements qui se succédèrent ont instauré une gamme de privilèges spéciaux et d'alléchants dégrèvements fiscaux afin d'attirer les investissements de capitaux étrangers. Phénomène nouveau, des usines appartenant à de puissants conglomérats étatsuniens apparaissaient un peu partout sur le territoire. C'est le début d'une nouvelle ère amorcée avec le premier conflit mondial et qui s'accrut avec la Seconde Guerre. L'arrivée de ces investissements étatsuniens ne cessera alors de s'amplifier. Les hostilités ayant placé les pays européens en mauvaise posture financière, leurs investissements en terre québécoise devinrent plus rarissimes, laissant le champ libre aux voisins du Sud ⁽¹⁾.

La réorientation de l'économie du Québec vers des activités de type industriel tablant sur ses avantages géo-économiques (p. ex. la présence de mines de fer), qui encouragea son intégration au circuit productif et commercial nord-américain, livra ses premiers fruits durant la décennie 1920. Bien que ce mouvement ait été sérieusement ralenti par le krach de 1929, ce processus fut irréversible. Nonobstant les aspirations de certaines forces qui profitèrent de cette période de stagnation pour lancer la colonisation vers l'Abitibi-Témiscamingue et sur la

(1) BLANCHARD, Raoul (1960) Le Canada français: Province de Québec, p. 183.

marge de l'oekoumène québécois, avec l'appui financier du gouvernement ⁽²⁾, cet intermède n'est que temporaire. La Seconde Guerre mondiale donna une nouvelle impulsion industrielle à l'économie nationale.

En Amérique du Nord, l'après-guerre inaugure le début d'une croissance sans précédent. Durant la décennie 1946-1956, le produit national brut par habitant au Québec augmenta de 106% ⁽³⁾. Deux motifs sont à l'origine de ce nouvel essor. En premier lieu, les familles nord-américaines disposant de nombreuses économies ne demandaient qu'à les consommer en biens durables. De plus, la capacité productive des principales puissances européennes ayant été fortement affaiblie par le conflit mondial, les États-Unis devenaient la planche de salut pour la réédification du Vieux Continent.

Ces occurrences conjuguées postérieurement à la guerre de Corée favorisèrent une augmentation phénoménale de 54,6% de la production mondiale de minerai de fer, entre 1950 et 1955 ⁽⁴⁾. Le Québec, par sa position géographique privilégiée sur le continent nord-américain, devient une des zones d'approvisionnement des États-Unis, ce que le premier ministre Maurice Duplessis (1890-1959) ne manquait pas de faire valoir.

L'État québécois vécut durant ces années ses plus belles heures du libéralisme économique qui atteignit son apogée sous le règne Duplessiste (1936-1959). Dans le Discours du budget de 1951, le trésorier Onésime Gagnon résume la philosophie économique guidant son gouvernement, en citant le pape Pie XII (1876-1958):

L'économie, pas plus d'ailleurs qu'aucune branche de l'activité humaine, n'est de sa nature une institution d'État: elle est à l'inverse, le produit vivant de la libre initiative des individus et de leurs groupes librement constitués.

Le propriétaire des moyens de productions, quel qu'il soit...doit rester maître de ses décisions économiques...⁽⁵⁾

Ces gouvernants qui accueillait à bras ouverts les capitaux étatsuniens se trouvaient à soutenir l'essor de l'économie québécoise. En parallèle, ils favorisaient une plus grande soumission de l'État québécois face aux investissements étrangers. Malgré qu'ils adhéraient

(2) Le Discours du budget de 1951 révèle que durant l'année fiscale 1936-1937, le gouvernement consacra 9 630 031,14\$ à la colonisation, soit 13,8% de ses dépenses totales.

(3) TREMBLAY, Rodrigue (Dir.) (1976) L'Économie québécoise. p. 486.

(4) CANADA. Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources (1984) L'industrie canadienne du minerai de fer: Problèmes actuels et entrevus. p. 19.

(5) QUÉBEC. Département du Trésor (1951) Discours sur le budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon. p. 41.

au credo du laisser-faire, le gouvernement du Québec ne se gênait pas pour intervenir et investir massivement afin d'aménager le territoire en infrastructures essentielles aux besoins logistiques des entreprises multinationales (p. ex. routes).

Durant cette période, le développement du territoire se déplaça au-delà du 48^o parallèle. L'Abitibi est soulevée par un essor considérable, grâce à ses richesses minières et l'implantation de voies ferrées qui permettait leur transport vers les grands centres industriels nord-américains. Le même scénario se reproduisit durant la décennie cinquante sur la Côte-Nord.

Le gouvernement du Québec, à l'exception de l'embranchement du Transcontinental, n'injecta plus de nouveaux fonds dans la construction ferroviaire. Ces entreprises s'avéraient de plus en plus coûteuses comme en feront foi les chiffres présentés dans le prochain chapitre. Dorénavant, cet effort sera dévolu au gouvernement fédéral, mais également aux compagnies privées, principaux constructeurs de voies ferrées québécoises au XX^e siècle, par le biais des projets d'exploitations minières du Québec-Labrador ⁽⁶⁾.

Quoique cette politique économique engendre un essor certain, le géographe Blanchard (1960) allègue que “le développement de la Province, qui est considérable, s'effectue suivant un mode quasi colonial” ⁽⁷⁾. Il estime qu'au cours des années 1950, cinquante pour cent des industries québécoises sont sous contrôle étatsunien, le reste se partageant entre capitaux britanniques et canadiens-anglais. Les francophones occupaient alors peu de rôles stratégiques dans le développement et la direction de ces usines.

La croissance se poursuivit jusqu'au milieu de cette décennie. En 1957, débuta une des pires récessions économiques que le Québec ait vécus depuis la Grande crise de 1929. La demande pour les produits de consommation et les matières premières subit une diminution importante à cause d'une saturation des marchés commerciaux internationaux. Ce marasme était intimement lié à l'entrée de pays en voie de développement dans certains secteurs industriels qui, grâce à une main-d'oeuvre peu dispendieuse arrivait à produire des biens à des coûts inférieurs à ceux manufacturés au Québec. La fin de la reconstruction en Europe et de la guerre de Corée eurent pour conséquence d'amplifier ce mouvement. Le chômage connaît alors une remontée spectaculaire au Québec, la croissance économique stagne et les nouveaux investissements se font rares. Cette stagnation se fait sentir surtout du côté des

(6) Pour une connaissance plus approfondie sur ce sujet, il est recommandé de consulter l'essai de maîtrise de Richard Leclerc, intitulé *L'infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador*.

(7) BLANCHARD, Raoul (1960) Op.cit., p. 184.

industries agricoles et d'extraction des richesses naturelles. C'est d'ailleurs dans ces deux secteurs que la majorité de la main-d'oeuvre québécoise oeuvrait.

Durant les années cinquante, prenant conscience de la quasi-colonisation et exploitation économique du Québec par des intérêts capitalistes étrangers, des groupes d'intellectuels ainsi que le mouvement syndical préconisèrent l'instauration de mesures sociales pour protéger les travailleurs contre les fluctuations économiques. Le seul moyen pour revivifier cette économie était d'octroyer un rôle majeur au gouvernement pour qu'il coordonne et finance un développement qui se voudrait plus affranchi des soubresauts de la conjoncture économique internationale. Le gouvernement du Québec se voyait confier ce mandat par la population, car comme le souligne Balthazar (1986) il était:

[...] le seul grand capitaliste francophone capable tant soit peu de rivaliser avec les grandes entreprises anglophones d'Amérique du Nord [...].

[...] La nation dite canadienne-française allait s'identifier de plus en plus au territoire québécois. Cela était bien naturel dans la mesure où le principal moteur du dynamisme national était l'État québécois ayant juridiction sur son seul territoire. (8)

Le Parti libéral entama une lutte contre le régime de l'Union nationale qui venait de perdre son chef (9). En 1960, des élections générales sont déclenchées. On dénonce les Unionistes d'avoir mené le pays à un sous-développement sur tous les plans. Les Libéraux proposèrent un éventail de réformes sociales, économiques et politiques majeures.

Élu lors du scrutin du 22 juin, le nouveau gouvernement met en place les premiers jalons de la Révolution tranquille. De nouvelles structures sont instaurées pour moderniser le Québec, comme le ministère de l'Éducation. Dans le domaine économique, il se donne un ensemble d'outils pour stimuler la souveraineté nationale dans certains secteurs d'activités stratégiques, tels Hydro-Québec et la Société générale de financement. C'était le début d'un temps nouveau.

CHAPITRE XIII

(8) BALTHAZAR, Louis (1986) Bilan du nationalisme au Québec. pp. 133-134.

(9) Maurice Duplessis est décédé le 7 septembre 1959 à Schefferville (Côte-Nord).

MATURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET INDIFFÉRENCE QUÉBÉCOISE 1921-1970: LES DÉTERMINANTES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE

Dans cette seconde analyse des déterminantes de la politique ferroviaire, l'étude de contenu s'effectuera plus brièvement que dans la section antécédente. Le nombre restreint de données disponibles pour les années 1921 à 1970, associé au fait que l'interprétation déjà soumise pour expliquer certains traits des messages, s'applique dans l'ensemble aux informations analysées dans la présente partie. Dans le dessein d'éviter toute redondance, ces explications ne seront pas répétées.

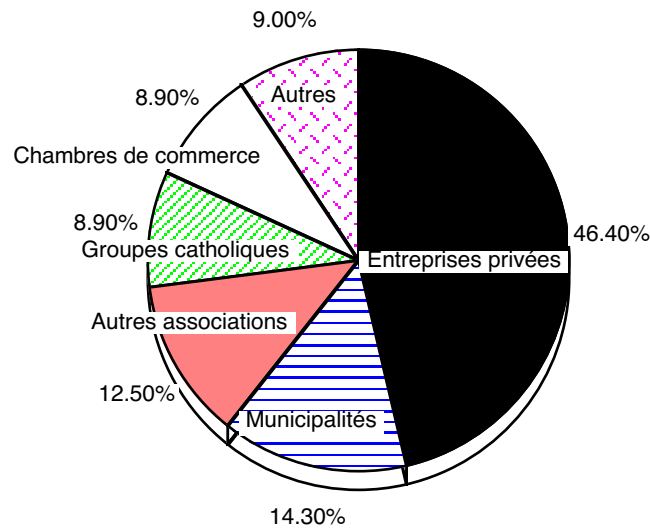
Par ailleurs, l'analyse de contenu sera ici moins approfondie, sachant que les demandes des forces sociétales et le processus décisionnel des forces gouvernementales ne se sont pas convertis en extraits qui auraient pu avoir des effets sur le territoire.

13.1 LA REPRÉSENTATIVITÉ D'INTÉRÊT

Tandis que chez les forces sociétales, les intervenants sont sensiblement issus des mêmes sphères d'activités qu'au cours des années 1867 à 1920, dans le camp gouvernemental la situation est différente, surtout à partir de la décennie 1930 (Annexe I).

L'entreprise privée dominait toujours le discours des agents sociétaux en produisant 46,4% des messages, suivie de loin par les municipalités (14,3%), les autres associations (12,5%), les groupes religieux catholiques (8,9%), et les Chambres de commerce (8,9%) (figure 13.1). Par rapport à l'époque précédente, les compagnies ont accru leur portion du discours en raison du déclin de l'intérêt pour le transport ferroviaire manifesté par les groupes issus des communautés locales.

Figure 13.1: FORCES SOCIÉTALES EN PRÉSENCE, 1921-1970



Fidèles supporters de ces initiatives pendant de nombreuses années, les groupes spontanés, qui étaient constitués d'humbles citoyens soucieux de récolter quelques fruits de la prospérité générée par l'arrivée du rail dans leur contrée, furent des éléments non négligeables qui firent la cabale auprès de leurs députés québécois en faveur du transport sur rail. Durant ces décennies du XX^e siècle, aucune de ces associations ne s'est constituée pour signifier son appui à la construction ou à l'octroi de subsides aux chemins de fer. Les entrepreneurs avaient perdu dans le soutien de l'habitant un allié précieux qui cautionnait sans ambages ses projets. Il percevait une communauté d'intérêts avec la compagnie qui ne serait que bénéfique sur ses conditions de vie souvent misérables.

Cette transformation du profil des démarcheurs constitue une des causes du désengagement total du gouvernement québécois de ce secteur. Ne bénéficiant plus de l'appui populaire d'antan, car l'industrialisation ayant réglé une partie des problèmes d'emploi auxquels était confronté le Québec à la fin du XIX^e siècle, la construction ferroviaire ne constituait plus la priorité des priorités pour les hommes politiques, sachant que ce thème n'était plus très considéré pour remporter une élection. Le gouvernement était désormais plus soucieux de développer un réseau routier densifié sachant que, d'années en années, le nombre d'automobilistes augmentait, ce qui l'incitait à satisfaire les besoins de cette clientèle d'électeurs.

Quant aux agents gouvernementaux, la représentativité des messages des députés est moindre que celle engendrée par les membres de l'Administration, pour la seule et bonne raison que les *Débats de l'Assemblée législative* n'ont pas été publiés pour la période 1921 à 1962. La proportion des communications se partage également entre le Parti libéral et

l'Union nationale qui succéda au Parti conservateur en novembre 1935. Ces deux formations politiques formèrent tour à tour le gouvernement du Québec durant ces années ⁽¹⁾.

L'Administration québécoise, qui connaît de profondes mutations structurelles par l'augmentation fulgurante du nombre de ministères et d'organismes centraux (p. ex. Office de planification et de développement du Québec), reflète l'accroissement de ses responsabilités étatiques, suscitées par l'essor des besoins que sollicite une société contemporaine, ce qui se répercuta dans son organisation et ses activités. Ce mouvement, qui prit son envol sous le premier mandat de l'Union nationale, démontrait une volonté politique de soutenir (et non pas d'initier ou de diriger) le développement de l'État québécois, en appuyant le processus d'industrialisation et d'urbanisation enclenché au début du XX^e siècle. Des ministères de soutien technique, comme Industrie et Commerce et Affaires municipales, furent créés en 1936 à cette fin. Les ajouts successifs à la structure gouvernementale, comme le ministère des Transports et Communications (1952), favorisèrent une déconcentration à l'intérieur de l'Administration, des messages ferroviaires jusqu'alors monopolisés par le Conseil exécutif, les Travaux publics et la Colonisation.

Ce sont toujours ces trois derniers organismes, directement impliqués dans l'élaboration des grandes orientations et la gestion de la politique qui occupaient le haut du pavé s'arrogeant plus de la moitié (54,5%) du discours ferroviaire. Néanmoins, à partir des années 1960, les choses évoluèrent en faveur du ministère des Transports et Communications, qui devint le porte-parole principal du gouvernement en matière de transports, cela au détriment des autres corps qui y étaient historiquement impliqués depuis 1867. Les interventions de ce ministère, qui étaient inexistantes durant les années 1950, furent fréquentes durant la décennie suivantes (11,4%), ce qui annonçait les transformations à l'horizon quant à l'intendance du dossier ferroviaire dans l'appareil gouvernemental.

13.2 L'ORIGINE ETHNIQUE

En comparaison avec les années 1867-1920, les francophones sont beaucoup mieux représentés au sein de tous les groupes sociétaux. C'est à l'intérieur des hautes sphères politiques de la structure gouvernementale que leurs progrès sont les plus significatifs. Le nombre de députés anglophones diminua à l'Assemblée ainsi qu'au Conseil exécutif, où les postes ministériels qu'ils réussissaient à obtenir sont beaucoup moins stratégiques au sein du

(1) Le Parti libéral forma le gouvernement du Québec de 1921 à 1936, de 1939 à 1944, de 1960 à 1966 et à partir de 1970. Quant à l'Union nationale, elle garda les rennes du pouvoir de 1936 à 1939, de 1944 à 1960 et de 1966 à 1970.

gouvernement en antinomie à la situation prévalant dans les premières années de la Fédération (2).

Durant cette période, mais plus particulièrement à partir des années 1940, l'apparition d'une classe moyenne et instruite chez les francophones, accéléra la prise en main de leurs destinées, ce qui est perceptible dans l'analyse de contenu, qui révèle que 85,1% des messages leur sont imputables. Ils optimisèrent leur pénétration au sein des principales institutions québécoises pour asseoir un pouvoir délaissé souvent aux anglophones. Seules les entreprises privées demeuraient la chasse gardée de la minorité québécoise anglophone au détriment des fils de la France qui ne possédaient pas le capital nécessaire pour en faire autant, ainsi que l'attrance pour ces activités relevant plus du matériel que du spirituel.

Alors que leur poids démographique au sein de la population québécoise varia de 80% à 80,7% entre 1921 et 1970 (3), les francophones sont désormais des émetteurs sureprésentés dans toutes les catégories, sauf dans les entreprises privées où 50% des messages sont imputables aux anglais. Dans la très francophone fonction publique (4), la totalité des messages est réalisée par le groupe ethnique dominant (5), tandis que la tendance est presque semblable au Parlement.

Ces données démontrent l'évolution réalisée par les francophones au cours de ces années. Les anglophones disparurent de la plupart des institutions stratégiques de la société québécoise, sans toutefois abandonner leurs influences au sein de l'État. Ils y demeuraient fort actifs en contrôlant en harmonie avec des capitalistes étrangers les destinées économiques du Québec.

13.3 LA REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE DU DISCOURS

Il existe une disjonction entre les résultats des forces sociétales et les agents gouvernementaux relativement aux choix des régions devant être privilégiées pour accueillir

(2) En 1944, lorsque le premier ministre Duplessis nomma Onésime Gagnon, trésorier, la tradition établie depuis 1867 à l'effet que ce poste stratégique revenait à un élu anglophone, fut rompue.

(3) BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Le Québec en chiffre de 1850 à nos jours. pp. 39 et 47.

(4) En 1959, 95,5% des fonctionnaires avaient le français comme langue maternelle. Une décennie plus tard, cette proportion se situait à 97,4%. -Cité dans: Gow, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. p. 338.

(5) Il est intéressant de noter que l'attraction de la culture anglaise amenait certains députés, ministres et hauts-fonctionnaires francophones à utiliser la langue anglaise dans leurs communications écrites avec l'Administration.

de nouvelles voies ferrées (figures 13.2 et 13.3, tableau 13.1). Ces différences sont en fait un reflet de deux types de développement octroyé au chemin de fer par les intervenants, dont les effets sont intrinsèquement hétérogènes sur la géographie régionale d'un territoire, mais complémentaires dans la dimension intégrale d'un État, soit: 1) l'ouverture de terres pionnières par une voie de pénétration; ou 2) la consolidation du réseau existant dans les régions industrielles déjà desservies (le choix des politiciens).

Tableau 13.1: DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE DES SUBSIDES AU TRANSPORT FERROVIAIRE ET DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES ET GOUVERNEMENTALES (1921-1970)

Administration publique	Députés	Forces sociétales	Subsides
1. Outaouais	1. Mauricie-Bois-Fr.	1. Abitibi-Témis.	1. Abitibi-Témis.
2. Abitibi-Témis.	2. Montréal/Rive Nord	2. Saguenay-Lac-St.	
3. Québec	3. Montréal-Centre/Québec	3. Outaouais	
4. Saguenay-Lac-St.	4. Estrie	4. Montréal/Rive Nord	
5. Montréal/Rive Nord	5. Est du Québec	5. Mauricie.	
6. Côte-Nord	6. Saguenay-Lac-St.	6. Québec	
7. Montréal-Centre	7. Montréal/Rive Sud	7. Est du Québec	
8. Est du Québec/Mauricie.	8. Abitibi/Côte-Nord	8. Montréal-Centre	
9. Montréal/Rive Sud		9. Côte-Nord	
		10. Montréal/Rive Sud	
64,9%	8%	66,2%	
Régions périphériques			

Les préférences des forces sociétales pour les régions périphériques (66,2%) et, dans une moindre mesure de l'Administration (64,9%), étaient la résultante de la popularité de ces contrées auprès de groupes, dont l'existence ou l'accomplissement d'objectifs idéologiques, sociaux ou économiques était intimement liée à la mise en valeur de ces contrées. Successivement, des régions comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'Outaouais et l'Abitibi-Témiscamingue sont le point de mire des requêtes et des projets des agents.

figure 13.2 + fig 13.3+ fig 13.4

Une des régions qui suscita le plus l'attention des *planificateurs* ferroviaires est l'Abitibi-Témiscamingue (figure 13.4). Sa croissance démographique et la présence de richesses minières et forestières, ainsi qu'un potentiel agricole certain, en firent un territoire de plus en plus convoité. Nonobstant ces prérogatives géo-économiques, elle était privée d'une voie de circulation directe qui aurait facilité les échanges commerciaux avec la métropole.

Le réseau ferroviaire ayant été conçu dans une perspective géopolitique canadienne, c'est-à-dire dans l'axe est-ouest, il s'avérait plus économique de faire transporter ces ressources vers l'Ontario pour qu'elles y soient transformées, ce qui désavantageait l'économie québécoise

(6). En 1921, il n'existait aucun accès ferroviaire aux terres situées entre la rivière des Outaouais et la ligne du Transcontinental (Annexe D). Dans le dessein de remédier à ce problème, le gouvernement du Québec finança la construction d'un réseau routier pour compenser ce déficit, afin de ne pas ralentir le développement du territoire. Toutefois, l'essor de l'industrie minière exigea l'établissement d'un chemin de fer pour relier la région avec les grandes agglomérations industrielles.

A la fin des années 1920, malgré les protestations du gouvernement Taschereau (1920-1936) qui voyait d'un mauvais oeil que la production minière soit évacuée par l'Ontario, le Nipissing Central est ouvert. Cet embranchement de 97 km, qui relie Rouyn-Noranda à la voie du Temiskaming & Northern Ontario Railway, a eu pour effet de structurer les échanges commerciaux de l'Abitibi-Témiscamingue en fonction du réseau ferroviaire ontarien, renforçant du même coup la dépendance et l'intégration de cette région à l'économie ontarienne. Cette situation était la conséquence de la volonté ontarienne d'étendre l'arrière-pensée torontois vers l'Abitibi-Témiscamingue. Dans cette stratégie géopolitique, la présence et la position géographique du tronçon de la société d'État ontarienne fut d'un apport précieux, sachant qu'il n'existait pas en Abitibi-Témiscamingue de chemin de fer concurrent.

[...] l'emprise du commerce ontarien demeure puissante sur le Témiscamingue et l'Abitibi: les premières voies ferrées y ont été disposées en fonction de la province voisine et aussi les premières routes; les Compagnies minières qui s'y établissaient étaient ontariennes et gardaient leurs relations avec Toronto. Ainsi l'Ontario a-t-il pu prendre les devants, s'emparer du trafic d'importation dans ces comtés et fait-il le nécessaire pour le garder. (7)

Le gouvernement du Québec contesta, sans succès, jusqu'au Conseil privé le droit du Nipissing Central de pénétrer sur son territoire. Dans le dessein de ne pas compromettre l'établissement de l'usine de Mines Noranda et devant les coûts exorbitants qu'entraînerait la construction d'une voie ferrée à l'intérieur de l'État québécois, le gouvernement révisa sa position. Le Conseil exécutif ira même jusqu'à verser 250 000\$ pour la construction du tronçon encourageant, avec son assentiment, la dérivation des richesses naturelles vers l'Ontario. Les conséquences de la décision québécoise se firent sentir rapidement. Durant la

(6) Dans une lettre adressée, le 9 octobre 1937, au directeur des chemins de fer, Louis Coderre du ministère des Affaires municipales, Industrie et Commerce estimait que ce projet ferroviaire “ raccourcit d'une manière appréciable la distance entre Montréal et Amos et permet au marché de Montréal d'approvisionner, à meilleur compte, les villages miniers qui se trouvent dans cette région qui, jusqu'à présent, s'approvisionnent à Toronto, à meilleurs conditions et font venir leurs matières premières à meilleur marché et à des taux plus bas que s'ils les faisaient venir de Montréal.”

ANQ, Fonds du Ministère des Travaux publics (Bureau des chemins de fer), E25, Article 743, Lettre de Louis Coderre, 9 octobre 1937.

(7) BLANCHARD, Raoul (1960) Le Canada français: Province de Québec, p. 227.

décennie 1930, 75% du trafic ferroviaire de la région empruntait ce chemin de fer ontarien (8).

Afin de remédier à cette situation, plusieurs groupes et personnalités, dont l'économiste Esdras Minville (9) souhaitèrent dès 1925, la prolongation de la subdivision Saint-Agathe du Canadian Pacific en direction d'Amos. Leurs objectifs consistaient à briser l'isolement de cette contrée au sein de l'État québécois en favorisant son intégration géo-économique à l'arrière-pays montréalais plutôt que torontois (figure 13.4).

En vue de calmer ces intervenants qui effectuaient du démarchage en faveur du chemin de fer depuis quelques années, dans l'euphorie de la victoire électorale, le nouveau gouvernement de l'Union nationale se montre intéressé à discuter du projet. Devant l'indifférence des grandes compagnies ferroviaires canadiennes face à ce projet, un groupe d'entrepreneurs québécois se constitua et obtint en 1937 une charte de l'Assemblée législative créant le Québec Occidental qui devait construire ce tronçon.

L'étude des documents ministériels démontre l'attention que porta l'Administration à cette entreprise. En novembre 1937, le Secrétaire provincial Albiny Paquette engagea un ingénieur afin qu'il étudie un tracé possible entre Mont-Laurier et la région minière du nord-ouest québécois (10). Les *départements* de la Colonisation, des Affaires municipales, Industrie et Commerce, des Mines et Pêcheries, par l'entremise de leur ministre et de leur sous-ministre, appuyèrent l'entreprise. Malgré cette volonté apparente, le pouvoir politique en raison de sa philosophie économique, n'était guère prêt à s'engager financièrement dans cette aventure. Cette idée et ces appuis tacites, qui demeurèrent sur papier, ne furent qu'un exutoire pour des hommes politiques soucieux de démontrer que, contrairement au précédent gouvernement libéral qui avait démissionné dans ce dossier en subventionnant le Nipissing Central, l'Union nationale avait à cœur les intérêts du Québec.

En parallèle, la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la ville de Québec, pôle de cette aire géographique, réclamait sa part du gâteau de l'exploitation minière du Nord québécois. A partir de l'année 1934, dans l'esprit de la crise économique, ils effectuèrent un démarchage intense en vue d'obtenir la construction d'une voie ferrée entre Chibougamau et leur territoire. Le gouvernement du Québec accorda même un subside à la Québec, Saguenay et

(8) ANQ, Op.cit., Article 742, Lettre de Fernand De Haernem de la Ligue de l'Achat chez nous, adressée à J. Bourque du ministère des Travaux publics, 19 février 1938.

(9) MINVILLE, Esdras (1981) Plan et aménagement: les secteurs de base. pp. 246-247.

(10) ANQ, Op.cit., Article 742, Lettre de Monsieur Papineau à Ivan Vallée, 21 mars 1938.

Chibougamau, qui malheureusement fit faillite avant d'avoir complété ce lien ⁽¹¹⁾. Suivant Minville (1981), ce chemin de fer devait donner au Saguenay-Lac-Saint-Jean les moyens de diversifier son activité économique trop à la merci des variations intrinsèques d'une économie mono-industrielle qui ne pouvait que compromettre à long terme le développement et la stabilité de cette région ⁽¹²⁾.

[...] tout le monde admet aujourd'hui la nécessité de décentraliser l'activité économique [du Québec]. Pour desservir la région du nord, Québec est tout en aussi bonne position que Montréal, lequel d'ailleurs, grâce à son rattachement à l'Abitibi via Maniwaki et Mont-Laurier aura sa part. Mais il y a plus: la région du Lac-Saint-Jean, si profondément atteinte par la crise et le désarroi persistant de l'industrie du papier, a besoin de se réorganiser sur une base nouvelle. Il faudrait y établir des industries stables. Or, Chicoutimi est un port de mer de bel avenir. L'établissement à Chicoutimi et dans les environs d'usines d'affinage remédierait considérablement à la carence actuelle de l'industrie du papier et à l'instabilité économique de la région, dépendante pour ainsi dire de cette seule industrie. Logiquement, dans l'intérêt bien compris [du Québec] tout entier, le Lac-Saint-Jean devrait servir d'exutoire à l'arrière-pays minier ⁽¹³⁾.

Alors que le clergé était en quête de zones de colonisation, les entreprises privées cherchaient des sources d'approvisionnement en richesses naturelles situées à proximité des grands centres industriels, tout en étant bon marché. Ces projets, auxquels le rail était d'un appui logistique précieux, avaient tous pour ambition de faire reculer l'oekoumène au-delà des terres vierges du nord-ouest québécois. La vision qu'avaient ces groupes de l'aménagement du territoire et du développement économique régional était annonciatrice de l'essor que devait connaître ce coin de pays.

Suivant l'origine ethnique des intervenants sociétaux, il ressort que les francophones avaient plus à coeur que les anglophones l'ouverture par le rail de régions de colonisation (figure 13.5). Alors que les premiers plaçaient au dernier rang de leurs priorités les régions métropolitaines appelées à recevoir de nouvelles voies ferrées, les anglophones avaient tendance à appuyer des projets ayant une dimension urbaine, particulièrement *montréalaise*, et orientées vers l'industrie. Cela ne les empêchèrent pas d'opter en arrière-plan pour les

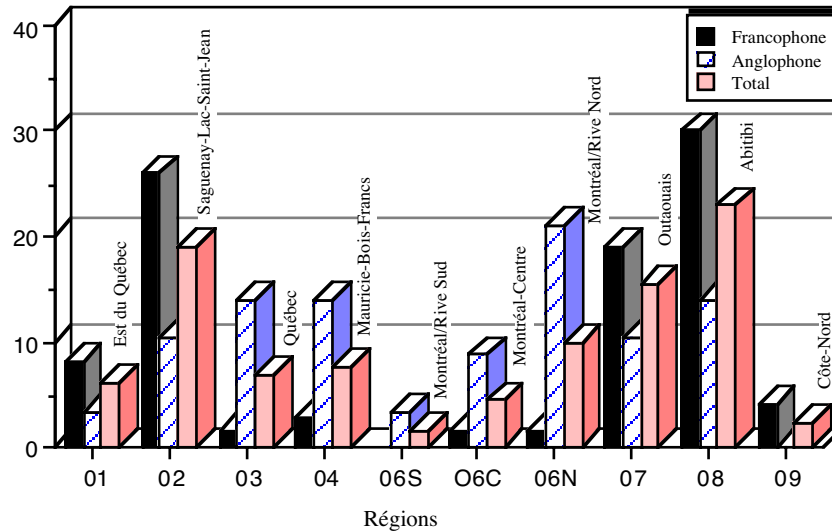
(11) Devant les requêtes perpétuelles des gens du Lac-Saint-Jean, CN Rail construisit durant les années 1950, à la demande du gouvernement fédéral, un tronçon de 229,8 kilomètres reliant Saint-Félicien à Chibougamau.

(12) Comme le révèle Angers (1981) dans *Plan et Aménagement: les secteurs de base*, à la page 248, ce tronçon n'a pas suscité les attentes escomptées sur l'économie du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Le chemin de fer "n'a jamais servi aux fins pour lesquelles il avait été réclamé. En effet, on construisit en même temps quand même l'autre chemin de fer Chibougamau-Senneterre pour diriger vers Noranda le raffinage des métaux tirés des mines de Chibougamau. Les intérêts de l'Ontario l'avaient de nouveau emporté sur ceux du Québec".

(13) Ibid.

régions de colonisation situées aux limites de l'oekoumène, grenier de ressources pour leurs entreprises.

Figure 13.5: LES RÉGIONS CONVOITÉES EN VERTU DE L'ORIGINE ETHNIQUE, 1921-1970



Le professeur Balthazar fournit une interprétation des choix géopolitiques opposant les *deux solitudes*, qui démontre que les intérêts des uns ne sont pas nécessairement ceux des autres:

Les anglophones du Québec n'ont jamais même songé à concevoir leur appartenance dans le cadre du territoire québécois. Ils ont été d'abord [...] des Britanniques. Ils sont devenus des Canadiens à mesure qu'ils bâtissaient ce grand pays. C'est en effet à partir de Montréal, longtemps la métropole, que le Canada moderne a été conçu et construit. C'est à Montréal que les grandes banques se sont installées pour financer le réseau ferroviaire transcanadien. Montréal devint le centre de ce réseau, comme elle était aussi, grâce à ses installations portuaires, le lieu de transit entre l'Ouest du pays et l'Europe. Les anglophones montréalais avaient donc raison de s'identifier au pays. Ils ont même été les plus Canadiens des Canadiens. ⁽¹⁴⁾

Partant de ce constat, la finalité octroyée au chemin de fer par les deux groupes ethniques diffère radicalement, en fonction de la perception qu'ils ont de l'étendue de leur aire d'influence géopolitique en Amérique du Nord (le Canada pour les anglophones et le Québec pour les francophones).

Par opposition aux interventions des non-élus qui reposaient sur une démarche dont les conséquences étaient réparties à moyen et long terme dans l'avenir, la réaction des députés de l'Assemblée législative est plus pragmatique. Elle tablait sur le court terme, les échéanciers

(14) BALTHAZAR, Louis (1986) Bilan du nationalisme au Québec. p. 152.

électorales obligeant. Leur choix portait sur les régions centrales et métropolitaines (92%). Par cette attitude, l'on perçoit une volonté de consolider le réseau existant, dont l'essentiel se localise dans les Basses-terres du Saint-Laurent plutôt que de céder aux visions utopistes et coûteuses de développement nordique. Le rail ne constituait plus, comme au XIX^e siècle, l'unique bouée de sauvetage devant assurer le progrès du peuple québécois, qui devait se replier sur l'agriculture pour assurer sa subsistance, boudé par la première révolution industrielle. C'est pourquoi, il ne figurait plus parmi les priorités des hommes politiques.

Néanmoins, l'Union nationale (ancien Parti conservateur), dont le discours politique était nettement traditionaliste, ruraliste et régionaliste, ce qui plaisait à son électorat et à ceux qui participaient au pouvoir politique, favorisait les régions périphériques (10,5%). Monière (1977) donne une explication motivant cette attitude:

Cet éloge du monde rural répondait à des exigences électorales car l'Union nationale trouvait l'essentiel de son soutien politique dans les milieux ruraux qui, en raison de l'archaïsme de la carte électorale, jouissaient d'une sur-représentation, par rapport à leur importance relative dans la population totale.
(15)

Au contraire, le Parti libéral qui s'attachait à la défense et à la promotion de valeurs urbaines dont l'électorat était concentré dans les comtés urbains, ne fait aucunement mention dans son message de ces contrées, qui trouvaient en l'Union nationale leur défenderesse.

A la lumière de ce découpage géographique, il est permis de projeter que les ambitions des différents groupes (p. ex. la colonisation pour le clergé) ont eu une influence déterminante sur les régions désignées dans les messages étudiés. Tout comme au début du XX^e siècle, les élus donnèrent leurs appuis aux régions les plus fortement densifiées en population. Les politiciens, plus préoccupés par la prise de décisions ayant des effets à court terme, favorisèrent les régions et les solutions aptes à générer les retombées rentables électoralement (16).

13.4 L'OBJET D'INTERVENTION

Le transport ferroviaire conventionnel est toujours, dans le discours, celui qui reçoit le plus l'attention des différents intervenants en étant présent dans 98,1% des messages analysés (Annexe J). Il faut également noter, quoique dans une faible proportion (1,9%), l'attention

(15) MONIERE, Denis (1977) Le développement des idéologies au Québec: Des origines à nos jours. p. 303.

(16) Malgré le fait que le gouvernement du Québec n'investissait plus dans le transport sur rail, les hommes politiques québécois, soucieux de bien paraître dans l'opinion publique, n'hésitaient pas à appuyer des projets de chemins de fer en effectuant notamment du démarchage auprès des autorités fédérales.

nouvelle portée aux chemins de fer urbains. Cette sollicitude est d'ailleurs concentrée temporellement à la fin de la décennie 1960. C'est à cette époque que le gouvernement du Québec, confronté aux problèmes d'urbanisation dans la région de Montréal, commença à prendre conscience du rôle que le transport en commun pouvait prendre pour appuyer la réduction de la congestion urbaine engendrée par l'étalement des banlieues.

Les forces sociétales, plus soucieuses de combler des besoins immanents à des objectifs intrinsèques, comme l'expansion de chemins de fer vers des régions au potentiel prometteur qui leur permettraient d'assurer la rentabilité de leurs entreprises, n'ont que peu d'intérêts pour le transport sur rail à vocation urbaine étant économiquement peu rentable.

Les fonctions particulières à ce mode ne correspondaient guère à leurs stratégies de développement territorial (p. ex. la colonisation pour les religieux), tout en n'étant pas une source de profits importants pour les compagnies qui les opèrent. Cette activité étant généralement déficitaire et génératrice d'économies externes ⁽¹⁷⁾ distribuées au sein de la société qui surpasse les bénéfices économiques que pourraient en récolter les entrepreneurs privés, il n'est pas étonnant de constater que dans les trois quarts des cas invoqués, ce sont les agents gouvernementaux qui détiennent le quasi-monopole du discours relatif à ces systèmes.

L'entrepreneur privé n'y voyait plus une source d'enrichissement assez intéressante. Après la Seconde Guerre mondiale, un peu partout en Amérique du Nord, plusieurs se désengagèrent de ce sous-secteur au profit de la propriété publique, au fur et à mesure que la notion de service public se développa à l'égard du transport en commun. Les contraintes imposées par des organismes de contrôle gouvernemental comme la Régie des Transports, dont la mission fondamentale est de prendre le parti des utilisateurs, veillèrent à ce que ces compagnies respectent certaines normes minimales quant aux services dispensés à la population. Ces exigences entamèrent sérieusement la marge de profit de ces entreprises.

Les résultats obtenus sont presque identiques d'une ethnie à une autre à l'égard des différents types de systèmes ferroviaires. Cependant, les francophones ont une plus forte propension à référer au transport ferroviaire urbain en accaparant le discours quant à ce mode (100%). En ce qui concerne le chemin de fer interurbain, il n'y a pas de différence significative entre les deux groupes.

13.5 LES ASPIRATIONS INVESTIES

(17) Soulignons, parmi les économies externes générées par le transport en commun, la production de services permettant le déplacement, à prix modique, d'une strate de la population peu nantie économiquement (p. ex. étudiants) ou la contribution à la réduction de la pollution.

Le transport ferroviaire demeurait l'enfant chéri des intervenants, sachant que 68,6% estimaient que sa fonction primaire était d'appuyer l'aménagement du territoire et le développement économique régional (Annexe K).

C'est auprès des députés que cette aspiration recueillit le moins d'appuis, soit 45,5%, comparativement à 64,6% pour les fonctionnaires et 77,2% pour les forces sociétales. Dans la plupart des situations étudiées jusqu'à maintenant, il est courant de constater que les membres de la fonction publique ont une opinion marquée par le compromis. Il est manifeste que les propos de l'Administration sont influencés par les forces sociétales et les élus, sachant que son activité découle des demandes issues de ces groupes qui agissent sur sa structure. Dans ce contexte, elle se trouvait à emprunter une position prudente sur les dossiers qui lui étaient soumis par son environnement, pour ne pas indisposer personne, ménageant ainsi la chèvre et le chou.

Ventilées, les données révèlent que la colonisation est l'objectif fondamental sur lequel s'appuient les ambitions des agents en matière d'aménagement du territoire. Cette position ne diffère guère des désirs investis au XIX^e siècle.

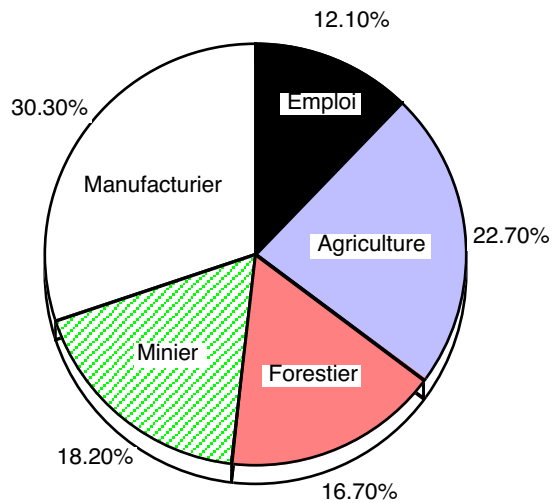
Toutefois, la segmentation des chiffres relatifs aux sous-variables du développement économique régional révèle un phénomène intéressant. Les attentes des promoteurs du rail ont évolué, d'après les mutations économiques auxquelles était soumis l'État québécois depuis quelques années. Maintenant leurs attentes sont intimement liées à des ambitions propres à une société industrialisée. Le rail doit servir avant tout à développer les nouveaux secteurs industriels plutôt que de reproduire la structure économique traditionnelle.

The fortune of the pionner “colonisation” railway changed almost overnight; from the outset it has been an important mover of valuable freight to and from the mines. ⁽¹⁸⁾

L'agriculture n'est plus au premier plan des aspirations investies (22,7). Elle est définitivement surpassée par l'industrie manufacturière (30,3%), ainsi que par les industries d'extractions minières et forestières (34,8%) qui récoltent la faveur des intervenants (figure 13.6).

(18) LEGGET, Robert (1987) Railways of Canada, pp. 195-196.

Figure 13.6: FACETTES DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL, 1921-1970



Ce mouvement vers ces secteurs industriels fut initié par les entreprises privées et les agents gouvernementaux, tandis que la perpétuation de la structure agricole traditionnelle est le produit des institutions contrôlées par les Québécois francophones, comme le clergé catholique, les municipalités et les Chambres de commerce. A cet égard, il existe une forte polarisation entre les intentions des premiers habitants francophones dont les aspirations sont réparties entre l'ensemble des sous-variables, mais avec une prépondérance pour l'agriculture, et les anglophones qui favorisent uniquement les industries minières et manufacturières. L'élite francophone québécoise perçoit toujours le chemin de fer comme un outil d'intervention géopolitique permettant d'asseoir son idéologie et son pouvoir sur l'État, par la perpétuation de la société traditionnelle, qui est transcendée par l'agriculture.

Quant aux Anglais, leur attitude est dictée par des considérations plus économiques. Dorénavant, ils ne se servent plus du paravent de la colonisation et de l'agriculture pour obtenir des élus québécois ce qu'ils désirent, soit des moyens de transports pour exporter les richesses du territoire vers les marchés nord-américains. Devant l'oreille attentive du gouvernement pour ce type de développement, les anglophones ne cachaient plus leurs intentions réelles sous des couverts de missionnaires-colonisateurs comme aux beaux jours de la colonisation.

Quant aux autres aspirations, les coûts du transport sur rail retiennent davantage l'attention de l'Administration avec 15,8% que des forces sociétales (deux pour cent) et des députés qui n'en font aucunement mention. Plus préoccupés par les facettes techniques, les fonctionnaires s'intéressaient souvent à l'instigation des députés, à l'analyse des avantages que pouvait représenter le rail pour l'économie.

Signe du développement et de l'amélioration des conditions de vie au Québec qui se traduit notamment par la réduction des heures de travail au bénéfice du temps de loisirs, la vocation récréo-touristique du rail connaît une certaine popularité. Elle s'accapare 5,7% des propos, ce qui est un des faits saillants de cette seconde phase.

Par ailleurs, le chemin de fer est perçu comme un moyen pouvant favoriser le déplacement d'une manière plus efficace des marchandises (5,7%) et des personnes (3,8%).

Finalement, tant chez les forces sociétales que gouvernementales, le rail est considéré, quoique dans une faible proportion (3,3%), comme un instrument devant alimenter le nationalisme économique. Quoique moins soumis aux querelles partisans, les chemins de fer ne suscitent plus comme auparavant des controverses alimentées par l'esprit électoraliste des politiciens. Ces changements sont illustrés par les données obtenues. En effet, seulement deux pour cent des discours font référence à cette variable, ce qui démontre que le transport ferroviaire n'est plus le centre d'intérêt des délibérations politiques comme au XIX^e siècle.

13.6 LES MOYENS FONCTIONNELS PRÔNÉS

En adjonction avec le désengagement du gouvernement québécois dans ce secteur, les résultats recueillis sont en conformité avec le rôle que s'était octroyé les pouvoirs publics dans la gestion des affaires économiques.

De l'ensemble des intervenants, 52,8% ne mentionnaient aucun moyen par lequel le gouvernement pourrait intervenir dans le secteur ferroviaire, ce qui constitue un renversement important par rapport à la période 1867-1920, alors que ce taux se situait à 12,8%. Cette proportion atteint 66,7% pour les élus du peuple et pour l'Administration (Annexe L).

Les députés n'avaient plus la motivation de consacrer de nouveaux crédits, préférant que le gouvernement prolonge son purgatoire en raison de ses excès antérieurs dans ce secteur. Toutefois, ces agents ne s'opposaient pas (75%) à ce que le gouvernement s'implique par la production d'extrants qui nécessitait des mises de fonds minimales, telles l'aide technique ou des mesures visant à mieux réglementer le transport ferroviaire.

Devant l'indifférence du gouvernement québécois à investir dans les chemins de fer, il n'est pas étonnant de constater que, de part et d'autre, le démarchage auprès du gouvernement fédéral est devenu un moyen populaire (13,6%) qui s'ajoute à la panoplie des tactiques envisagées pour obtenir des fonds publics. C'est vers le gouvernement canadien, gardien des

principaux leviers d'intervention en cette matière, que se détournèrent une partie des agents québécois.

Créé en 1968, le Parti québécois qui propose à l'électorat l'indépendance politique et une association économique avec le Canada, comme alternative, afin d'assurer la survie et le développement du Québec, révolutionnait tout ce qui avait été promis jusqu'à ce jour par les formations politiques traditionnelles. Dans son programme *La Solution: Programme du Parti Québécois présenté par René Lévesque* ⁽¹⁹⁾, il s'engageait, lorsque le Québec aura acquis sa souveraineté, à prendre une participation directe dans ce secteur:

[...] du côté des chemins de fer, [...] il faut prévoir les fusions et regroupements susceptibles d'assurer dans ce secteur à la fois le maximum de rentabilité et une propriété publique à tout le moins majoritaire. ⁽²⁰⁾

Les forces sociétales toujours avides de dollars pour soutenir leurs activités furent celles qui appuyèrent avec le plus de force la continuation de l'aide financière au transport ferroviaire conventionnel (64,9%). Alors que les programmes politiques évacuaient presque tous cette formule, les autres agents, tels les groupes religieux catholiques (100%), les Chambres de commerce (75%), les autres associations (75%), les entreprises privées (73,3%) et les municipalités (33,3%), étaient de fervents supporters de cette assistance. Nonobstant, la fin des subventions elles continuaient à réclamer ce support du gouvernement qui devait leur permettre de mener à terme leur projet.

Encore une fois dans toutes les catégories où ils sont présents, les anglophones (66,7%) sont plus susceptibles d'appuyer une aide financière aux entrepreneurs ferroviaires, que les francophones (46,8%). Les raisons déjà invoquées (p. ex. relation étroite de cette communauté avec le monde des affaires) sont applicables pour expliquer cet écart d'attitude.

13.7 LA DIRECTION DES PROPOS

Par rapport à la politique ferroviaire québécoise

Dans son ensemble la politique recueillait la faveur des différents intervenants (66,1%); néanmoins, ce chiffre est inférieur à l'intensité relevée durant son âge d'or (Annexe M et figure 13.7). L'écart constaté (10,9%) peut-être considéré comme raisonnable, surtout si l'on se rappelle qu'au cours du XX^e siècle l'importance de la construction ferroviaire, pour assurer l'essor économique du Québec, n'est plus ce qu'il était au XIX^e siècle. Ce résultat

(19) PARTI QUÉBÉCOIS (1970) La Solution: Programme du Parti Québécois présenté par René Lévesque.

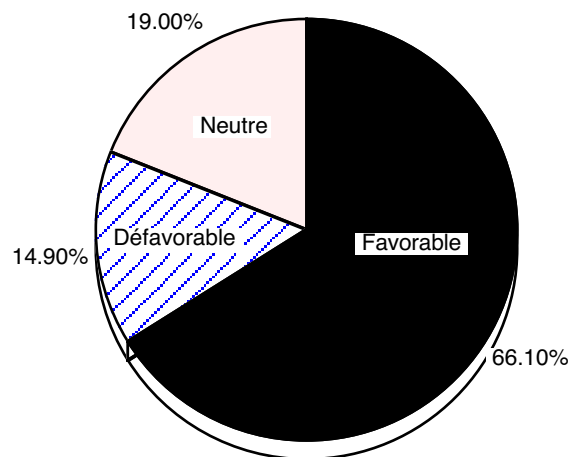
(20) Ibid., p. 40.

peut même paraître surprenant sachant que, durant la présente phase, l'activité québécoise dans ce secteur est réduite à sa plus simple expression. Toutefois, il est le reflet de l'attachement que les forces continuaient à porter envers le gouvernement du Québec, un des agents ayant contribué puissamment au développement ferroviaire du pays.

En conformité avec la tendance déjà observée, les forces gouvernementales sont toujours plus réticentes (55,4% de favorable) que les agents sociétaux à appuyer la politique (78,6%). De plus, ces derniers ont un message qui transcende beaucoup moins d'indifférence (7,1%), que du côté gouvernemental, qui générerait un discours neutre (29,2%) et sans conviction.

Ce phénomène est d'ailleurs perceptible, tant chez les députés que chez les fonctionnaires où les communications analysées font davantage référence à des activités et des extrants secondaires, sans impacts majeurs sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional (p. ex. la suppression des passages à niveau). N'ayant plus le feu sacré pour l'aventure ferroviaire, le dynamisme d'antan s'est dissipé.

Figure 13.7: DIRECTION DES PROPOS - POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE, 1921-1970



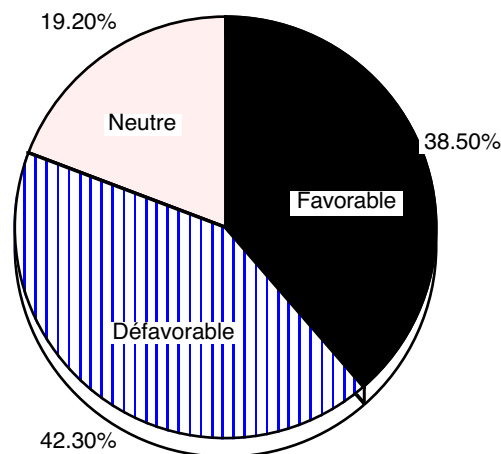
Lorsque ces données sont partagées, il devient évident que cette tendance prend ses origines parmi la députation qui, dans une proportion de 72,2%, tient des propos neutres, contre 27,8% qui y est favorable. Dans la fonction publique, le message qui émerge était très positif avec 70,5%, contre 15,9% défavorable. Cette proportion est largement imputable au projet de chemin de fer entre Mont-Laurier et Amos qui reçut l'appui de la plupart des ministères conviés au dossier. Tout en estimant qu'il serait bénéfique pour l'essor de cette région, aucun ne recommanda l'injection de fonds publics pour sa concrétisation.

Finalement, tandis que les francophones appuyaient la politique ferroviaire dans un rapport de 65%, les anglophones ont une attitude similaire avec une amplitude supérieure avec 72,2%. Cet écart est essentiellement imputable à la sur-représentation de la minorité dans le secteur des affaires (toujours très favorable à la politique) et à son absence au sein de l'Administration.

Par rapport aux activités ferroviaires du gouvernement du Canada

Tout comme dans le chapitre antérieur, une part importante des agents n'émet aucune opinion (78,3%) permettant de jauger leur pensée à l'égard de l'action du gouvernement fédéral dans le secteur ferroviaire (Annexe N et figure 13.8). Dans une proportion contiguë, les forces sociétales et gouvernementales ont exprimé une attitude positive (38,5%) et négative (42,3%) à l'égard du gouvernement canadien, tandis que 19,2% ont une position neutraliste.

Figure 13.8: DIRECTION DES PROPOS FACE A L'INTERVENTION FÉDÉRALE, 1921-1970



Pour des motifs analogues à ceux déjà invoqués, mais également en raison des revendications et de l'insatisfaction grandissante exprimée par les députés siégeant à l'Assemblée législative quant au partage des pouvoirs au sein de la Fédération, ils n'hésitaient pas à aborder cette question. Cette tendance fut beaucoup plus rarissime pour les intervenants sociétaux (12,5%), plus soucieux de retirer des dividendes économiques que politiques de leur intervention. La plupart, à l'exception d'une entreprise et du programme électoral de l'Union nationale pour le scrutin général de juin 1966, ne s'oppose au fédéral dans son discours.

L'Union nationale dénonce la faible densité des chemins de fer desservant les régions périphériques. Cependant, comme ses prédécesseurs, il ne proposait pas d'alternative au déficit en infrastructure ferroviaire, sinon que de promettre des investissements massifs pour la construction routière ⁽²¹⁾. Ces propos tenaient plus de l'opportunisme en vue de conquérir le pouvoir, car ils n'étaient jamais accompagnés de solutions concrètes et constructives pour régler le problème ferroviaire québécois.

Les deux formations politiques, qui étaient présentes au Parlement, ne tergiversaient pas pour dire que le fédéralisme n'avait pas été rentable pour le Québec dans ce secteur. Toutefois, le Parti libéral a une attitude plus conciliante (défavorable dans 60% des cas) que l'Union nationale qui dénonçait continuellement les agissements du gouvernement central ⁽²²⁾. Le Discours du budget fut l'occasion à maintes reprises pour le gouvernement Duplessis de dénoncer l'inaction fédérale au Québec. Celui de 1953, présenté par le trésorier Onésime Gagnon n'échappait pas à cet archétype:

Le peuple de Québec sait-il que notre province qui est la plus vieille de la Confédération canadienne est celle qui est la plus pauvrement desservie par les compagnies ferroviaires.

[...] L'insuffisance de nos moyens de transport rendait impossible un développement industriel d'envergure. Nos richesses seraient demeurées inexploitées; nous serions demeurés pauvres dans une province riche. C'est pourquoi le Chef de l'Union nationale prit des mesures énergiques pour doter notre province d'un réseau routier moderne. Ainsi, durant de nombreuses années, la population de la région de Chicoutimi et du Lac Saint-Jean a fait entendre des plaintes sur le service de chemin de fer Québec-Chicoutimi. Il fallait dix heures pour franchir la distance entre ces deux villes. Aujourd'hui, grâce à un boulevard moderne, le trajet est réduit à trois heures. Depuis de nombreuses années, la population de la Gaspésie réclame l'amélioration du chemin de fer qui sépare Matapédia et Gaspé et demande en même temps la construction d'une voie ferrée entre Matane et Gaspé. Le chemin de fer n'a pas été amélioré; la voie demandée n'a pas été construite, mais le gouvernement de l'Union nationale poursuit actuellement la reconstruction complète de la route de ceinture de la Gaspésie. ⁽²³⁾

Chevalier de l'autonomie provinciale, Maurice Duplessis ne proposait néanmoins aucune alternative pouvant enrayer ces injustices. Cette attitude est d'ailleurs perceptible dans la plupart de ses *assauts* contre le système fédéral qui ne sont qu'un flot de dénonciations ne débouchant que très rarement sur des actions concrètes. Ses attaques contre l'injustice des

(21) ROY, Jean-Louis (1971) Les programmes électoraux du Québec: Tome II, p. 409.

(22) Quant à l'attitude libérale, elle peut se comprendre. Le Parti libéral du Canada forma le gouvernement central presque sans interruption entre 1921 et 1970, à l'exception de trois intermèdes conservateurs. Des critiques trop virulentes de la part des élus québécois auraient pu nuire aux intérêts du parti frère.

(23) QUÉBEC. Département du Trésor (1953) Discours sur le budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon, pp. 11-12.

chemins de fer, pratiquée par l'autorité centrale, tablait avant tout sur une stratégie électoraliste. Ceci lui permettait de valoriser et de justifier sa politique de construction routière, seul salut devant assurer à l'État québécois une croissance comparable à l'Ontario.

Au sein de la fonction publique, 77,3% des messages ne transcendent aucune opinion. Ce résultat constitue un changement important par rapport à la période précédente.

L'Administration qui est impliquée dans la gestion et le suivi de dossiers, dont les implications sont généralement plus techniques que politiques, produit des messages qui étaient favorables dans 50% des cas. Ce résultat permet de penser que lorsque le gouvernement central acquiesçait aux demandes du Québec, notamment par la ratification d'ententes canado-québécoises (p. ex. le programme pour assurer le transport des colons), l'appréciation à son endroit augmentait. Alors qu'à l'Assemblée législative l'inaction fédérale est dénoncée avec véhémence, au palier administratif les effets positifs des accords intergouvernementaux sont récoltés, ce qui laissait peu de place à l'insatisfaction dans ce milieu.

L'origine ethnique influença les résultats globaux. Les anglophones s'identifiant davantage au gouvernement du Canada comme véritable représentant de ses intérêts, leur opinion est beaucoup plus favorable (100%) à son égard que chez les francophones. Ceux-ci jugeant d'un mauvais oeil ses réalisations (44%), ils dénonçaient avec énergie les déficiences de l'activité ferroviaire canadienne à l'intérieur du territoire québécois. Cette situation conduisit au renouveau de la politique ferroviaire québécoise au début des années 1970.