

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

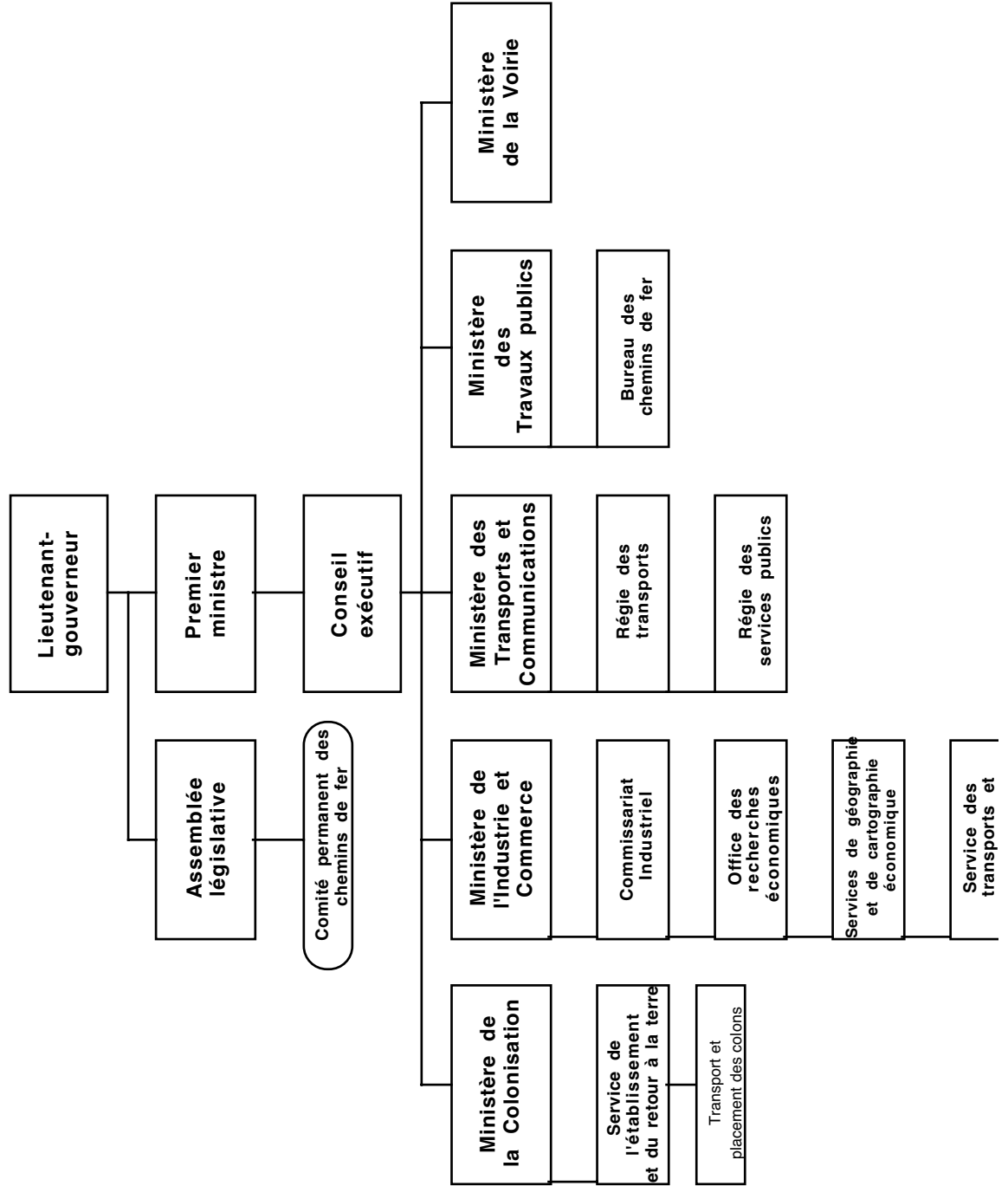
Durant cette seconde phase, la place du transport sur rail au sein de l'appareil gouvernemental se confina à l'encadrement administratif et technique dévolu par la législation ferroviaire. Aucune de ces règles n'avait eu pour corollaire de modifier fondamentalement l'aménagement du territoire et d'agir directement sur le développement économique régional. Elles s'inséraient plutôt dans un processus de gestion visant au contrôle technique des activités des entreprises de chemins de fer ou de tramways.

Durant la période 1921-1970, mais plus particulièrement dans la décennie 1960, dans le mouvement de modernisation et de réorganisation du gouvernement québécois, des ministères ou organismes n'ayant pas une délégation légale d'autorité dans le secteur ferroviaire s'impliquèrent, quoique de manière humble, dans certains dossiers (figure 14.1).

Les ministères des Affaires intergouvernementales (relations avec le gouvernement fédéral en matière de transport sur rail), des Affaires municipales (transport urbain) et le Bureau d'aménagement de l'est du Québec, de même que son héritier, l'Office de planification et de développement du Québec (traversier-rail Matane-Baie-Comeau), s'intéressent à ce secteur.

Tout comme dans la section précédente, cette analyse portera uniquement sur les ministères et organismes ayant reçu une délégation d'autorité pour gérer un programme ferroviaire.

Figure 14.1: ORGANISATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC



Commission d'enquête

Comité d'enquête relative à la question des tramways de Montréal

Ce comité qui détient des pouvoirs d'investigation étendus a été institué le 20 mai 1937 par la *Loi relative au règlement de la question des tramways de Montréal* ⁽¹⁾, en vue d'étudier les problèmes du transport en commun auxquels était confrontée la ville de Montréal.

Le mandat des membres du Comité lui permettait d'examiner en profondeur la structure administrative de la Compagnie des tramways de Montréal, le climat des relations de travail ainsi que "toutes choses et affaires se rapportant à l'amélioration des moyens de transport public de Montréal" ⁽²⁾. C'était la réponse du gouvernement unioniste pour s'enquérir des doléances de la population quant aux services inadéquats et aux problèmes engendrés par la circulation des tramways sur l'île de Montréal (p. ex. pollution sonore, bris de la chaussée, embouteillages.) ⁽³⁾.

Le Comité, présidé par Emery Beaulieu, a tenu dans la ville de Montréal six séances publiques au cours des mois de mai et juillet 1939 pour recueillir l'opinion des citoyens et faire comparaître les principaux intéressés par ces questions (p. ex. le président de la Compagnie de tramways) ⁽⁴⁾. Toutefois, pour des motifs ignorés, il ne termina jamais ses activités qui s'achevèrent abruptement en mars 1943, par la suspension indéterminée de ses travaux, laissant au bon soin du Procureur général de décider de son avenir ⁽⁵⁾.

Le seul document officiel produit par le Comité fut un rapport préliminaire sans intérêts, publié en avril 1941, qui s'attardait surtout à l'analyse des coûts de transports.

En juin 1951, l'ensemble des activités de la compagnie fut transféré à un organisme municipal, la Commission de transport de Montréal ⁽⁶⁾. Dès ses premières années d'existence, ses énergies furent consacrées à rénover un réseau négligé par l'entreprise privée. La Commission, dans le dessein de désencombrer les artères de la métropole, suivit un mouvement déjà amorcé dans les grandes villes nord-américaines. Les tramways furent définitivement éliminés des rues de Montréal le 30 août 1959, au profit des autobus qui

(1) Loi relative au règlement de la question des tramways de Montréal. S.Q. 1937, c. 104.

(2) Ibid., article 4.

(3) ANQ, Fonds des Commissions d'enquête et Comités d'étude, E26-43, Transcription des audiences tenues par le Comité, 1939-1943.

(4) Interrogé par les membres du Comité sur la possibilité d'implanter un métro sur la ville insulaire, le président de la Compagnie de tramway, R-N. Watt, déclara que la population de Montréal n'était pas assez grande pour la mise en service d'un tel système dont il estimait les coûts de construction à 3 729 024\$ par kilomètre. ANQ, Ibid., Rapport du Comité, p. 3.

(5) ANQ, Ibid., Lettre du Comité.

(6) COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1984) Le transport urbain à Montréal 1861-1961. pp. 12-13.

présentaient des caractéristiques mieux adaptées aux réalités de la vie urbaine contemporaine (7).

L'Assemblée législative

Le Comité permanent des chemins de fer et autres moyens de communications

Le 26 février 1969, ce Comité fut aboli par le Parlement du Québec après plusieurs décennies de loyaux services en faveur du transport sur rail. L'ensemble de ses compétences et responsabilités fut transféré à la nouvelle Commission permanente des transports et des communications de l'Assemblée nationale à l'occasion de la réorganisation de certains éléments de la structure parlementaire québécoise.

La baisse dramatique du nombre des activités de transport sur rail sous juridiction québécoise ne justifiait plus l'existence du Comité, ce qui amena les élus à intégrer leurs activités au sein d'un organisme ayant compétence sur l'ensemble des systèmes de transports.

Le ministère de la Voirie

Dans le cadre de la politique de construction routière développée au début du XX^e siècle, qui visait à suppléer à la fin des programmes d'aide financière à l'établissement de voies ferrées, le *département* était chargé de superviser la construction et l'entretien des routes depuis sa création en 1912.

L'oeuvre du ministère se limita dans le secteur ferroviaire à des interventions ponctuelles, sans séquelle majeure sur l'aménagement du territoire. Son action, qui visait à supprimer des passages à niveau jugés trop dangereux pour la population, était guidée suivant les besoins suscités par l'augmentation du trafic routier et de l'urbanisation rapide d'espaces jadis considérés comme ruraux.

C'est à partir de juillet 1929 que le ministère de la Voirie se vit conférer par l'Assemblée législative, qui adopta la *Loi relative aux passages à niveau* (8), les pouvoirs de faire exécuter les travaux nécessaires à cet effet. Il est à signaler que cette mesure découle d'une entente

(7) Certaines autorités municipales étatsuniennes ont déjà reconnu que ce mouvement avait été accéléré artificiellement par le fabricant d'autobus General Motors, qui acquéra aux États-Unis, durant les années 1950, plusieurs compagnies de transport en commun afin de précipiter l'élimination des tramways au profit d'autobus urbains produits par la multinationale.

(8) Loi relative aux passages à niveau. S.Q. 1929, c.8.

canado-québécoise sur la suppression des passages à niveau auxquels le *département* se vit confier la gestion du programme.

Le ministère de la Colonisation

En mai 1935, le volet colonisation du ministère de la Colonisation, Chasse et Pêcheries, acquiert son autonomie afin de mieux intervenir pour subjuguer les effets négatifs de la crise économique de 1929. Les nouveaux pouvoirs que lui conféraient la législation et les plans de colonisation, dont ceux qui découlèrent d'ententes canado-québécoises ⁽⁹⁾, justifiaient cette réorganisation tant réclamée par les forces sociétales ayant à coeur le mouvement de retour à la terre.

Dans le dessein de coordonner et d'encourager la mobilité des colons québécois vers les terres nouvelles, le ministère créa au sein du Service de l'établissement et du retour à la terre, une section appelée: Transport et placement des colons, dont le mandat était d'assurer l'application des dispositions du plan Roger-Auger ratifié en décembre 1936 ⁽¹⁰⁾.

Le ministère des Travaux publics

Le Bureau des chemins de fer, créé en 1886, conserva le statut d'unité administrative au sein du ministère jusqu'en 1929. Dans son rapport annuel pour l'année financière 1928-1929, il n'est plus fait mention de cette division dont l'ensemble des responsabilités a été conféré au sous-ministre des Travaux publics qui agit comme directeur du Bureau. Durant cette période les activités ferroviaires furent supervisées successivement par trois sous-ministres: Louis Vallée, jusqu'en 1957, C-R. Laberge (1957-1960) et Hervé Gauvin (1960-1964).

(9) Trois programmes devant favoriser le retour à la terre sont instaurés entre 1932 et 1937. Le premier, connu sous le nom de plan Gordon, (nommé ainsi en l'honneur du ministre qui le créa) fut institué par le gouvernement fédéral, avec la participation des États partenaires. Quelques semaines plus tard, ce geste fut bonifié par le gouvernement du Québec, qui mis sur pied le plan Vautrin, lequel fut suivi en 1937 par la ratification d'une entente canado-québécoise qui mena au plan Roger-Auger.

Ces mesures sont innovatrices car, pour la première fois, les gouvernements démontraient leur volonté d'agir comme acteur central dans la coordination et la planification de la colonisation de l'État québécois. Les coûts du plan Roger-Auger ont été répartis entre le gouvernement fédéral (1/3) et le gouvernement du Québec, ainsi que les municipalités intéressées (2/3). Par ailleurs, les frais d'administration incombaient au Québec.

(10) McLeod Rogers, ministre fédéral du Travail et Henry Lemaître-Augé, ministre de la Colonisation.

Le poste de Directeur des chemins de fer fut définitivement aboli en 1964, suite à l'adoption de la *Loi abrogeant la Loi du remboursement des subsides par les chemins de fer* ⁽¹¹⁾.

La *Loi du remboursement des subsides par les chemins de fer* ⁽¹²⁾, adoptée en 1925, exigeait le dépôt par les compagnies ferroviaires au ministère des Travaux publics d'un rapport annuel sur leurs activités, quant au trafic, aux frais d'exploitation et aux profits nets réalisés ⁽¹³⁾. Cette exigence légale motivait, à elle seule, le maintien de ce poste au sein du *département*, lequel fut rendu obsolète par les dispositions de la loi de 1964.

Suivant les dispositions de la *Loi des chemins de fer* ⁽¹⁴⁾, les Travaux publics conservèrent deux responsabilités administratives quant au transport sur rail, et ce, jusqu'au début des années 1970. Les compagnies de chemins de fer, qu'elles soient sous juridiction québécoise ou canadienne, devaient continuer de lui transmettre un rapport annuel de leurs activités aux fins de compilations statistiques. Ces données permettaient au gouvernement de mieux apprécier l'activité ferroviaire à l'intérieur de ses frontières, d'autant plus qu'il était difficile d'acquérir ces informations des autorités fédérales qui, dans le dessein de préserver la confidentialité des données, hésitaient à les transmettre.

Par ailleurs, chacune de ces entreprises devait déposer les plans, cartes et arpentages de leurs infrastructures. Ces renseignements précieux offraient au gouvernement une meilleure vue d'ensemble de ces équipements en relation avec la configuration et l'aménagement du territoire québécois.

Le ministère de l'Industrie et du Commerce

Créé en 1935, sous le nom de département des Affaires municipales, Industrie et Commerce, son rôle est minime dans le secteur ferroviaire: toutefois, il mérite d'être souligné. Ses extrants sont en conformité avec la fonction et les moyens que le gouvernement Duplessis se donnait pour assurer l'essor économique du Québec. Il prenait la forme d'une assistance au capital privé dans la réalisation de ses projets industriels, comme le justifie cet extrait d'un document ministériel:

Il n'appartient pas au ministère de l'Industrie et du Commerce d'édifier des usines, de bâtir des magasins ou de se substituer aux hommes d'affaires. Sa

(11) Loi abrogeant la Loi du remboursement des subsides par les chemins de fer. S.Q. 1964, c.26.

(12) Loi du remboursement des subsides par les chemins de fer. S.Q. 1925, c.31.

(13) Ibid., article 4.

(14) Loi des chemins de fer. S.R.Q. 1964, c.290.

tâche consiste à conseiller, stimuler, promouvoir, à accumuler des renseignements, à les diffuser, en un mot à rendre des services. (15)

Par l'entremise du Commissariat industriel, de l'Office des recherches économiques, ainsi que des Services de géographie économique et de la cartographie économique, il compilait plusieurs informations sur le réseau ferroviaire québécois qui étaient utilisées par les investisseurs, afin de localiser leurs activités (16). Parmi ces travaux de nature géo-économique (17), l'inventaire descriptif des voies ferrées pour chaque comté, avait droit de cité. Ces données prenaient la forme de cartes et de monographies régionales qui décrivaient les endroits desservis par le rail, le trafic, de même que les types de services qu'offraient les entreprises de chemins de fer.

Par le recours de ces recherches d'informations géographiques, le gouvernement voulait apprivoiser les industriels étrangers, en effectuant à leur place un travail de recherche important qui mettait en valeur les avantages du territoire, en vue d'attirer leurs capitaux en terre québécoise.

[Le ministère] fournit [aux entreprises] tous les RENSEIGNEMENTS SUSCEPTIBLES DE HATER LA RÉALISATION DE LEURS PROJETS: [...] la facilité de nos moyens de transport [...] disons pour résumer, que ces renseignements portent sur les facteurs [qui ont] une incidence heureuse ou malheureuse sur la vie de l'entreprise dont on projette l'établissement. (18)

Par cette initiative, le gouvernement unioniste avait réussi à mettre la géographie au service des intérêts économiques des capitalistes et politiques des gouvernants. Le principal de ces travaux fut réalisé sous le règne du premier ministre Duplessis, alors qu'au cours des années 1960 cette *oeuvre* fut progressivement diluée.

A ces unités administratives, s'ajoutait le Service des transports et douanes, dont le mandat était de fournir, à toute personne ou entreprise intéressée, des renseignements sur les modes et les taux de transport (notamment ferroviaires) exigés par les transporteurs opérant au

(15) QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1959) Le ministère de l'Industrie et du Commerce: Son rôle, Son activité. pp. 1-2.

(16) Dans le cadre de la thèse, cette activité n'est pas considérée, comme étant un programme ferroviaire, car ses extraits ne sont pas centrés uniquement sur la compilation de données relatives aux chemins de fer.

(17) C'est l'économiste Esdras Minville qui avait initié la réalisation de ces inventaires sur les ressources du milieu. Ils offraient un profil descriptif très complet du territoire, ainsi que des ressources humaines et naturelles du Québec. Ces informations devaient aider le gouvernement à maximiser sa connaissance de l'État québécois, afin d'entériner des décisions plus judicieuses quant à l'orientation de sa politique économique.

(18) QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1959) Op.cit., pp. 13-14.

Québec. Par ailleurs, un autre des rôles du Service était de “contrôler, avant paiement, les taux chargés au Gouvernement pour le transport des marchandises par chemin de fer [...] (19).

Le ministère des Transports et Communications

Au début des années 1950, le gouvernement de Maurice Duplessis mit sur pied le *département* des Transports et Communications. Toutefois, la création du ministère était plus une mesure en vue de combler les attentes politiques exprimées par les transporteurs routiers québécois qui s'estimaient délaissés par le gouvernement (20), qu'en réaction à l'importance grandissante occupée par les transports dans la vie quotidienne de la nation.

Entré en fonction le 30 juin 1954, cet organisme est devenu en 1969 le ministère des Transports, en raison de la création d'un portefeuille indépendant des Communications. C'est à ce ministère que revient depuis l'encadrement des activités ferroviaires du gouvernement du Québec. A ses origines, ses pouvoirs et responsabilités sont minimes, tandis que son influence sur l'État québécois est insignifiant. C'était avant tout un organisme voué à la surveillance des activités des transporteurs et au soutien technique afférent à ce domaine, plutôt qu'un producteur ou un gestionnaire d'équipements d'État (p. ex. routes).

Dans l'esprit de la Révolution tranquille, le ministère vit son rôle s'accroître, ce qui se vérifie notamment par l'augmentation de ses ressources humaines. Lors de sa création, il ne comptait que 112 fonctionnaires, en 1960 ce nombre se situait à 873 suite au transfert du Bureau des véhicules automobiles sous sa responsabilité. En 1970, le ministère des Transports avait une liste de paie de 1 340 employés, imputable à l'addition de nouvelles directions et de services (p. ex. le Service aérien) (21).

Les mutations du ministère durant les années 1960, constituaient le creuset ayant préparé la réorganisation majeure qui est survenue au commencement de la décennie suivante. Durant toute cette période, les questions ferroviaires ne constituent guère une priorité du ministère par rapport au transport routier, qui est son centre d'intérêt. Le transport sur rail ne retient pas son attention, ses activités se bornant à une intervention administrative par l'entremise de la Régie des Transports, laquelle reposait sur les pouvoirs octroyés par la loi constitutive du ministère en matière de contrôle et de surveillance des activités des chemins de fer:

(19) Ibid., p. 51.

(20) GOW, James (1986) Op.cit., p. 217.

(21) DESJARDINS, Jean (1972) Le ministère des Transports et Communications 1952-1969. p. 24.

[...] la surveillance et le contrôle, dans les limites de la juridiction de la province, des entreprises.

a) de transport de voyageurs ou de marchandises par chemin de fer, tramway [...]. (22)

Durant cette période, de façon officielle, le ministère des Transports n'encadre pas, n'étudie pas ou ne réalise pas de travaux d'analyse ou de planification dans le secteur ferroviaire. D'ailleurs, il ne disposait pas d'un mandat pour agir en ce sens, alors que ses structures et ses ressources humaines pour accomplir cette mission n'auraient pu combler ses aspirations en ce sens.

De la Commission des services publics à la Régie des transports

Les pouvoirs de réglementation sur les activités des chemins de fer et des tramways sont ballotés au gré des réorganisations. Cela eut pour effet de segmenter, en plusieurs tribunaux administratifs, les compétences dévolues à la Commission des services d'utilité publique ou ajoutées au fil des ans par l'Assemblée législative.

En juin 1940, la Commission des services publics devient la Régie des services publics et continue à exercer ses compétences dans ce secteur (23). En 1945, elle transmet le flambeau à la Régie provinciale des transports et des communications (24). En 1949, la Régie des services publics reconquiert ses pouvoirs sur le transport ferroviaire, laissant à la Régie des Transports (25), créée en 1950, le contrôle sur les tramways.

Ce n'est qu'en 1969 que tous les pouvoirs ferroviaires de la Régie des services publics furent transférés à la Régie des transports, en raison de la segmentation du ministère des Transports et Communications qui mena à la création de deux unités ministérielles autonomes. La Régie des services publics étant désormais rattachée au nouveau ministère des Communications et le domaine des transports ne relevant plus de sa compétence, l'ensemble des pouvoirs sur les chemins de fer et les tramways fut aliéné à la Régie des Transports ou au ministre des Transports. Toutefois, la Régie des services publics sauvegarda certains

(22) Loi constituant le département des transports et communications. S.Q. 1952, c.16.

(23) Loi instituant la Régie des services publics. S.Q. 1940, c.11.

(24) Loi rétablissant la Régie provinciale des transports et communications et la Régie provinciale de l'électricité. S.Q. 1945, c.21.

(25) Loi de la Régie des transports. S.Q. 1949, c.21.

pouvoirs de la *Loi sur les chemins de fer* (Section XIV) sur l'évaluation des terrains susceptibles d'être expropriés.

Nonobstant ces modifications structurelles, la philosophie sous-jacente à la réglementation et au fonctionnement de ces organismes demeura sensiblement identique tout au long de cette époque.

14.2 LA POLITIQUE FERROVIAIRE

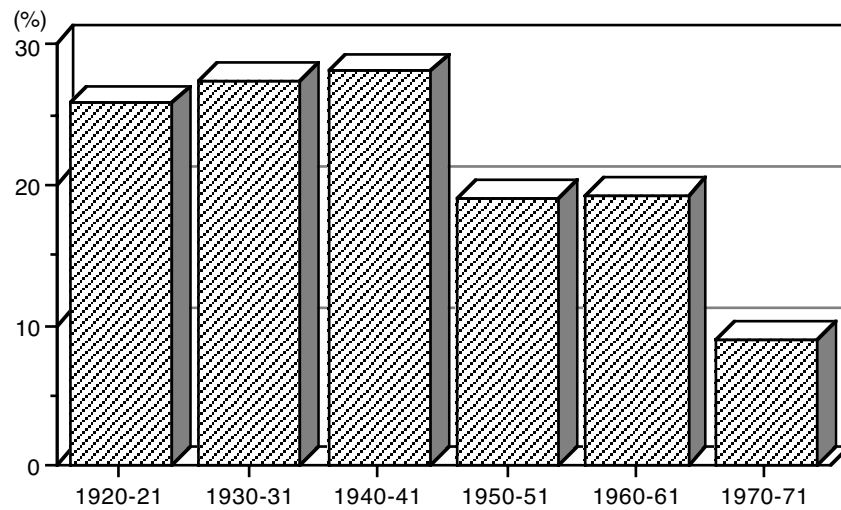
L'indifférence des gouvernants, tant unionistes que libéraux à l'encontre des chemins de fer, trouve son explication par le fait qu'ils estimaient que les grandes lignes directrices contenant cette politique, qui jadis fut fort coûteuse pour le trésor public, leur échappait en raison du rôle prépondérant désormais détenu par le pouvoir canadien. Les gouvernements qui se succédèrent à Québec, contrairement à ce qui se produisit en Colombie-Britannique et en Ontario, évacuèrent toute volonté de transformer le territoire par le biais du rail.

Ayant perdu une part importante du contrôle juridictionnel des entreprises qu'il avait jadis subventionnées et ne voulant plus s'engager dans la construction et l'exploitation ferroviaire, le gouvernement se tourna vers l'établissement de routes. Tandis qu'à la fin de la décennie 1930, plusieurs pressions s'exercèrent pour qu'il appuie la prolongation vers l'Abitibi du tronçon ferroviaire Montréal-Mont-Laurier, le ministère de la Voirie répondit à cette demande en construisant un axe routier reliant ces sites à Amos.

A partir des années 1920, l'augmentation de la circulation automobile favorisa la construction de routes qui accapara une part importante des dépenses totales du gouvernement (figure 14.2). Cette alternative s'avérait beaucoup moins coûteuse pour le trésor public que la construction de voies ferrées. Tandis qu'il en coûtait en moyenne 37 284\$ pour chaque kilomètre de route ajouté au réseau durant la décennie 1950 ⁽²⁶⁾, les chemins de fer établis à cette même époque amenèrent leurs propriétaires à dépenser entre 163 399\$ et 221 640\$ par kilomètre de rail, ce qui représente un écart de coût moyen de 389% entre les deux modes.

(26) QUÉBEC. Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels (1956) Rapport de la Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels: Volume III, Tome 1, p. 351.

Figure 14.2: PART DES DÉPENSES ROUTIERES DANS LE BUDGET, 1920-1971



Source: Comptes publics. -Cité dans: GOW, James (1986) Op.cit., pp. 29 et 219.

Sous le règne duplessiste, les routes devinrent un symbole de progrès ainsi qu'un outil de patronage, constituant une alternative bon marché au chemin de fer. De plus, le gouvernement disposait d'une autonomie complète pour déterminer la configuration de ces voies, contrairement au secteur ferroviaire. Cela lui permit de modeler le réseau routier d'après ses ambitions, c.-à-d. favoriser une meilleure intégration géo-économique du Québec vers son marché économique naturel, les États-Unis:

[...] le transport ferroviaire est surtout orienté pour desservir le marché canadien d'ouest en est. Le transport routier est plus près des rapports commerciaux de l'espace régional québécois qui sont en large partie tournés vers les États-Unis. Sous la direction du gouvernement Duplessis, les travaux routiers sur des voies en direction des territoires limitrophes suivent fidèlement l'approfondissement de l'intégration continentale. (27)

A l'exception de l'aide financière devant appuyer la construction de voies ferrées, les sous-objectifs de la politique qui avaient été énoncés au XIX^e siècle sont poursuivis dans leur ensemble. Deux nouveaux programmes ferroviaires sont créés avec l'intention d'appliquer certains buts de la politique en matière de sécurité ferroviaire du grand public et pour aider, quoique d'une manière indirecte, à l'oeuvre de la colonisation pour occuper les travailleurs victimes du krach.

Néanmoins, le principe de non-intervention dans les affaires relevant de l'entreprise privée, qui avait marqué la politique ferroviaire au cours de la période précédente, est appliqué dans toute sa rigueur. Cette politique connut ses heures de gloire sous le régime de Maurice

(27) BOISMENU, Gérard (1981) Le Duplessisme: Politique économique et rapports de force 1944-1960, p. 205.

Duplessis qui se fait le protecteur de cet esprit. Le Discours du budget de 1948 transcendait clairement cette volonté:

La politique financière du gouvernement de l'Union nationale est avant tout une politique d'équilibre et de stabilité. [...] Soucieux d'éviter de se substituer à l'initiative privée, soit dans le domaine agricole, soit dans le domaine industriel, soit dans le domaine ouvrier, il cherche par ses lois, à bien servir les intérêts supérieurs des diverses classes de la société, non pas en usurpant une place qui n'est pas la sienne, mais en apportant son appui et sa coopération à ceux qui en ont besoin. (28)

Il est aisé de comprendre les motifs pour lesquels le Premier ministre n'était guère empressé d'engager son administration dans la construction ferroviaire, pourtant si essentielle, afin d'engager l'exploitation des régions minières du nord. Ses motivations étaient avant tout d'ordre économique et politique. Il ne tenait pas à endetter le trésor public par cette activité, comme certains de ses prédécesseurs l'avaient fait aux dépens de leur popularité auprès de l'électorat (29). Le Premier ministre avait toujours à l'esprit l'épisode du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, dont la dette non consolidée ne fut complètement remboursée qu'en juin 1965 (30).

Le cas du développement ferroviaire du Québec-Labrador constitue le modèle par excellence du type de développement prôné par Duplessis. Durant les années 1950, les chemins de fer de la Rivière Romaine, du Littoral Nord et Cartier (figure V) furent mis en service par leurs compagnies-mère, les compagnies IOC, QIT-Fer et Titane, ainsi que Québec-Cartier, pour assurer le transport du minerai de fer extrait des contrées nordiques du Nord-du-Québec et de la Côte-Nord. Bien qu'elles aient demandé au gouvernement du Québec, mais sans succès, des subsides pour la construction de leurs infrastructures, ces entreprises furent les toutes premières à être initiées sans une aide financière quelconque des pouvoirs publics (31).

(28) QUÉBEC. Département du Trésor (1948) Discours sur le budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon, pp. 32-33.

(29) Ses appréhensions étaient fondées, car les conditions climatiques, alliées à la fragilité des sols subarctiques traversés (présence de pergélisols), affectèrent la construction de la voie du Littoral Nord, ce qui engendra une augmentation appréciable du coût de construction initialement prévu (entre 65M\$ et 100M\$) par les planificateurs de la compagnie, qui s'établit à 127M\$.

(30) Les comptes publics révèlent que ce n'est qu'au milieu de la décennie 1960, que la totalité de la dette de la société d'État fut remboursée par le gouvernement du Québec: "10 1/2 mois d'intérêts au 17 juin 1965 à 3% sur \$25,000, prix d'achat de la cour à charbon à Québec, acquis pour le chemin de fer Q.M.O. & O. 649,32\$."

QUÉBEC. Ministère des Finances (1966) Comptes publics 1965-66, p. 797.

(31) BLACK, Conrad (1977) Duplessis: Le pouvoir, p. 438.

Lorsque le gouvernement du Québec leur vendit des terrains pour établir leurs infrastructures, le préambule des ordres en conseil adoptés à cet effet par le Conseil exécutif, ne manquait pas de souligner cette *révolution*:

Attendu que sous les régimes précédents de nombreux et riches subsides étaient accordés, par les gouvernements d'alors, aux compagnies construisant des chemins de fer.

Attendu que le gouvernement actuel est d'opinion, comme toujours, qu'il est contraire aux intérêts de la province d'accorder de semblables subsides, lesquels, en définitive, sont payés par le peuple. (32)

Le Premier ministre et son entourage se faisaient une fierté sur les tribunes publiques de ce tour de force qui a permis la naissance, sans l'apport de fonds publics, de voies de pénétrations nordiques porteuses de promesses pour l'avenir, tout en étant génératrices de retombées économiques:

[...] ce chemin de fer [...] qui ouvre tout l'Ungava au commerce et à la civilisation, de même qu'à l'industrie, et il ne servira pas seulement à la compagnie mais à tout ceux qui en auront besoin (33).

Ce chemin de fer pourra servir à exploiter les autres secteurs de ce vaste territoire que l'on sait riches en minerai. En plus d'avoir construit cette ligne pour exploiter une minime partie du territoire, la compagnie a payé des millions de dollars en salaires à des ouvriers de chez-nous. Elle a aussi payé des taxes municipales et scolaires. (34)

Un conseiller juridique du gouvernement, dans une lettre adressée au ministre des Travaux publics, Roméo Lorrain, emporté par l'euphorie du projet, affirma au sujet du chemin de fer Littoral Nord: “[qu'] Il s'agit d'une entreprise extraordinaire qui constitue et constituera pour le gouvernement Duplessis une de ses plus belles oeuvres [...]” (35).

Par son credo économique, le *Chef* réussissait à engendrer une activité économique sans engager les deniers publics dans des dépenses colossales, mais au péril de soumettre le contrôle économique du Québec à des intérêts étrangers. Dans la perspective duplessiste, c'est sur ce principe que devait reposer la prospérité du pays. La politique ferroviaire ne se soustrait pas à cette vision convergeant au respect de cette démarche. L'intervention gouvernementale était perçue comme un moyen ne faisant qu'appauvrir l'État québécois.

(32) ANQ, Ministère des Travaux publics (Bureau des chemins de fer), E25, Article 711, Ordre en conseil du Conseil exécutif, 7 mars 1951.

(33) ANQ, Ibid., Article 711, Déclaration de Maurice Duplessis, 25 octobre 1952.

(34) Le marché de l'Ungava. (Discours prononcé à Matane en mai 1956) -Cité dans: ROY, Jean- Louis (1971) Les programmes électoraux du Québec: Tome II, p. 360.

(35) ANQ, Op.cit., Article 711, Lettre de Maxime Morin, 30 mars 1951.

Le gouvernement dérogea à cette règle une seule fois lorsqu'il prêta à l'industriel rimouskois, Jules-André Brillant, les deniers requis pour acquérir le Canada Gulf et Terminal Railway (qui deviendra plus tard le Matane et du Golfe) reliant Matane au réseau de CN Rail (Mont-Joli) (Annexe D). Maurice Duplessis appuya personnellement cette initiative, animé par des motivations nationalistes, politiques et économiques, à l'approche des élections générales de 1948. Ce transfert de propriété, soutenu par les habitants et les élites locales de la région, devait permettre: 1) de réduire les taux prohibitifs pratiqués par la compagnie et d'améliorer le mauvais service offert à la population du Bas Saint-Laurent; 2) de transférer cet équipement aux mains de capitaux Québécois francophones.⁽³⁶⁾

Durant la période 1921-1970, la modestie des initiatives gouvernementales dans ce secteur n'entraîna pas la réalisation de travaux ferroviaires affectant directement le développement du réseau québécois. Nonobstant, l'absence d'un dynamisme directeur dans la politique ferroviaire, s'appuyant sur des éléments renouvelés et déterminés, les énoncés concernant les chemins de fer n'en sont pas moins présents, notamment sous le gouvernement Duplessis.

Comme il en a été fait mention antérieurement, en conformité avec la sauvegarde de l'autonomie provinciale dont il se fait le chevalier, le gouvernement unioniste dénonça le sous-investissement fédéral dans le ferroviaire au Québec. Le parti ministériel ne manquait jamais une occasion pour souligner cette réalité à l'Assemblée législative, notamment lors de la présentation du Discours du budget ou devant la Commission d'enquête sur les problèmes constitutionnels.

Quant aux extrants générés, ils sont plutôt minces. Les programmes ferroviaires n'avaient plus l'envergure et l'influence d'antan qui permettaient de générer des effets sur le territoire, comme au XIX^e siècle. Désormais, les grands objectifs de la politique se limitaient à assurer le respect des lois du marché et la sécurité des passagers par des activités de réglementation, tout en fournissant une aide technique aux principaux intéressés comme par le passé.

Avec l'avènement de la Révolution tranquille, la vision gouvernementale à l'égard du transport ferroviaire se transforma doucement mais sûrement. Jusqu'alors perçue comme un moyen de transport issu et au service de l'intérêt privé, la notion de service public à la communauté se développa chez les dirigeants québécois à l'égard du transport sur rail. Cette nouvelle vision est notamment perceptible au Parlement où des députés unionistes et libéraux

(36) VOISINE, Nive (1968) Jules-A. Brillant et le Bas St-Laurent, p. 21.

BEAULIEU, Jean-Marie (1951) La compagnie du Canada and Gulf Terminal Railway, pp. 26-27.

protestèrent contre la réduction de la fréquence des trains de passagers reliant Québec et Montréal (37).

Dans un mémoire présenté à la Commission royale des transports du Canada en décembre 1960, le nouveau gouvernement libéral démontra ce nouvel esprit qui l'animait. Le point saillant de ce document est la philosophie nouvelle sur laquelle étaient appelées à reposer ses interventions futures dans ce domaine. Elle constituait le premier exercice qui balisa la voie pour l'adoption d'une politique du transport québécoise, laquelle englobait la politique ferroviaire:

[...] l'expansion d'une industrie de transport vraiment efficace est une condition essentielle de la croissance future de la province de Québec. [...] une telle politique participe en cette matière aux efforts immenses accomplis par les Gouvernements pour relever le niveau du bien-être de la population et lui donner les meilleures chances de réussite. (38)

Cette vision novatrice, même si elle augure des changements politiques à l'horizon, laissait au fédéral un rôle central dans le développement ferroviaire. Le gouvernement du Québec n'entendait pas s'y substituer. Son intervention se limitant à revendiquer l'adoption de certaines mesures, comme le démontre cette synthèse des principales recommandations faites à la Commission par le ministre des Transports et Communications, Gérard Cournoyer:

- la révision du processus d'abandon des lignes ferroviaires qui entraîne la fermeture de plusieurs tronçons au Québec;
- l'amélioration du service des trains de banlieue dans la région de Montréal, pour favoriser son essor économique;
- l'amélioration du service des trains de voyageurs dans certaines régions où le service offert est médiocre;
- l'incitation aux compagnies de chemins de fer d'offrir à la population des services en français;
- la construction par le Canadien National de nouvelles voies ferrées pour desservir les régions nordiques, de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Côte-Nord, ce qui est essentiel à leur développement actuel et futur. (39)

Le gouvernement s'octroie un rôle passif dans ses demandes à l'égard du transport sur rail, en fondant ses espoirs sur l'action fédérale au détriment d'une impulsion issue de son

(37) En 1965 et 1966, Maurice Bellemare, député du comté de Champlain, dénonça la suppression du train de nuit entre Québec-Trois-Rivières-Montréal.

(38) QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications (1960) Mémoire du Gouvernement de la province de Québec à la Commission royale des transports au Canada. p. 20.

(39) Ibid., pp. 69-74.

administration. Toutefois, cette démarche intellectuelle est révélatrice du progrès effectué par les dirigeants québécois. Elle témoigne d'une prise de conscience du rôle et du lien intime existant entre le chemin de fer, l'aménagement du territoire et le développement économique régional, ainsi que des problèmes auxquels était confronté le Québec dans ce dossier.

Deux des principaux espoirs investis dans les pouvoirs publics canadiens en vue d'améliorer les services de trains de banlieue dans la région de Montréal, et d'intégrer la Côte-Nord au réseau ferroviaire nord-américain, furent déçus. Devant l'inaction des autorités fédérales, le gouvernement du Québec dut s'impliquer directement pour appuyer la concrétisation de ces priorités, au cours des décennies 1970 et 1980. Ces questions seront d'ailleurs abordées dans le prochain chapitre.

Les programmes

A une exception, tous les programmes sont reconduits, avec des modifications mineures, alors que deux sont introduits. Seul le programme d'aide financière à la construction de chemins de fer est définitivement abandonné.

Deux programmes nouveaux ont été instaurés durant les années 1920 et 1930. Toutefois, leur importance est minime par rapport au budget gouvernemental et une partie des fonds qui leur sont affectés émanait du gouvernement central à la suite d'ententes canado-québécoises.

Le premier visait à rencontrer certains buts en vue d'améliorer la sécurité du public aux passages à niveau, tandis que le second cherchait à soutenir financièrement les colons qui devaient se déplacer vers des terres nouvelles éloignées de leur lieu de résidence.

Distribution

Programme de suppression des passages à niveau

a. Objectifs et raison d'être

Ce programme avait pour but de réduire le nombre d'accidents, souvent mortels, causés aux intersections de routes et de voies ferrées. Il s'imposait, sachant qu'en raison de l'augmentation de la circulation routière engendrée par un parc automobile toujours croissant et bénéficiant de kilomètres additionnels de routes, 270 accidents survenus entre 1924 et 1928 entraînaient la mort de 147 personnes et en blessaient 331 autres ⁽⁴⁰⁾.

(40) QUÉBEC. Ministère de la Voirie (1929) Ministère de la Voirie: Rapport de 1929. p. 40.

La situation étant aussi dramatique au sein des autres États membres de la fédération, notamment en Ontario où le problème s'était posé plus hâtivement, le gouvernement canadien avait créé vingt ans auparavant, le Federal Railway Grade Crossing Fund. En 1929, l'Assemblée législative adopta la *Loi relative aux passages à niveau* ⁽⁴¹⁾ dans l'intention d'accélérer le processus de suppression sur le territoire québécois.

Au Québec, l'organisation des transports terrestres est subordonnée à la présence du fleuve Saint-Laurent. Celui-ci constitue un axe structurant de la géographie québécoise des transports, qui a eu pour effet d'entraîner, dès la fin du XIX^e siècle, un chevauchement dans l'espace des voies ferrées et des routes, les points nodaux devant être desservis sont semblables ⁽⁴²⁾. C'est ce qui explique le nombre imposant de passages à niveau ayant dû être construits à l'intérieur du territoire québécois.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

Le 1^e juillet 1929, le ministère de la Voirie disposa de 300 000\$ pour entreprendre la suppression des passages à niveau afin de les remplacer par deux alternatives:

La suppression d'un passage à niveau peut être totale soit par l'établissement d'un passage au-dessus ou au-dessous de la voie ferrée, soit par le déplacement de la route ou du chemin de fer. ⁽⁴³⁾

De façon générale, les coûts étaient partagés entre la Railways Commission of Canada, qui absorbait 40% des frais, la compagnie ferroviaire visée par les travaux et le gouvernement du Québec qui en payaient chacun 30% ⁽⁴⁴⁾.

En mars 1945, le Conseil exécutif injecta de nouveaux fonds pour la suppression des passages à niveau. Un des objectifs poursuivis par le gouvernement, en renouvelant ce programme, était de créer des emplois transitoires, qui permettraient aux vétérans de la Seconde Guerre mondiale de réintégrer la vie civile ⁽⁴⁵⁾. Le Parlement adopta la *Loi concernant la suppression des passages à niveau*, qui octroyait au ministère de la Voirie une somme maximale de 2 M\$, afin de poursuivre la construction de ces ouvrages. Ces sommes ont été disponibles jusqu'en 1964, alors qu'en vue de rationaliser ses dépenses, le

(41) Loi relative aux passages à niveau. S.Q. 1929, c.8.

(42) QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Critères d'étagement des passages à niveau. p. 3.

(43) QUÉBEC. Ministère de la Voirie (1929) Op.cit., p. 42.

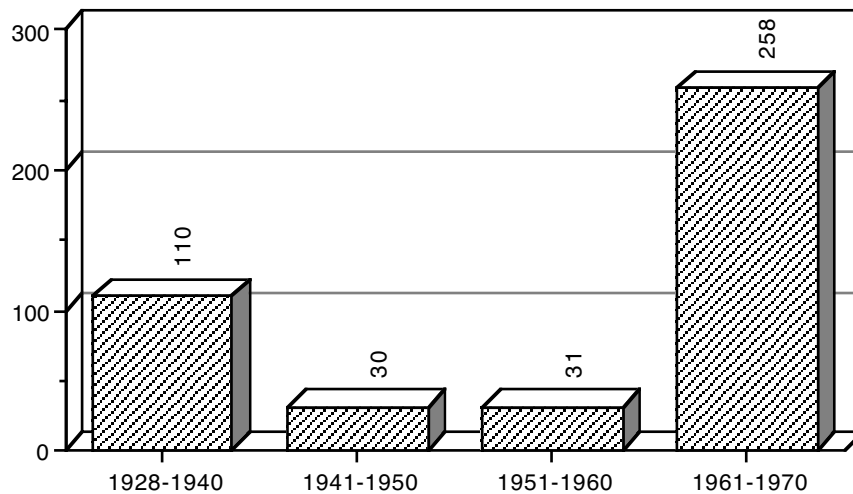
(44) Ibid.

(45) Loi concernant la suppression des passages à niveau. S.Q. 1945, c.38, Préambule.

gouvernement abrogea la loi de 1945. Dorénavant, son action dans ce domaine serait dictée par l'attribution d'octrois distribués sur une base purement discrétionnaire en fonction des cas soumis.

La figure 14.3 démontre que ce programme a été productif, car de 1928 à 1970, 429 passages à niveau ont été supprimés. De plus, entre 1963 et 1969, 186 systèmes de protection (c.-à-d. barrières automatiques et feux clignotants) furent installés à des passages à niveau où le débit de circulation ne justifiait pas la construction d'un pont ⁽⁴⁶⁾. L'augmentation constatée au cours des années 1960 est imputable essentiellement à la construction d'autoroutes (p. ex. A-10 et A-20) qui rendirent nécessaire l'installation de tels ouvrages afin de maximiser le débit de circulation sur ces voies rapides, tout en assurant une meilleure sécurité aux automobilistes.

Figure 14.3: PASSAGES A NIVEAU SUPPRIMÉS AU QUÉBEC, 1928-1970



Source: QUÉBEC. Ministère de la Voirie. Rapports annuels de 1962 à 1970.

Quant aux sommes investies dans ce programme, les seules données ventilées disponibles révèlent qu'entre les années financières 1951-1952 et 1970-1971, le gouvernement y a consacré 30 259 805,01\$ ⁽⁴⁷⁾. Néanmoins, ce montant est minime, sachant qu'il ne constitue que moins de un pour cent des crédits octroyés par l'Assemblée législative au ministère de la Voirie.

(46) QUÉBEC. Ministère de la Voirie (1963) Ministère de la Voirie: Rapport de l'exercice clos le 31 mars 1963, pp. 235-236. De plus, les rapports pour les années 1964 à 1970 ont été consultés.

(47) QUÉBEC. Ministère des Finances. Comptes publics de 1951-1952 à 1970-1971.

c. Organisme responsable du programme

C'est au Conseil des ministres que revenait le mandat de désigner, par ordre en conseil, les passages à niveau jugés nécessaires de supprimer, tandis que le *département* de la Voirie était gestionnaire du programme. Cependant, ce dernier dans l'application du programme était soumis à l'autorité fédérale. Il devait soumettre à l'approbation de la Railways Commission of Canada les plans des travaux devant être effectués avant qu'ils ne soient mis en chantier. Le ministère possédait le mandat pour exécuter ces ouvrages, mais il devait se subordonner au gouvernement canadien quant aux normes techniques et au pouvoir décisionnel final menant à leur construction.

d. Clientèle-cible du programme

Les municipalités et, par extension, l'ensemble de la population, mais tout particulièrement les automobilistes et les piétons devaient traverser l'un des deux mille passages à niveau présents au Québec en 1929 ⁽⁴⁸⁾.

e. Durée du programme

Après plus d'un demi-siècle d'existence, le programme mis en vigueur le 1^e juillet 1929, était toujours en force le 31 décembre 1970. Toutefois, depuis 1964, la suppression des passages à niveau ne fait plus l'objet d'un programme de subventions statutaires.

Programme pour assurer le transport des colons

a. Objectifs et raisons d'être

L'objectif visé par ce programme était de subventionner le Canadian National et le Canadian Pacific pour qu'ils offrent des tarifs préférentiels aux nouveaux colons, aux membres de leur famille et pour certains de leurs biens, afin qu'ils puissent se rendre à prix modique à leur lieu d'habitation. Ce subside était un moyen d'inciter les colons à emprunter le chemin de fer, ce qui engendrait un trafic important sur les lignes de ces entreprises, tout en constituant un appui financier indirect à leurs activités. De plus, au début de la décennie 1940, le gouvernement eut recours à ces transporteurs pour expédier, vers l'Abitibi-Témiscamingue, 5 177 tonnes de foin ainsi que 825 animaux de ferme ⁽⁴⁹⁾.

(48) QUÉBEC. Ministère de la Voirie. Op.cit.

(49) QUÉBEC. Ministère de la Colonisation. Les rapports annuels du ministère de la Colonisation, pour les années 1940-1941 à 1942-1943, ont été consultés.

Avant l'instauration de ce subside, les compagnies offraient un bon service aux colons; toutefois, plusieurs groupes de citoyens et le gouvernement du Québec dénonçaient leurs tarifs trop élevés. Les deux entreprises ferroviaires profitaient de leur position de monopole (les voies routières ne permettaient pas d'accéder à tous les endroits nouvellement ouverts à la colonisation) dans les régions de l'Abitibi et du Témiscamingue pour imposer des taux prohibitifs. En 1933, le ministre de la Colonisation, Hector Laferté, dans une lettre adressée à la Canadian Passagers Association, s'inquiétait de la situation qui risquait de ralentir sérieusement le mouvement de colonisation:

The fact that these rates had become prohibitive and that unless they were revised in such a manner as to permit the access to the vast arable territories of Témiscamingue and Abitibi by these settlers and unemployed with their depleted purses, it would seriously retard the development of these vast territories, much to the detriment of the country at large and to the railway in particular.

Needless for me to represent the economic importance to the railways that the formation, for instance, of several agricultural parishes in the rich and arable lands of Témiscamingue and Abitibi would give, and the considerable increase in traffic, which would naturally result, and this in the very near future.

[...] the organization and exploitation of new territories by a population better distributed which in the very short time would become self-supporting. This latter policy is not possible without, in a great many cases, the cooperation of railways.

[...] The part to be played by the railways is to endeavour to lower the cost of transportation to such an extent that access to new territories would be possible for all settlers and their families. If the railways are not able to contribute to this policy, what is going to happen? The government might one day discover that it would be less costly to the public to continue direct relief rather than induce people to return to the land. Were that to happen, the railways would be the first to suffer: they would lose traffic which, I am sure, at the outset, may be not very profitable, but which may become very much so, as the new territories develop. ⁽⁵⁰⁾

De concert avec le gouvernement fédéral et dans le dessein de remédier à ce problème, les dirigeants politiques s'entendirent pour subventionner le droit de passage des colons empruntant le transport par rail. Ce programme fut étendu progressivement à d'autres modes de transports (p. ex. autobus), lorsqu'ils devenaient disponibles ou moins coûteux que le chemin de fer.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

(50) Document de la session, DS-286-81, Lettre de Hector Laferté, ministre de la Colonisation, 7 mars 1933.

L'extrant du programme consistait essentiellement à fournir des billets aux familles de colons empruntant le chemin de fer. Un montant global de 238 217,86\$ a été consacré à ce poste, ce qui représente une somme de 15.20\$ par famille de colon éligible à cette mesure ⁽⁵¹⁾. De ce montant, plus des deux tiers ont été alloués au transport ferroviaire de passagers, le reste étant distribué à des transporteurs opérant des autobus ou des bateaux.

Jusqu'en mars 1942, ces frais furent partagés par les gouvernements signataires de l'entente. Après cette date, le gouvernement du Canada, soucieux de consacrer ses énergies à l'effort de guerre, décida de ne pas renouveler son aide. Le gouvernement québécois s'engagea à poursuivre ce programme en acquittant l'ensemble des dépenses.

Toutes les zones de colonisation ont bénéficié du programme. Toutefois, c'est l'Abitibi-Témiscamingue, l'enfant chéri des colonisateurs du XX^e siècle (90,5%) qui s'arrogea la quasi-totalité de ces crédits. Elle ne laissa que moins de dix pour cent aux autres régions, soit 4,9% pour le Bas-Saint-Laurent, 3,1% au Saguenay-Lac-Saint-Jean/Côte-Nord et 1,5% pour la balance du territoire (figure 14.4).

c. Organisme responsable du programme

Le Service de l'établissement et du retour à la terre (devenu en 1942 le Service d'établissement des colons) était responsable de l'administration de ce programme par l'entremise de sa section Transport et placement des colons.

d. Clientèle-cible du programme

Tous les citoyens québécois répondant aux critères édictés ⁽⁵²⁾ par le plan Rogers-Auger et sélectionnés par la Commission du Retour à la Terre pour devenir colons pouvaient obtenir l'allocation de transport.

(51) QUÉBEC. Ministère de la Colonisation. Les rapports annuels du ministère de la Colonisation, pour les années 1937-1939 à 1959-1951, ont été consultés.

(52) L'aspirant-colon devait être le père d'une famille recevant ou susceptible d'obtenir bientôt le *secours direct* et d'avoir des dispositions pour devenir agriculteur.

figure 14.4 ici

e. Durée du programme

Le programme s'échelonna sur treize ans, soit du printemps 1937 jusqu'au premier trimestre de 1950, alors que le mouvement de colonisation s'essouffait. Il ne connaîtra plus son essor d'antan concurrencé par l'industrie manufacturière qui offrait de nombreux emplois et des conditions de travail très alléchantes aux ouvriers.

14.3 CONCLUSION

La phase 1921-1970 fut une longue période de transition dont les caractéristiques principales sont le désintéressement et l'abdication du gouvernement québécois à recourir au chemin de fer comme outil d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Cette indifférence contraste radicalement avec les époques antécédentes et subséquentes où il s'implique activement dans le secteur.

La Révolution tranquille annonçait le renouveau dont serait l'objet la politique ferroviaire au cours des années suivantes. La décennie 1960 fut la phase préparatoire à la restructuration des activités du ministère des Transports qui consacra officiellement au sein de sa structure une place au transport sur rail. C'est l'analyse de cette évolution qui sera l'objet du prochain chapitre.

CHAPITRE XV

NOUVEL ÉVEIL POUR UNE JURIDICTION DÉLAISSÉE 1971-1990: LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

La décennie 1960 fut une période de réformes majeures qui mena à la modification profonde des structures socio-économiques du Québec. Au cours des années 1970 et 1980 la transformation de la société québécoise a été menée par les gouvernements successifs.

Ces mutations furent accompagnées par un repositionnement et une polarisation idéologique des forces sociétales quant au statut constitutionnel du Québec. Deux partis, aux orientations politiques antagonistes, qui reflétaient le dilemme auquel était confronté le peuple québécois, se partagèrent le pouvoir durant cette période. Le Parti libéral, qui est mu par une profession de foi à l'égard du fédéralisme canadien, ce qui ne l'empêche pas d'être nationaliste dans certaines de ses actions, garda le pouvoir de 1970 à 1976, forma l'opposition officielle pendant plus de neuf ans avant de redevenir la formation ministérielle. Quant au Parti québécois qui veut mener le Québec à la souveraineté, il pilota les destinées de l'État entre 1976 et 1985.

Nonobstant le rôle prépondérant du gouvernement dans l'économie des années 1970 et 1980 (1), le Québec est confronté à des problèmes socio-économiques importants. Ceux-ci sont le résultat de phénomènes économiques, tant conjoncturels que cycliques, intimement liés aux politiques économiques nationales et étrangères (p. ex. les taux d'intérêt), ainsi qu'à la concurrence internationale qui rend moins attrayante la production québécoise en raison, notamment, de l'augmentation du coût de la main-d'oeuvre.

(1) En 1975, les dépenses publiques comptaient pour plus 45% du produit national brut québécois. QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1977) Prospective socio-économique du Québec 1ère étape: Synthèse d'ensemble, p. 41.

Dès la décennie 1960, le développement économique régional fut un des problèmes majeurs auquel fut confronté et s'attarda le gouvernement du Québec ⁽²⁾. Son objectif était de mieux aménager le territoire et d'adopter des mesures nécessaires afin de favoriser un meilleur équilibre et une déconcentration des investissements publics et privés dans l'ensemble des régions de l'État québécois et non seulement dans la région montréalaise.

Les gouvernants canadiens et québécois tentèrent d'apporter des solutions, qui prirent la forme d'ententes canado-québécoises. De la fin de la décennie 1960 jusqu'au milieu des années 1970, ils ratifièrent des accords dont la résultante fut une intervention globale visant à favoriser la naissance de pôles de croissance industriels dans les régions défavorisées.

Cette approche, qui s'appuyait sur le potentiel des régions pour assurer leur développement, connut un succès mitigé ⁽³⁾. En mars 1974, les deux paliers entérinèrent l'*Entente-cadre de développement Canada-Québec (ECD)* qui s'appuyait sur une approche d'intervention sectorielle plutôt que territoriale. Elle permettait d'améliorer, par l'entremise d'ententes auxiliaires ⁽⁴⁾, le développement de certains secteurs économiques, en conformité avec les buts établis dans l'entente-cadre. Ces mesures d'action qui donnaient à la région de Montréal un rôle central par lequel devait passer le développement des régions, permettaient une intervention sur certains maillons faibles de l'économie québécoise en vue de favoriser un équilibre supérieur des forces régionales ⁽⁵⁾. Par rapport à la conception régionaliste des années 1960 où l'effort des pouvoirs publics avait porté sur une intervention spatiale d'ensemble sur un territoire cible (p. ex. le Bas-Saint-Laurent), la nouvelle vision des

(2) Le Bureau d'aménagement de l'est du Québec (BAEQ) créé en 1963, qui tenta de régénérer la situation socio-économique du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, constitue la première expérience de planification de ce type. C'était une des retombées directes du plan fédéral sur l'aménagement rural et de développement agricole (ARDA), dont l'ambition était d'intégrer ces régions au reste de l'économie québécoise.

(3) Dans le cas de l'expérience du BAEQ, les projets de restructuration urbaine, qui ont eu pour conséquence d'amener la fermeture de plusieurs villages, furent mal accueillis par la population de l'Est du Québec qui rejeta les desseins des technocrates à cet égard.

(4) Le 13 septembre 1974, une entente auxiliaire sur le développement des transports au Québec fut ratifiée entre les deux gouvernements. En vertu de cet accord qui expira le 31 mars 1982, 454 775 000\$ (quote-part respective du Québec 54% et du Canada 46%) furent injectés dans ce domaine. Le programme de traversier-rail nord-côtier fut un des bénéficiaires de ces deniers.

(5) CANADA. Ministère de l'Expansion économique régional et QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1974) Entente-cadre de développement pour le Québec. pp. 29-30.

gouvernants octroyait à la métropole une place de choix dans cette stratégie sectorielle de développement régional qui ne pouvait que favoriser l'essor des régions (6).

Le changement de cap est illustré par le rapport Higgins, Martin, Raynauld qui donne en quelque sorte une doctrine au nouveau ministère fédéral de l'Expansion économique régionale. L'essor de toutes les parties du Québec passe inéluctablement par le développement de Montréal. On change donc d'échelle: le Québec est une seule région-plan centrée autour du pôle de développement, Montréal, où sont seules susceptibles de naître et de se déployer de façon significative les activités d'innovation. A partir du pôle, la croissance peut alors se diffuser vers la périphérie [...]. Les auteurs du rapport HMR soulignent la condition défavorable à la diffusion que constitue la structure du système urbain québécois dont il faut consolider les nodes en portant une attention particulière aux villes satellites de Montréal. (7)

En 1984, l'*Entente de développement économique et régional (EDER)*, qui s'appuie sur la philosophie des accords de 1974, est ratifiée (8). Quinze ententes auxiliaires, dont une ayant pour objet les transports, en découlèrent (9).

Le gouvernement fédéral, avec la coopération des États partenaires, fut l'initiateur de cette formule qui consistait à intervenir afin de réduire les disparités socio-économiques persistantes entre les régions de la Fédération. L'avènement au pouvoir du Parti québécois rendit le gouvernement du Québec moins réceptif à cette immixtion fédérale, dictée par des ambitions de développement pan-canadien, ce qui était en contradiction avec les éléments fondamentaux du projet sociétal péquiste. Sa remise en question du système fédéral s'est traduite, dans la période pré-référendaire (1976-1980), par la publication d'études et d'énoncés de politiques économiques résolument souverainiste.

Bâtir le Québec (1979) constitue le plus important rejeton de ce mouvement. Ce document repose sur le postulat que les inégalités régionales sont le fait de certains secteurs industriels. On y propose une action visant à favoriser le développement sectoriel tablant sur les forces des régions, sur l'entreprise privée à capital québécois, laquelle s'insère dans une stratégie d'ensemble ayant pour ambition de transformer la structure économique québécoise, afin de satisfaire à ses priorités nationales:

(6) Cette thèse où la région de Montréal est appelée à agir comme élément moteur du développement québécois, fut confirmée lors de la Conférence sur l'économie du Grand Montréal tenue en mars 1981.

(7) MANGAZOL, Claude (1985) Les politiques de développement régional au Québec: 1960- 1984. p. 171.

(8) CANADA. Bureau des relations fédérales-provinciales (1989) Répertoire des programmes et activités fédéraux-provinciaux. p. 17-8.

(9) L'entente auxiliaire sur les transports a été signée le 8 juillet 1985 et s'est terminée le 31 mars 1990. Durant cette période, 170 M\$ ont été injectés dans ce secteur, dont la moitié a été déboursé par le trésor québécois.

Il s'agit toujours, du point de vue économique, de relever les défis suivants: équilibrer la balance commerciale, favoriser la reprise en main de l'économie, résorber le chômage, soutenir et équilibrer la croissance, accroître et mieux répartir les revenus, atténuer les disparités régionales. De tels défis ne peuvent être relevés qu'à moyen et à long termes. ⁽¹⁰⁾

C'est une alternative d'intervention efficace pour un gouvernement membre d'un État fédéré évoluant dans un environnement capitaliste. Ne disposant pas de la totalité des pouvoirs d'un État autonome qui lui permettrait d'agir de façon globale sur l'économie (p. ex. le secteur ferroviaire), le gouvernement se rabattit sur une stratégie d'action dans les secteurs où il dispose des leviers décisionnels pour mener à terme ses objectifs, devant amender l'essor économique du Québec.

Pour la période 1951 à 1971 la croissance démographique du Québec fut de 58,8%. La population qui était de 4 055 681 en 1950, passe à 6 027 764 en 1971, pour se situer à 6 438 403 en 1981 ⁽¹¹⁾. Tandis qu'entre 1971 et 1986, le mouvement fut moins rapide (8,5%), notamment en raison de la baisse du taux de natalité et d'une migration négative, la population québécoise se situait à 6 539 007 ⁽¹²⁾.

La grande région de Montréal, qui regroupe plus de la moitié de la population québécoise, récolta une part de la croissance démographique de l'après-guerre ⁽¹³⁾. Ce territoire connut un développement urbain fulgurant qui engendra également de nombreux problèmes (p. ex. congestion des voies d'accès au centre-ville). Dès les années 1950, les zones à vocation commerciale et résidentielle avaient amorcé un mouvement de relocalisation en périphérie du centre-ville. Le manque d'espace, les prix élevés du sol au centre-ville et la construction des grands axes routiers favorisèrent ce déplacement vers les nombreux terrains vacants de la banlieue.

L'aménagement du territoire devint un des points de mire du gouvernement, notamment sous le règne du Parti québécois qui porta une attention toute particulière à ce dossier. Des mesures législatives et administratives ont démontré la volonté politique de mieux

(10) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Le virage technologique: Bâtir le Québec - Phase 2: Programme d'action économique 1982-1986. p. 18.

(11) Recensements du Canada. -Cité dans: BERNIER, Gérard et al. (1986) Le Québec en chiffres de 1850 à nos jours. p. 25.

(12) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1988) Québec: A l'heure de l'entreprise régionale. p. 83.

(13) Ibid. p. 82.

institutionnaliser ses activités dans ce domaine ⁽¹⁴⁾. Le gouvernement du Québec est désormais un agent majeur ayant partie prenante à la planification du territoire et au développement économique régional. Cet engagement dans un domaine relevant jusque-là presque uniquement de la compétence des municipalités, n'aurait pu se faire sans le processus de centralisation gouvernemental entrepris au cours de la décennie 1960.

D'un gouvernement non interventionniste tel qu'on l'avait connu depuis plus d'un siècle, le Québec se dote d'administrations dont les membres sont inspirés par un puissant esprit national et de la théorie keynésienne en se voulant le moteur du développement économique et collectif. Cette remise en question de l'idéologie traditionaliste qui avait soutenu la gestion publique, entraînera la modification de la structure gouvernementale. C'est ainsi que l'on assista à la création de ministères et d'organismes (p. ex. les ministres d'État) dont la mission sera de contribuer à la planification des nouveaux rôles qu'ils s'étaient vu décerner.

C'est cette centralisation qui a incité le pouvoir québécois à superviser les paliers inférieurs de gestion (p. ex. société de transports), en vue de s'assurer que les grandes orientations et la vision nationale à perpétuer étaient respectées, notamment en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Dans ce contexte, les administrations locales doivent tenir compte, en tant qu'institutions publiques, des contraintes législatives imposées par le Parlement. En matière de subvention, elles doivent respecter certaines normes qui régissent leurs activités.

C'est dans ce contexte que s'est inséré le renouveau de la politique ferroviaire dès le début des années 1970, lequel processus s'est poursuivi dans les décennies subséquentes.

(14) L'adoption par l'Assemblée nationale de la *Loi sur la protection du territoire agricole* (L.R.Q. P-41.1) et de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q. A-19.1) constituent d'excellents exemples de cet intérêt.

CHAPITRE XVI

NOUVEL ÉVEIL POUR UNE JURIDICTION DÉLAISSÉE 1971-1990: LES DÉTERMINANTES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE

Dans la continuité de l'âge d'or de la politique ferroviaire, les décennies 1970 et 1980 s'avèrent celles où l'intérêt pour le transport sur rail fut le plus dynamique. Durant cette phase, le nombre de messages émis sur ce thème par les forces sociétales et gouvernementales s'établit à 858 (35,5%) sur un total de 2 418 communications recensées. Ceci est imposant sachant que la période 1867-1920, s'étend sur 53 ans, tandis que celle-ci ne compte que dix-neuf années.

Mais, la fréquence des messages suivant l'origine des émetteurs, révèle qu'il existe un moins grand intérêt des forces sociétales (26,2%) à l'égard du transport sur rail que chez les intervenants gouvernementaux (73,8%). Le chemin de fer n'est plus considéré comme l'unique assise de développement pouvant assurer la prospérité d'entrepreneurs et la survie du peuple.

Une telle différence est aussi imputable à la croissance phénoménale de la bureaucratie gouvernementale qui a généré la production d'une multitude de nouveaux types de communications, dont la plupart étaient absents au XIX^e siècle pour appuyer les orientations et la gestion de la politique ferroviaire. Les plans de développement et les études de planification sont deux excellents exemples qui montrent la volonté d'utiliser une approche plus scientifique pour administrer le destin de l'État québécois. Cette époque, qui récolte les fruits engendrés par les réformes politico-administratives introduites lors de la Révolution tranquille, tranche singulièrement avec la conduite, les pratiques et les attentes des intervenants des décennies précédentes. Les données collectées transcendent cette mutation de la société québécoise où le gouvernement est désormais appelé à jouer une fonction vitale.

16.1 LA REPRÉSENTATIVITÉ D'INTÉRÊT

A l'image de la société québécoise, la représentativité d'intérêt des groupes impliqués dans l'élaboration de la politique ferroviaire s'est radicalement métamorphosée en quelques années (Annexe I et figures 16.1 et 16.2).

Figure 16.1: DÉVELOPPEMENT D'UN PROJET FERROVIAIRE URBAIN

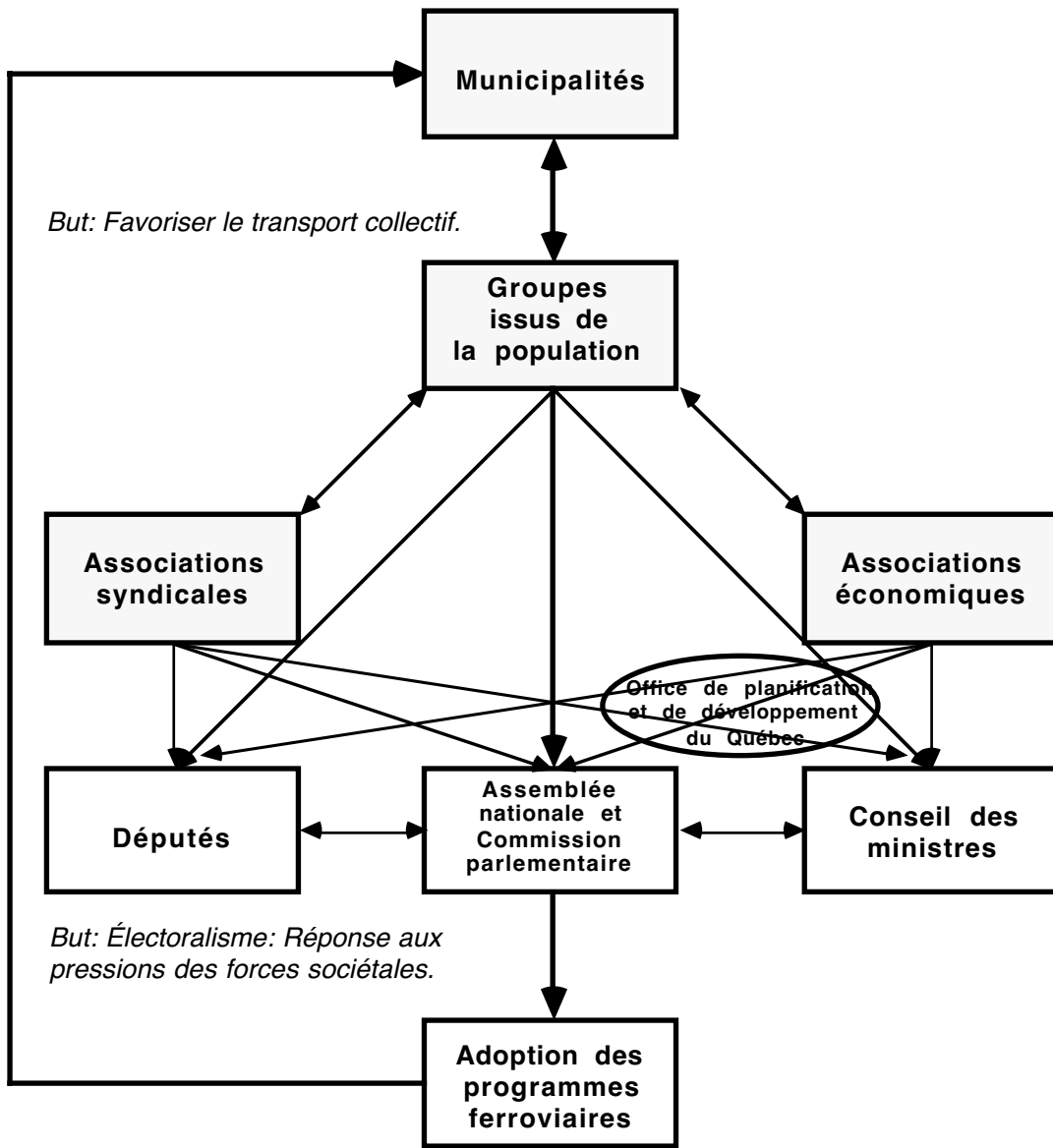
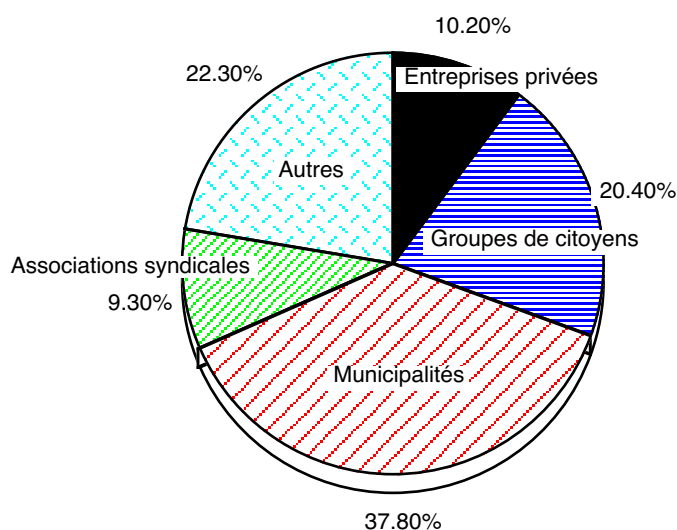


Figure 16.2: FORCES SOCIÉTALES EN PRÉSENCE, 1971-1990



Le clergé, qui jadis était omniprésent dans les rouages de l'État, est désormais absent des grands débats politiques contemporains. Dans le mouvement de déconfectionnalisation des institutions québécoises, les religieux qui monopolisaient naguère le discours, ont quitté cette place publique. Ce vacuum favorisa l'émergence d'une multitude de groupes laïques ayant pour dessein de soutenir des intérêts socio-économiques inspirés par des objectifs qu'épousent des individus et des collectivités qu'ils représentent sur la place publique. À l'image du gouvernement, cette ère est marquée par la spécialisation et la segmentation des groupes en fonction de besoins plus ciblés que généraux.

Les groupes issus de la population ont vu leur poids augmenter (45,3%) dans la production de messages à caractère ferroviaire. Cette implication est intimement liée à la nature du transport urbain, point de mire de la politique ferroviaire québécoise de ces années. En raison de la nature des services dispensés, il suscite davantage l'attrait des citoyens utilisateurs que des grandes entreprises privées, tout en devenant un objet à saveur plus politique pour la population et les gouvernants. Suivant le géographe Trudel (1977):

Toute politique de transport ne doit pas se limiter qu'aux grandes infrastructures: elle doit aussi se préoccuper des usagers. Le transport des personnes en milieu urbain concerne la très grande majorité des Québécois et les concernera encore davantage vu la concentration croissante de la population dans les régions urbanisées. Il faut prévoir que le transport urbain deviendra progressivement un service exigé par la population et exigeant à fournir. ⁽¹⁾

(1) TRUDEL, Michel (1977) Où va la politique du transport? p. 129.

Les groupes de citoyens, qu'ils prennent le nom de Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, de Comité des usagers du train Montréal-Saint-Hilaire, d'Union québécoise pour la conservation de la nature ou de Transport 2000, sont le reflet d'un phénomène nouveau. Les années 1970 ont vu éclore des dizaines de groupes structurés ayant pour mission d'effectuer du démarchage auprès des pouvoirs publics.

Ces associations entendent donner la parole à une partie de la population qui n'avait pas accès aux canaux politiques, soit par manque d'intérêt ou de moyens adéquats pour pénétrer dans les officines gouvernementales, afin d'y transmettre leur message. Ces groupes ne sont plus dominés par le clergé comme au XIX^e siècle. Leur discours ne s'inspire pas de la doctrine sociale de l'Église et leurs aspirations sont fort différentes de celles animant leurs ancêtres. Ils disposent d'une autonomie de pensée particulière qui dicte leurs demandes en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional, pour des motifs foncièrement divergents de ceux qui animaient le clergé à cet égard.

Les associations syndicales qui jusque-là s'étaient montrées discrètes, se sont taillées une place dans le débat ferroviaire en s'accaparant 9,3% du discours ⁽²⁾. Leur participation au processus politique, comme groupe d'intérêt, a contribué à la diffusion de leurs initiatives sur l'ensemble de la société globale ⁽³⁾. A l'heure de la Révolution tranquille, impliquées face aux problèmes de la collectivité, elles ne se limitent plus, comme autrefois, à la revendication d'intérêts professionnels dont les seuls bénéficiaires seront leurs membres. Les objectifs des organisations ouvrières québécoises visent à occuper un rôle dans le processus décisionnel au sein des structures sociales. Cette action est d'autant plus justifiée que le développement de la fonction publique québécoise a permis l'essor du syndicalisme ⁽⁴⁾. Le but de cette démarche est d'éclairer et de promouvoir des choix à l'égard des grandes questions sociétales touchant l'ensemble du peuple.

C'est à partir de la fin des années 1960, que les associations syndicales ne se bornèrent plus uniquement à une fonction de pression économique, mais s'employèrent à faire la promotion d'intérêts sociaux (p. ex. le transport en commun). La Centrale de l'enseignement du Québec constitue un excellent exemple de cette tendance novatrice. En 1975, soucieuse de favoriser

(2) Les trois principales centrales syndicales qui ont participé au débat ferroviaire sont la Centrale de l'enseignement du Québec (CEQ), la Confédération des syndicats nationaux (CSN) et la Fédération des travailleurs du Québec (FTQ).

(3) TREMBLAY, Louis-Marie (1966) L'action politique syndicale. pp. 44-50.

(4) Entre 1958 et 1983, les effectifs syndicaux au Québec ont augmenté de 208%, passant de 295 777 à 910 863. Une part importante de cette variation est attribuable à l'essor de l'administration publique québécoise. BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Le Québec en chiffres de 1850 à nos jours. p. 304.

le développement d'un projet de société authentiquement québécois, elle s'engagea à favoriser:

[...] l'édification d'une société québécoise orientée dans le sens des besoins prioritaires de l'ensemble des citoyens et qui sera le reflet des aspirations de paix, de justice et de liberté du peuple québécois. (5)

Cet apport de l'institution syndicale est bénéfique au processus démocratique. Il a permis à des cheminots oeuvrant dans les chemins de fer urbains, ainsi qu'à des travailleurs utilisateurs de ce service public, d'apporter leur point de vue. Plus souvent qu'autrement, cet apport a pris la forme de présentation de mémoires lors des commissions parlementaires sur le transport en commun dans l'agglomération de Montréal.

La scolarisation et la démocratisation des institutions parlementaires et de l'administration publique ont permis aux citoyens ordinaires et aux groupes de transmettre aux gouvernants leurs opinions, quant à la politique ferroviaire québécoise, sans qu'elles soient filtrées et altérées par des intermédiaires (p. ex. entrepreneurs, clergé ou députés) au moyen des *humbles requêtes*. Ceci constitue un progrès sachant, qu'auparavant, les démarcheurs auprès du gouvernement étaient presque tous issus des classes scolarisées. A cet égard, la participation populaire fut une des nouvelles réalités introduites par la Révolution tranquille. Comme le souligne Monière (1977):

[...] on voulait aussi revaloriser le rôle des citoyens dans la vie politique et les inciter à participer activement au processus de changement, en leur montrant que par le vote et les pressions politiques diverses ils pouvaient influencer sur les décisions politiques. (6)

Les corps municipaux constituent dorénavant un intervenant majeur des forces sociétales. De l'ensemble des messages générés, 37,8% leur sont imputables. Il n'est pas étonnant de constater l'importance prise par ce groupe, sachant que le transport urbain constitue 74,1% de l'objet d'intervention des forces sociétales. En tant qu'élément structurant l'aménagement de leur espace géographique et susceptible d'affecter leur développement économique, il est usuel de comprendre pourquoi les municipalités ont pris une part si active dans le démarchage auprès des forces gouvernementales.

La fréquence des interventions imputables aux entreprises privées a connu une régression importante. Ils n'ont participé qu'à 10,2% des messages émis, confirmant une préoccupation moindre pour le transport urbain.

(5) CENTRALE DE L'ENSEIGNEMENT DU QUÉBEC (1975) Pour une journée d'école au service de la classe ouvrière: Manuel du 1er mai, p. 192.

(6) MONIERE, Denis (1977) Le développement des idéologies au Québec: Des origines à nos jours, p. 322.

Il est manifeste que les entreprises ne trouvent plus d'avantages à intervenir dans l'élaboration de la politique ferroviaire québécoise, sachant qu'elle est orientée vers le transport urbain. Le gouvernement, ne peut qu'être d'un apport minime dans leurs revendications touchant le transport ferroviaire conventionnel, le pouvoir véritable n'étant pas situé à Québec, mais plutôt dans la capitale fédérale. Dans ce contexte, le lecteur ne sera pas étonné de comprendre pourquoi ce groupe favorise dans une proportion de 53,1% le transport ferroviaire de marchandises.

Le gouvernement du Québec

Durant cette période les systèmes ferroviaires occupent une position stratégique dans le développement du transport collectif, essentiellement dans la région de Montréal. Le gouvernement qui joue une fonction cruciale dans l'implantation de ces systèmes, intervient également dans plusieurs dossiers impliquant le transport sur rail conventionnel (p. ex. le traversier-rail). Toutefois, ses interventions sont plus sectorielles et effacées que celles du gouvernement canadien.

D'un gouvernement épousant les interventions supplétives, où l'entreprise privée était reine et maîtresse des destinées nationales, le secteur public québécois a su s'introduire dans un secteur qui avait été abandonné au pouvoir fédéral depuis plusieurs décennies. Dès le début des années 1970, afin de remédier à cette situation, le Parlement adopta une loi donnant un mandat nouveau et élargi au ministère des Transports ⁽⁷⁾.

Entre 1971 et 1989, les forces sociétales privées n'occupent plus que 26,2% du discours, comparativement à 73,8% pour les forces gouvernementales (figure 16.2). En parallèle avec les années 1867-1920, ces chiffres illustrent un renversement total quant à la mission octroyée au gouvernement dans l'organisation de la société québécoise. Dans la période ayant précédé la Révolution tranquille, ce sont les forces sociétales privées qui monopolisaient les trois quarts du discours ferroviaire. C'est un indicateur évident du rôle prépondérant que le gouvernement jouait désormais dans le développement du réseau de transport au Québec.

La représentativité politique à l'Assemblée nationale a connu de profondes mutations. L'Union nationale, qui jadis avait géré les destinées du Québec, fut rayée définitivement de la carte électorale lors du scrutin général de 1981, alors qu'aucun de ses candidats n'avait réussi à se faire élire ⁽⁸⁾. Elle n'en contribua pas moins à 2,1% du discours. Le Québec

(7) En 1972, le Lieutenant-gouverneur sanctionna la *Loi des transports*.

(8) L'absence d'un programme politique adapté aux réalités contemporaines et surtout l'ambiguïté de sa position constitutionnelle contribua à sa perte. Du gouvernement Johnson

revient au bipartisme avec le Parti libéral et le Parti québécois qui se partagent, dans une proportion presque égale, les messages sur les chemins de fer avec respectivement 46,1% et 50,6%.

Quant à l'administration publique, elle fut fort active dans la production de messages. Alors qu'auparavant le transport sur rail était pratiquement l'unique affaire du ministère des Travaux publics, désormais, elle suscite l'attention de plusieurs ministères et organismes.

Dans cette *mosaïque ministérielle*, le ministère des Transports, digne successeur du Bureau des chemins de fer, s'arroge 59% des messages, ce qui en fait le chef de file de la mission ferroviaire au sein du gouvernement. Les données permettent de ventiler, par sous-secteur administratif, l'origine du discours au sein du ministère. Ainsi, le Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (17,6%), les divers services ayant eu pour vocation l'étude, le développement et la planification des systèmes de transport (16,8%), le Bureau des sous-ministres (12%), le Bureau du ministre (10,4%) et le Service du transport ferroviaire (4,8%) se sont partagé cette mission.

Le second intervenant gouvernemental, c'est le Conseil exécutif, comprenant le Bureau du Premier ministre, qui occupe 22,6% de tous les messages issus de la fonction publique. Comme il en sera question dans le prochain chapitre, le Conseil est toujours, et plus que jamais, le coeur décisionnel en matière de transports au Québec.

Quant aux autres ministères, les résultats obtenus sont en harmonie avec le rôle qu'ils interprètent dans l'élaboration et la gestion de la politique. Leur mission est secondaire par rapport au ministère des Transports; toutefois, il n'en représente pas moins de 18,4% de la totalité du discours.

De l'étude de la représentativité d'intérêt, il ressort que le transport ferroviaire urbain ne semble pas être un thème dominé, comme au XIX^e siècle, par de grands groupes financiers. Ce sont plutôt les bourgeoisies locales (p. ex. maires et membres de Conseils municipaux) et les groupes populaires qui s'arrogent cette activité. Par leurs gestes, ils ont pour ambition de récolter bien sûr des fruits personnels (p. ex. ascendance au sein de la société), mais surtout de bonifier le prestige et le développement de leur communauté tout en participant à l'essor de l'agglomération montréalaise. Ce qui caractérise ces intervenants, c'est que leur aire d'action politique et leurs discours se recoupent avec la base géographique d'où est issu leur pouvoir. Les ambitions qui les animent ainsi que la vocation octroyée au transport sur rail, c'est-à-dire le déplacement de personnes sur une base intrarégionale, ne soutenant pas des

(1966-1968) au gouvernement Bertrand (1968-1970), l'Union nationale a modifié radicalement ses convictions en bifurquant du statut particulier pour le Québec à l'intérieur de la Fédération canadienne vers le statu quo. Ces tergiversations eurent pour effet de canaliser vers le Parti québécois l'électorat nationaliste.

desseins géopolitiques qui auraient pour effet de soumettre des régions à l'hégémonie de la métropole. Les effets recherchés par la mise en place d'un réseau ferroviaire urbain sont associés avant tout à des problèmes intrinsèques à l'organisation de l'espace montréalais.

Sans pour autant avoir identifié, dans les messages recensés, la présence de promoteurs immobiliers, leurs intérêts quant au développement du réseau ferroviaire urbain sont indirectement défendus par les élus municipaux qui effectuent du démarchage auprès du gouvernement du Québec en faveur de ces infrastructures. Il est tout à l'avantage d'un promoteur foncier ou immobilier de disposer de propriétés localisées à proximité d'un futur axe de transport, connaissant les effets structurants positifs qu'il aura sur l'achalandage d'un commerce ou d'une place d'affaires ⁽⁹⁾. La construction de ces voies s'intègre notamment dans plusieurs projets de spéculations foncières de promoteurs qui favorisent un accès plus facile à leurs biens-fonds ⁽¹⁰⁾.

Quant au transport conventionnel, le contexte est beaucoup plus complexe à cerner et les données pouvant confirmer ces faits sont beaucoup plus rarissimes, car les transactions entre les gouvernants et les collectivités engagés dans ce processus sont de nature beaucoup plus officieuse et même secrète que celles entourant le transport collectif. Malgré le fait que ces groupes agissent de façon beaucoup plus discrète que les associations issues de la population, leur ascendance sur la structure gouvernementale est perceptible. Au sein du cadre sociétal de recherche, ils sont installés à un palier socio-économique supérieur, tandis que leur pouvoir est généralement exogène géographiquement à l'État québécois, étant localisé dans l'environnement canadien ou mondial.

Ces groupes qui sont des puissances financières majeures et étrangères, ont eu pour effet d'orienter au cours de la décennie 1970, essentiellement sous les administrations libérales, le volet chemin de fer conventionnel de la politique ferroviaire québécoise. Comme il en sera question plus tard, les déterminantes qui menèrent à la création du traversier-rail reliant Matane à Baie-Comeau, sont liées à ces influences extérieures qui avaient des prérogatives géopolitiques afin de mieux intégrer cette région au reste du réseau ferroviaire nord-américain.

(9) PILETTE, Danielle (1986) L'Urbanisme au Québec: Organisation, législations, perspectives politiques. pp. 63-77.

(10) A cet égard, le cas du projet immobilier de la Grande place dans la ville de Québec, où le gouvernement local voulait, en 1989, implanter un système de métro de surface afin de favoriser l'accès à ce site, constitue un exemple des relations existantes entre un promoteur et une municipalité. Dans la présente situation, cette dernière fit du démarchage auprès du gouvernement du Québec en vue d'obtenir les deniers nécessaires pour assurer la concrétisation de ce système de transport devant servir les fins d'investisseurs privés.

16.2 L'ORIGINE ETHNIQUE

Deux réalités contrastent dans l'analyse de contenu. Désormais, les Québécois francophones occupent la presque totalité du discours ferroviaire (92,1%). Ce chiffre surpasse leur poids démographique au sein de l'État québécois où ils forment près de 80% de la population.

Signe des temps, les anglophones ont perdu, dans ce secteur, leur influence jadis légendaire alors qu'auparavant ils jouaient un rôle stratégique dans le développement ferroviaire québécois. Quatre pour cent du discours est imputable à cette communauté, ce qui équivaut à leur poids démographique au sein de la société, qui ne cessa de décliner entre 1971 et 1986, alors qu'il passa de 10,6% à 5% (11).

En parallèle, les groupes ethniques d'origine autre que française ou britannique ainsi que les nations amérindiennes autrefois absents de ces débats, contribuent dorénavant à l'élaboration de la politique ferroviaire (3,6%). Cela démontre qu'ils ont entrepris de prendre la place qui leur revient. Toutefois, leur importance numérique par rapport à la réalité est déficiente, sachant que leur présence au sein de la population québécoise, entre 1971 et 1986, progressa de 10,4% à 17,3% (12).

Leur participation prend deux formes, soit comme intervenants secondaires, notamment lorsqu'ils interviennent par le biais d'un groupe de pression, ce qui se produit dans 29% des cas ou lorsqu'ils agissent comme acteur principal en participant au processus décisionnel, situation qui est la plus fréquente (71%). Relativement à cette dernière option, les données recueillies indiquent qu'au sein des instances gouvernementales, où leur message compte pour 3,6% des interventions, la présence des groupes ethniques minoritaires se concentre principalement au sein de la députation libérale siégeant à l'Assemblée nationale (68,2%) et à l'intérieur du ministère des Transports (31,8%). Du côté des anglophones, le même phénomène est constaté, alors que 56% des messages venant de cette communauté émanaient de ce ministère. Cette tendance s'explique par le fait que traditionnellement le Parti libéral a recueilli le vote des minorités ethniques (13), en raison de certaines positions politiques prises à leur égard (14).

(11) Recensements du Canada de 1971 et 1986.

(12) Ibid.

(13) MORIN, Rosaire et TURCOTTE, Gérard (1990) Les Québécois sont tous québécois. p. 8.

(14) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1989) Une richesse à renouveler: Programme politique. pp. 57-58.

Transports Québec ayant eu besoin de spécialistes des systèmes ferroviaires qu'il pouvait difficilement recruter chez les francophones où le bassin de main-d'oeuvre disponible pouvant oeuvrer dans ce secteur était restreint, notamment en raison de l'absence d'une tradition ferroviaire au sein de cette communauté, les autorités du ministère ont dû faire appel à des diplômés issus des groupes minoritaires.

Cette situation qui prévalait au début des années 1970 a évolué avec la formation d'universitaires francophones ayant les qualifications requises pour occuper ces postes. A la fin des années 1980, ceux-ci avaient amorcé le rattrapage qui s'imposait, nommément grâce aux mesures prises par le ministère des Transports. Le *Programme de bourses d'études et de recherche dans le domaine du transport*, instauré en collaboration avec le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR), constitue une de ces initiatives.

16.3 LA REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE DU DISCOURS

Dans les 103 années antérieures, il apparaît avec évidence que la région de Montréal domina le discours des émetteurs. Elle constituait l'assise géographique sur laquelle s'appuyaient leurs projets de chemins de fer.

Au cours de la troisième période, le gouvernement démontra sa volonté politique d'occuper entièrement le champ juridictionnel ferroviaire sur la totalité de l'espace québécois ⁽¹⁵⁾. La *Loi des Transports*, sanctionnée en 1972, qui réitérait ses responsabilités dans ce secteur, fut le premier geste en ce sens ⁽¹⁶⁾. En réaffirmant ainsi sur papier sa souveraineté ferroviaire, le gouvernement démontrait sa compréhension de la forte imbrication existant entre l'aménagement du territoire, le développement économique régional et les modes de transports.

Toutefois, dans la pratique, les messages ainsi que les extrants financiers de la politique ferroviaire se sont concentrés géographiquement à la région de Montréal. Comme il en a déjà été discuté, bien que la *Loi constitutionnelle de 1867* accorde à l'Assemblée nationale des pouvoirs s'étendant à l'ensemble du territoire québécois, les ramifications continentales de la plupart des voies ferrées établies au Québec annihilent cette compétence en raison des dispositions de cette même loi. Cette juridiction se voit morcelée géographiquement. Dans la réalité, le pouvoir québécois se limite aux zones urbaines et aux tronçons isolés du réseau canadien.

(15) QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Les transports au Québec. p. 129.

(16) Loi des transports. S.Q. 1972, c.55.

Il s'en trouve que le territoire québécois ne correspond pas, de ce point de vue, au territoire délimité par la géographie politique: juridiquement, le Québec ne jouit pas de l'intégrité de son territoire. (17)

Les figures 16.3, 16.4 et 16.5 illustrent cette *montréalisation* forcée en partie mais non exclusivement par les prérogatives constitutionnelles où la majorité des acteurs privilégient ce territoire (18). Les forces sociétales (93,3%) sont de loin les plus attachées à la région métropolitaine, suivies des membres de l'Assemblée nationale (79,6%) et de l'administration publique (72,6%).

De l'ensemble des agents sociétaux répertoriés, il n'est alors guère étonnant de constater que la plupart proviennent de la région de Montréal, ce qui a eu pour effet d'influencer les résultats obtenus. Ces groupes, dont la portée géographique du discours se circonscrit dans l'espace, s'attardent presque uniquement au transport sur rail à vocation urbaine. Ceci n'est pas surprenant, sachant que les personnes qu'ils représentent, résident et sont confrontées à des questions inhérentes à ce type de technologie et aux limitations géopolitiques imposées par les compétences territoriales qu'ils possèdent (p. ex. un maire n'a juridiction que dans les limites de sa municipalité). Leur activité de démarchage dans ce secteur est donc restreinte aux problèmes de développement urbain proprement montréalais, excluant une analyse intégrée de ce mode de déplacement sur la totalité des régions de l'État québécois.

En antinomie, les forces gouvernementales ont une perspective géographique qui s'étend à l'ensemble du territoire sur lequel elles exercent leur souveraineté, c'est-à-dire l'État québécois. Dans le cadre de la politique, leurs actions sont concentrées dans l'espace montréalais, mais le développement de la nation, exige qu'ils épousent une vision globale.

L'attitude des autorités gouvernementales n'est guère étonnante, car étant au service de l'intégralité du peuple, elles doivent conserver une perception universelle de l'aménagement du territoire et du développement économique régional qui doit dépasser les limites de la région de Montréal. Dans le contexte de la politique québécoise, le traversier-rail reliant le Bas-Saint-Laurent à la Côte-Nord constitue un excellent exemple, où le gouvernement a contribué à l'intégration géographique au circuit commercial nord-américain, d'une région naguère isolée du réseau ferroviaire continental.

Toujours dans la même perspective d'intervention géographique globale, le programme d'aide à la conservation du réseau ferroviaire de base proposé en 1990 par le ministre des

(17) BROSSARD, Jacques (1972) Le Québec possède-t-il son territoire. p. 14.

(18) Le chapitre 17 abordera ces causes qui sont extrinsèques aux dispositions constitutionnelles qui ont contribué à ce processus de replie géographique sur la région de Montréal.

Transports, Sam Elkas, constitue une nouvelle étape en ce sens ⁽¹⁹⁾. Le programme devrait doter le gouvernement du Québec d'un instrument d'intervention géographique qui lui permet de mieux contrôler l'aménagement de son territoire, en soutenant par une aide financière aux entreprises ferroviaires régionales, la préservation de l'intégrité des tronçons ferroviaires vitaux au développement économique régional.

Nonobstant l'intérêt apparent des gouvernants pour le développement du réseau ferroviaire régional, il en est autrement au sein des forces sociétales qui, dans seulement 5,7% de leurs interventions, réfèrent aux régions périphériques (tableau 16.1). Quant aux élus du peuple (12,1%) et aux fonctionnaires (14%), ils sont plus sensibilisés aux problèmes ferroviaires auxquels sont soumises ces contrées qui dépendent des moyens de transport pour assurer leur développement.

(19) HARDY, Dominique. Le Québec a une politique pour sauver des voies ferrées. Le Soleil. 15 janvier 1990. pp. A1 et A2.

figure 16.3 16.4 16.5 cartes

Tableau 16.1: DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUES DES SUBSIDES AU TRANSPORT FERROVIAIRE ET DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES ET GOUVERNEMENTALES (1971-1990)

Administration publique	Députés	Forces sociétales	Subsides
1. <u>Montréal</u>	1. <u>Montréal</u>	1. <u>Montréal</u>	1. <u>Montréal</u>
2. <u>Côte-Nord</u>	2. Saguenay-Lac-St.	2. <u>Côte-Nord</u>	2. <u>Côte-Nord</u>
3. <u>Saguenay-Lac-St. Québec</u>	3. Québec	3. <u>Saguenay-Lac-St.</u>	3. Est du Québec
4. Abitibi-Témiscamingue	4. Côte-Nord	4. Est du Québec	4. Bois-Francs
5. <u>Est du Québec</u>	5. <u>Est du Québec</u>	5. Abitibi-Témiscamingue	
6. Mauricie-Bois-Francs	6. Abitibi-Témiscamingue	6. Québec	
7. Outaouais	7. Mauricie-Bois-Francs		
8. Québec	8. Outaouais		
9. <u>Etrie</u>	9. <u>Etrie</u>		
14%	12,1%	5,7%	
	Régions périphériques		

La forte concentration géographique du discours dans la métropole démontre que le rôle octroyé au transport ferroviaire a évolué. Alors qu'à la fin du XIX^e siècle, la colonisation battait au plein, le rail était perçu comme l'enfant prodige devant vivifier l'organisation des terres pionnières. La portée du chemin de fer devant alors avoir un impact sur plusieurs centaines de kilomètres carrés.

Dans les années 1970 et 1980, les ambitions investies par les intervenants québécois, en raison des pouvoirs limités de l'Assemblée nationale, se sont transformés en actions géographiques réduites à certaines régions correspondant aux grands projets de développement économique québécois (figures 16.3, 16.4 et 16.5).

Distribution géographique du discours et des extrants financiers de la politique ferroviaire

Le gouvernement du Québec a contribué à des projets ferroviaires dans les régions de Montréal, de l'Est du Québec, de la Côte-Nord et des Bois-Francs. Les données budgétaires présentées dans le chapitre huit permettent d'établir une corrélation entre la représentativité géographique du discours général et le fait que 98% des deniers publics ont été investis dans la région de Montréal. Le poids démographique de cette région, les considérations d'ordre

politique qui lui sont associées, ainsi que les problèmes urbains auxquels est confrontée la métropole, ont concouru à la concentration géographique des investissements publics sur ce territoire (20).

Quant aux trois autres régions, elles se sont partagé deux pour cent des crédits votés par le Parlement. Néanmoins, malgré l'apparence de ce déséquilibre interrégional entre Montréal et les régions, les retombées des projets mis de l'avant ne sont pas intimement liées aux extrants monétaires. La contribution québécoise à l'implantation du traversier-rail, bien qu'elle se soit limitée à 3 831 000\$, n'en a pas moins généré des effets géo-économiques et géopolitiques qui n'ont aucune commune mesure avec l'investissement nécessaire.

Dans le discours analysé des deux territoires affectés par ce projet, soit l'Est du Québec et la Côte-Nord, c'est cette dernière qui a reçu le plus l'attention des émetteurs (tableau 16.1). Cette région a suscité l'intérêt des intervenants, car les bénéfices que la région en retire, sont beaucoup plus élevés que ceux qui furent générés dans l'économie de la rive opposée du fleuve Saint-Laurent par l'avènement du traversier-rail. Ce lien fluvial contribua au désenclavement d'une région jusque-là dépendante de la route et du transport maritime.

Par ailleurs, les effets des investissements effectués dans les Bois-Francs s'étant bornés à la construction de 1,8 km de voies ferrées par la Société du parc industriel du centre du Québec, ayant eu des effets minimes sur l'aménagement du territoire de l'espace géographique régional visé, il n'est pas étonnant que cet équipement ait suscité peu d'attention de la part des agents.

A la lueur de cette analyse, il apparaît que plus le bassin de population visé est important, que les usagers potentiels d'un service ferroviaire sont nombreux, que les fonds impliqués sont appréciables et que les effets d'un projet sur le territoire et l'essor économique sont majeurs pour la stratégie de développement des municipalités ou des régions touchées, plus ils suscitent les passions des intervenants. A l'opposé, un programme comme celui du traversier-rail, même si ses effets géopolitiques sont fondamentaux pour le développement économique régional, a suscité une attention moindre chez les citoyens et les groupes populaires pour trois raisons. En terme quantitatif, peu d'individus sont concernés par l'établissement du lien ferroviaire interrive. L'investissement consacré par le gouvernement est très inférieur aux sommes injectées annuellement dans le transport collectif de la région de Montréal. Finalement, cet équipement est avant tout au service d'éléments exogènes à l'État québécois.

(20) En 1986, 56,8% de la population québécoise résidaient dans la région de Montréal. Ces mêmes citoyens élisaient à l'Assemblée nationale plus de la moitié des députés y siégeant.

Devant ces faits, il est permis d'affirmer l'existence d'un lien entre la portée géographique des forces en présence, ainsi que des intérêts politico-économiques défendus avec les régions auxquelles elles font référence dans leurs discours.

16.4 L'OBJET D'INTERVENTION

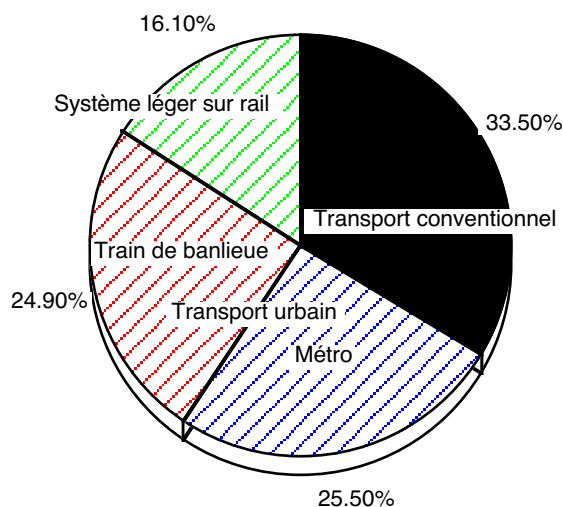
Au Québec, ces années auront été celles où le pouvoir politique appuya pour la première fois le transport en commun au détriment du transport individualisé. Le gouvernement a investi, dès le début de la décennie 1970, plusieurs millions de dollars afin d'atténuer les problèmes engendrés par la diffusion de l'automobile, lesquels occasionnent une pression intense sur l'aménagement du territoire, en mettant en péril la qualité de vie et l'environnement, tout en favorisant une croissance de la dépendance énergétique du Québec.

La figure 16.6 révèle que cette sympathie pour des alternatives au transport individuel des personnes se répercuta sur le rôle octroyé au transport sur rail par les émetteurs (Annexe J). Une majorité de messages révèle que les chemins de fer à vocation urbaine retiennent l'attention de 66,5% des émetteurs. Ventilés, le métro et le train de banlieue sont les systèmes les plus populaires auprès des agents avec respectivement 38,3% et 37,4%, tandis que le système léger sur rail reçoit 24,3% de leur considération. Les deux premiers moyens étant mieux connus, car étant déjà présents dans la région de Montréal, l'écart constaté trouve sa justification.

Ce profil contraste singulièrement avec les décennies antécédentes où ces modes n'étaient le centre d'intérêt que de moins de deux pour cent des intervenants. Elle démontre la prépondérance de l'espace urbain sur l'espace rural qui ne regroupe plus désormais qu'une faible minorité de la population québécoise.

En parallèle, le transport sur rail conventionnel suscite encore la considération des émetteurs, toutefois, dans une proportion beaucoup plus faible qu'auparavant (33,5%). Ceci démontre que le gouvernement du Québec s'est attribué une nouvelle vocation dans le domaine ferroviaire en repositionnant ses activités dans un sous-secteur où sa compétence constitutionnelle lui permet d'agir avec une autonomie certaine. Cela est en contradiction avec la situation ayant prévalu dès la fin du XIX^e siècle, avec l'immixtion fédérale dans le transport ferroviaire conventionnel.

Figure 16.6: OBJET DE L'INTERVENTION, 1971-1990



Au sein des forces gouvernementales, les députés affiliés aux deux principales formations politiques, soit le Parti libéral (69,7%) et le Parti québécois (69,3%), s'entendent dans une propension quasi égale à appuyer le chemin de fer urbain. C'est donc dire que les hommes politiques ont su ajuster leur discours à la nouvelle vocation octroyée au transport ferroviaire en milieu urbain. Toutefois, c'est le Parti québécois qui a su le mieux récupérer ce virage en faveur du transport en commun, en proposant un moratoire sur la construction de nouvelles autoroutes, afin de réaffecter les sommes économisées au transport collectif (21).

Dès le début des années 1980, le volet transport de son programme politique établit que le “transport en commun [est] une priorité essentielle” qui doit être concrétisée, notamment par des investissements massifs “dans le prolongement du réseau de métro de Montréal, dans les métros régionaux et les trains de banlieue” (22). L'édition 1989 du programme péquiste ne fait plus référence au moratoire en favorisant de nouveau la construction d'autoroutes, dans le dessein d'aider le développement régional (23). Contrairement à leur opposant politique, en vue de contrecarrer les effets structurants de ces infrastructures qui ont une influence indéniable sur l'organisation spatiale, favorisant l'étalement urbain ainsi que le gaspillage de centaines d'hectares de terres à potentiels agricoles élevés, il n'est pas prévu d'ajouter de nouveaux kilomètres de routes au réseau montréalais. Ce choix est dicté par des prérogatives

(21) PARTI QUÉBÉCOIS (1982) Programme du Parti Québécois: Édition 1982, p. 43.

(22) Ibid.

(23) PARTI QUÉBÉCOIS (1989) Programme du Parti Québécois: Édition 1989, pp. 52 et 57.

socio-économiques et géographiques, reflet d'une vision de développement territorial à long terme s'enchâssant dans le projet de société péquiste. L'étude du programme de cette formation démontre que ses membres ont adopté une position claire, visant à appuyer sans réserve le transport en commun, en vue de concourir au développement durable permettant d'assurer un meilleur contrôle de l'aménagement du territoire.

Quant au Parti libéral, ses objectifs sont à court terme c'est-à-dire essentiellement électoralistes. Il favorise les grands travaux de constructions routières morcelant du même coup l'enveloppe budgétaire devant être attribuée au développement du transport en commun. En antithèse aux Péquistes, les Libéraux s'obligeaient en 1981:

[...] à accélérer les travaux routiers de manière à relancer les projets d'axes routiers dont la construction avait déjà été décidée par le gouvernement libéral précédent mais dont la mise en oeuvre a été freinée ou annulée par le gouvernement actuel. (24)

Cette option génère un impact positif sur l'activité économique, solution fort populaire auprès de l'électorat mais qui est éphémère (p. ex. création d'emplois temporaires). Toutefois, les conséquences intrinsèques de ce choix sur la géographie montréalaise risquent d'entraîner à long terme des effets pernicieux (p. ex. l'étalement urbain, croissance de la quantité d'énergie consommée). Bien qu'ils appuient le transport en commun sur rail en proposant dans leur programme de 1981 (c'est une des rares fois où le Parti libéral aborde la question du transport en commun) à s'engager à prolonger le métro et à développer le réseau des trains de banlieue, leur position est ambiguë et instable dans le temps, face à cette avenue, ce qui contraste avec les intentions péquistes.

Au sein de l'administration publique, le cheminement quant au transport ferroviaire urbain est identique, mais son intensité est atténuée (57,2%). Ce chiffre s'explique par l'importance des dossiers à caractères extraurbains que doivent gérer les ministères et organismes québécois (p. ex. le traversier-rail ou la défense des intérêts du Québec quant au service ferroviaire pan-canadien).

Les forces sociétales qui orientent leurs messages vers l'appareil gouvernemental ont pour objectif dominant d'agir sur cette structure, en vue d'obtenir la concrétisation de certains extrants (p. ex. la construction d'une nouvelle ligne de métro). Il n'est donc pas étonnant de constater que 74,1% des objets de ces émetteurs ont pour dessein les chemins de fer urbains sachant qu'elles estiment, tout comme leurs ancêtres du XIX^e siècle, que le gouvernement québécois est l'acteur central qui détient les leviers techniques, légaux et financiers pour faire progresser et opérationnaliser leur demande.

(24) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1981) La société libéral de demain. p. EC-XV/2.

Les corps municipaux (84,1%) et les forces issues du peuple (76,3%) sont les plus ardents défenseurs du transport urbain, alors que l'entreprise privée s'avère la moins partisane des systèmes dérivés avec 34,4%, les préférant aux chemins de fer conventionnels. Cet écart trouve son explication dans le fait que les groupes populaires sont davantage concernés par les chemins de fer urbains, sachant qu'ils affectent l'aménagement du territoire et offrent aux citoyens un moyen économique pour se déplacer dans l'agglomération montréalaise. Moins soucieuse d'aborder les grandes questions sociétales auxquelles est confronté l'État québécois, l'entreprise privée concentre son attention sur le transport sur rail conventionnel (65,6%), car c'est de lui que dépendra son efficacité à mieux desservir ses marchés.

A la lueur de ce dernier constat, il est clair que les besoins d'une clientèle influencent grandement dans son discours ses choix de système. Tandis que le chemin de fer à vocation marchande génère des effets moins rigoureux sur les individus que sur les entrepreneurs qui y ont recours, le transport urbain affecte plus directement les citoyens, ceux-ci étant plus susceptibles de l'utiliser quotidiennement dans leurs déplacements, alors que le transport ferroviaire interurbain de passagers est beaucoup moins fréquenté par les Québécois qui ne l'utilisent qu'occasionnellement ⁽²⁵⁾. Par ailleurs, comme il en sera question plus loin, le support qu'apportent les forces sociétales et le gouvernement au transport urbain n'est pas étranger à la volonté politique d'appuyer l'essor d'une industrie nationale des équipements ferroviaires, dont Bombardier Incorporée serait le centre d'attraction. Ce sentiment a été principalement identifié sous les administrations péquistes, où la multinationale québécoise qui est un des leaders mondiaux dans la production de ce type de matériel, se vit octroyer l'attention du gouvernement.

La valse des systèmes de transport ferroviaire

Cette volonté de développer à tout prix l'industrie du matériel ferroviaire québécois n'a pas eu que des conséquences heureuses auprès des élus tant municipaux que québécois. Le cas de la ville de Laval constitue un exemple flagrant de cette situation. Entre 1974 et 1989, trois types de système ferroviaire ont été invoqués par les autorités municipales, soit un métro de surface, un métro souterrain et même un monorail de type Mark VI, semblable à celui desservant le complexe touristique de Walt Disney World (Floride), pour relier le centre-ville de la métropole à l'île Jésus.

(25) En 1987, 480 399 000 citoyens ont emprunté le transport en commun urbain contre seulement 3 889 000 pour le transport en commun interurbain. -Cité dans: QUÉBEC. Ministère des Transports (1989) Mémento statistique du transport au Québec Données 1986 et 1987. p.44.

Lors de la Commission parlementaire sur le plan de transport de la région de Montréal qui s'est tenue en janvier 1989, cette situation est apparue d'autant plus évidente que, tant dans le discours du ministre des Transports que dans celui des représentants municipaux, les aspects techniques ont eu préséance sur l'analyse des grands principes en matière d'aménagement du territoire et les besoins sur lesquels devrait reposer le choix du système optimal. Le député du comté de Lévis, Jean Garon, souligna que:

[...] ce n'est pas là le problème d'une commission parlementaire; ce sont les orientations, et laissez aux techniciens la partie qui leur appartient. [...] Mais quand je vois le ministre qui demande: Aimeriez-vous tel type d'équipement, ou tel autre type d'équipements? [...] Ce n'est pas cela une commission parlementaire, mais les grandes orientations, c'est ce qui est important. (26)

Lorsque le ministre Côté demanda au maire de Laval, Claude Lefebvre, pourquoi il privilégiait dorénavant le monorail au détriment du métro, celui-ci invoqua que son nouveau choix était dicté par des considérations économiques, sachant que le monorail “coûte entre 25% et 40% du coût du métro traditionnel” (27), tout en éludant les effets de ce choix sur l'aménagement du territoire. Sa décision était avant tout motivée par le désir d'obtenir coûte que coûte un lien ferroviaire avec Montréal. Pour ce faire, le maire désirait soumettre au gouvernement un projet moins dispendieux susceptible de recevoir son approbation à court terme.

Devant cette attitude, un porte-parole du Parti lavallois qui siège dans l'opposition municipale à ville de Laval, critiqua le caractère superficiel du débat:

On sait qu'un monorail, [...] c'est une technologie faisable; on le sait, mais ce n'est pas là la question. La question ce n'est pas de savoir si le monorail est faisable. La question est de savoir: Est-ce qu'un monorail, un train de banlieue, un autobus bimode ou le prolongement du métro, c'est la meilleure façon de résoudre les problèmes de transports particuliers de Laval? [...]

Vous avez, M. le ministre, fait allusion à une panoplie relativement large de moyens de transport. [...] mais notre point de vue [...] est d'abord de bien identifier les problèmes et les besoins, et c'est par là que nous allons commencer. (28)

Il est évident que la méconnaissance des élus et l'influence d'une firme comme Bombardier sur les choix d'une municipalité, sont perceptibles et ne tiennent pas toujours compte de

(26) Commission de l'aménagement et des équipements. Jean Garon, 27 janvier 1989, p. CAE-2887.

(27) Commission de l'aménagement et des équipements. Claude Lefebvre, 24 janvier 1989, p. CAE-2613.

(28) Commission de l'aménagement et des équipements. Bernard André Genest, 8 février 1989, p. CAE-3191.

critères objectifs. Dans le cas lavallois, c'est la multinationale québécoise qui a réalisé pour la ville, une présentation technique vantant les mérites de ce système. La compagnie n'avait pas avantage à déprécier son monorail, même si ce véhicule ne convenait pas nécessairement aux besoins du territoire, d'autant plus que les particularités techniques propres au monorail, c'est-à-dire l'établissement d'une voie en hauteur risquait de devenir un désastre pour l'environnement urbain (29). De plus, une telle option n'avait rien pour annihiler les problèmes d'intermodalité auxquels est confrontée l'agglomération de Montréal.

Les groupes ethniques et l'objet d'intervention

Finalement, la segmentation ethnique indique que les différents groupes ont un objet d'intervention identique, soit le transport urbain, avec respectivement 66,3% pour les francophones, 69,4% pour les anglophones et 71,4% pour les autres groupes ethniques.

L'écart existant entre les francophones et les autres groupes trouve son explication dans la concentration géographique de ces communautés dans la région montréalaise et par leur préoccupation pour les problèmes de la métropole qui constitue leur milieu de vie. Quant aux résultats de la majorité qui démontrent un intérêt plus grand pour le transport sur rail conventionnel, ils constituent un indice d'une vision géopolitique recouvrant l'ensemble de l'État québécois.

16.5 LES ASPIRATIONS INVESTIES

Durant la période 1971-1990, l'analyse démontre que les données obtenues dans cette section sont caractérisées par une forte diversification des aspirations investies, où prédomine une détermination d'exercer un meilleur contrôle sur le développement de l'État (Annexe K). L'objectif sous-jacent à cette démarche est de contribuer à maximiser la puissance du Québec, tant sur le plan national qu'international, en vue d'optimiser les effets de diffusion du transport sur rail au sein du système géographique et socio-économique québécois.

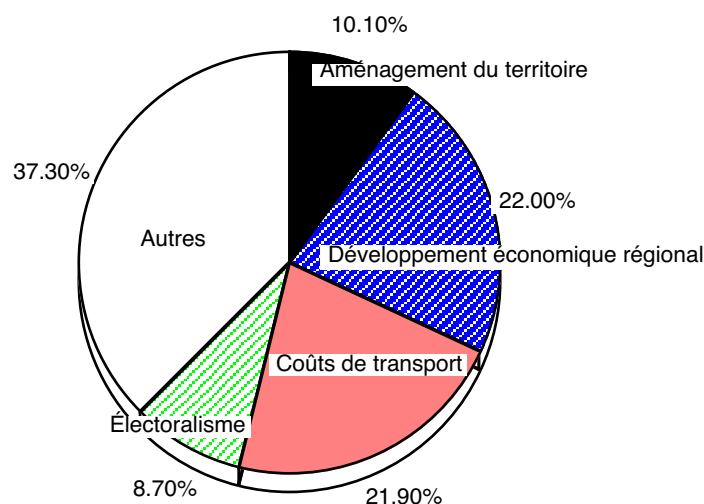
Aspirations investies et géographie

Tout comme leurs prédécesseurs, les groupes démontrent une volonté de tirer profit des déterminantes géopolitiques et géo-économiques du Québec (figure 16.7). L'aménagement du territoire (10,1%) et le développement économique régional (22%) se taillent, encore une

(29) Commission de l'aménagement et des équipements. Pierrette Roussin, 8 février 1989, p. CAE-3188.

fois, une place enviable parmi les motivations intrinsèques en étant présents dans 32,1% des messages recensés. Toutefois, analysées par sous-catégorie, il est manifeste que les motivations des agents sont désormais éloignées de celles ayant prévalu au XIX^e siècle. L'agriculture et la colonisation qui jadis étaient les raisons d'être des chemins de fer, sont des reliquats qui ne sont plus les cibles des émetteurs. La première ne réussissant pas à amasser 0,5% des messages, tandis que la seconde est ignorée.

Figure 16.7: ASPIRATIONS INVESTIES, 1971-1990



Dans l'ensemble, les résultats globaux sont le reflet des aspirations investies par les agents sociétaux et les forces gouvernementales. Seul un écart perceptible entre les choix de ces intervenants est noté en ce qui concerne l'aménagement du territoire où les forces sociétales ont un attrait (13,6%) plus poussé que celui identifié chez les membres du gouvernement (8%). Le gouvernement, jugeant que son territoire est assez bien pourvu en équipement, veut plutôt porter son action sur le volet développement économique régional, afin de réduire les inégalités interrégionales.

Relations entre les agents et leurs sphères d'interventions

En harmonie avec le proverbe *Plus ça change plus c'est pareil*, il ressort, à une échelle géographique réduite au cadre de la région de Montréal, que les forces sociétales, principalement celles issues des communautés locales ont une attitude et un cheminement qui s'apparentent à celui qui animait les agents du XIX^e siècle, alors qu'ils se *battaient*, auprès du gouvernement, afin d'obtenir leur *bout* de voie ferrée.

Ainsi, les municipalités n'hésitent pas à invoquer des arguments proches de ceux déjà introduits dans la période 1867-1920, pour obtenir ce privilège. De l'étude de mémoires déposés aux Commissions parlementaires sur le transport de la région de Montréal tenus en 1982, 1987 et 1989 et des résolutions des Conseils municipaux adressées au gouvernement, cette constante est notée. Les arguments géo-économiques sont dissemblables dans leur forme, ayant subi les mutations imputables à l'évolution de la société québécoise, mais l'objet désiré est analogue. Chacun veut obtenir les moyens pour concourir à l'aménagement du territoire et au développement économique de son aire géographique d'intervention.

Les projets d'implantation de métro souterrain sur les îles Jésus et de Montréal, ainsi que les métro régionaux de surface destinés à desservir l'aéroport international de Montréal (Mirabel) et les régions avoisinantes, s'insèrent dans cette trame. Pour bénéficier des effets d'entraînement créés par ces axes, les agents se sont livrés à un démarchage intense, qui prit la forme de centaines de pages de mémoires déposés auprès du gouvernement.

Lorsqu'en 1974, le ministère des Transports dévoila les quatre options de tracés projetés (figure 16.8), dans le cadre du projet de **Transport Rapide Régional Aéroportuaire Montréal Mirabel (TRRAMM)** ⁽³⁰⁾, les municipalités sujettes à recevoir ce système se mobilisèrent pour faire pencher la décision gouvernementale en leur faveur. Dans une proposition adressée au gouvernement, les villes de Laval, Saint-Jérôme et Sainte-Thérèse démontrèrent dans un document synthèse vantant les mérites du trajet empruntant la voie du CP Rail, qu'elles avaient su identifier la portée de la concrétisation éventuelle du TRRAMM pour leur territoire:

Nous proposons que la voie ferrée du Canadien Pacifique deviennent le corridor du système de transport en commun régional et aéroportuaire.

Notre position se justifie du fait que:

- 1) Cette voie dessert le bassin de population le plus important de toute la région Nord.
- 2) Cette voie traverse la zone au potentiel économique et industriel le plus élevé de la région Nord.
- 3) Cette voie concrétisera l'urbanisation déjà entamée dans l'axe central de la région Nord en protégeant les infrastructures et les services déjà implantés par les municipalités (notamment les parcs industriels, les routes et les services publics).
- 4) Cette voie multiplier les effets d'entraînement des investissements consentis par les différents niveaux du gouvernement.

(30) QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport sur l'implantation d'un système TRRAMM, pp. 93-97.

5) Cette voie permettra de desservir et de recueillir un nombre maximum de passagers pour le système de transport collectif dans la région Nord.

6) Cette voie a déjà été pressentie par plusieurs organismes gouvernementaux dont le SATRA et l'O.P.D.Q comme devant être le corridor prioritaire à desservir. (31)

L'effort de ces municipalités fut vain; le projet n'aboutit jamais pour des considérations qui seront discutées dans le prochain chapitre. Néanmoins, elles démontrent les enjeux politiques qui se trament, tout comme au XIX^e siècle autour de ces entreprises qui ont un puissant effet structurant sur les communautés pouvant en recueillir les fruits, sachant que l'organisation de la croissance urbaine repose en grande partie sur la localisation des axes de transports (32).

[...] le système TRRAMM aura une profonde action structurante sur la région. Sa complémentarité avec le métro dotera Montréal d'un des meilleurs systèmes de transport collectif au monde: le TRRAMM favorisera le développement économique et facilitera la mise en oeuvre des plans d'aménagement proposés pour le territoire. Il constituera un instrument de développement régional de premier ordre. (33)

Le transport sur rail, notamment celui à vocation urbaine, constitue toujours une question où les prérogatives politiques tiennent le haut du pavé dans le discours des élus du peuple.

(31) ANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, Article 2B27-2201A 5, Proposition sur le transport en commun régional et aéroportuaire, 21 janvier 1974.

(32) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. p. 294.

(33) QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Op.cit., p. 19.

figure 16.8 +16.9 ici

Les députés se démarquent par l'électoratisme de leurs propos (21,5%), tendance plus fortement marquée chez les Libéraux (26,9%) que chez les Péquistes (18,8%). De plus, ces derniers sont beaucoup plus attentifs à la portée de la mise en service d'une ligne de transport sur rail sur l'aménagement du territoire (5,8%) et le développement économique régional (22,4%), que les Libéraux qui récoltent pour ces sous-catégories respectivement trois pour cent et 13,7%.

L'analyse des propos tenus par les Libéraux à l'Assemblée nationale, de même que le contenu de leurs programmes politiques, indique que le transport ferroviaire ne constitue pas une question primordiale, sauf peut-être en période électorale. Le scrutin général de septembre 1989 est un exemple de cette instabilité des principes directeurs guidant leurs actions dans ce secteur.

Cette tangente n'est pas novatrice car elle s'inscrit dans la *tradition* ayant prévalu au cours des deux premiers mandats du gouvernement Bourassa. A ce titre, en novembre 1979, le ministre des Transports souligna, même si ses propos sont motivés par des desseins partisans, une vérité quant à l'esprit qui animait le gouvernement Bourassa dans le développement du réseau de métro. Denis de Belleval déclara que sous cette Administration les décisions étaient prises sans:

[...] pensée directrice en matière de développement des transports en commun dans la région de Montréal; qu'en continuant le métro sans réfléchir d'abord à une conception d'ensemble du développement de ces réseaux de transport, on risquait de donner lieu à des investissements extrêmement coûteux et pas nécessairement optimaux. (34)

Alors que plusieurs intervenants de la ville de Laval réclamaient le prolongement du métro vers l'île Jésus, le premier ministre Robert Bourassa refusa d'engager son Administration, du moins à court terme, à ce qu'un tel projet soit réalisé au cours de son prochain mandat, lequel n'était pas prévu dans le plan d'action 1988-1998 sur le transport pour la région de Montréal. Même s'il s'y montrait favorable, le chef libéral alléguait ne pouvoir aller de l'avant car:

Les études doivent être actualisées. Quand elles seront complètes, nous discuterons avec les autorités municipales et nous prendrons ensuite les meilleures décisions pour améliorer le transport public à Laval. (35)

Cette déclaration est datée du 22 août. Moins d'un mois s'était écoulé que le 21 septembre, quatre jours avant l'élection, le premier ministre annonça que son gouvernement donnait le feu vert pour le prolongement de la ligne 2 en direction de Laval (figure 16.9). De plus, le métro serait prolongé vers Montréal Nord (ligne 5), tandis que le train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes serait rénové. Un investissement total de 635 M\$ (36) pour l'ensemble de ces travaux.

Chez les Péquistes, la vision qu'ils ont du transport est tout autre. Cette question est officialisée dans leur programme politique. Il constitue un engagement ferme et continu dans le temps que ce parti s'est octroyé démocratiquement, s'inscrivant dans la stratégie d'aménagement du territoire et de développement économique régional sous-jacent à l'avènement d'un État souverain.

Par contre, contrairement aux députés péquistes (25,1%), les Libéraux sont plus attentifs aux coûts de transports (27,9%). Cette différence n'est pas suffisante pour y voir une polarisation entre les deux formations politiques quant à ce point. Néanmoins, c'est une démonstration que cette préoccupation constitue un puissant élément du système politique qui est pris en considération par les décideurs, tout autant que le démarchage effectué par les forces sociétales, car bien que les idées soient inépuisables, les ressources financières du gouvernement sont limitées par sa capacité à générer des revenus.

(34) Commission permanente des transports. Denis de Belleval, 2 novembre 1979, p. 9901.

(35) Le métro à Laval n'est pas pour demain. Le Soleil. 28 août 1989.

(36) Le métro de Montréal prolongé vers Laval. Le Soleil. 22 septembre 1989.

Quant au nationalisme économique repéré dans le discours, le Parti québécois a une plus forte propension à posséder cette déterminante (4,9%) contre trois pour cent pour les Libéraux. Toutefois, la différence n'est pas assez importante pour s'attarder aux causes justifiant cette divergence. Au sein des forces sociétales, moins d'un pour cent y fait référence.

Des résultats aussi anémiques peuvent étonner sachant que cette période de l'histoire québécoise est marquée profondément par le nationalisme économique qui fonde l'interventionnisme gouvernemental dans les affaires de l'État. Toutefois, il est à noter que cette variable n'a permis d'enregistrer que les cas où un agent référerait explicitement à cette notion dans un discours, ce qui peut expliquer la distorsion de la réalité. Si le développement économique régional, qui s'avère une constituante concourante et intrinsèque à la réalisation de cet objectif, est pris en considération, il s'avère que le nationalisme économique tient une place de choix dans le discours des politiciens, quoique de manière subtile. L'énoncé de politique *Bâtir le Québec* est un modèle qui illustre avec perfection cette volonté implicite.

Quant au développement économique régional, bien que la moyenne d'ensemble soit quasi identique, il existe des variations sectorielles qui indiquent une plus grande popularité chez les gouvernants (8,4%) de la portée que peuvent avoir sur la structure industrielle québécoise, par le biais de la création d'emploi et de l'essor industriel, les investissements publics dans le transport sur rail.

Malgré le fait que les agents effectuent surtout du démarchage en faveur de projets ferroviaires à caractère urbain, les données recueillies, bien que minimes quantitativement, démontrent que dans l'ensemble ceux-ci, le gouvernement en particulier a un intérêt pour les chemins de fer conventionnels. Dans son discours, une préoccupation pour préserver le réseau de base québécois et même de le bonifier en développant des voies de pénétration vers le nord est notée. Le traversier-rail Matane-Baie-Comeau et le projet Ferchibal constituent les exemples les plus connus visant à atteindre cet objectif qui, pour la plupart, ont été motivés par des éléments extérieurs à l'État québécois.

L'Office de planification et de développement du Québec a contribué à ce courant dans le cadre de ses programmes d'études du territoire québécois. Ses documents d'orientations sur le développement régional intégraient dans l'analyse globale des régions la position occupée par le transport ferroviaire dans l'aménagement et le développement de ces zones. De plus, ces travaux étaient souvent complétés par une présentation des raisons motivant la sauvegarde de ces axes structurants qui jouent un rôle de premier plan permettant de désenclaver des communautés dont l'isolement géographique les condamnerait à la stagnation. Pour la région du Pontiac, l'OPDQ note que:

Le chemin de fer a favorisé le développement des localités situées le long de son tracé. [...] la présence d'un chemin de fer représente certainement un encouragement à l'implantation de nouvelles entreprises. ⁽³⁷⁾

Le mythe du nord et le développement d'un réseau ferroviaire nord-sud sont toujours très présents dans le discours. Dans ce contexte, le chemin de fer est toujours perçu comme une alternative prometteuse pour valoriser les bases géopolitiques de l'État québécois. Ainsi, en 1983, dans le cadre de la Commission parlementaire sur la fermeture de Schefferville, un intervenant suggéra la prolongation du chemin de fer du Littoral Nord, jusqu'à la municipalité de Kuujuaq, afin de stimuler l'exploitation minière de la région ⁽³⁸⁾.

Toutefois, même si les agents font référence à ce secteur sous l'angle des chemins de fer conventionnels, la réalité est tout autre. La stratégie gouvernementale développée sous le régime péquiste repose sur l'appui au transport urbain en raison de l'autonomie constitutionnelle dont il dispose et qui le soustrait à la plupart des interférences émanant de l'environnement canadien. Il n'est donc pas surprenant, alors que les deniers votés par le Parlement aux fins de la politique ferroviaire sont presque tous octroyés au volet urbain.

Dans un second temps, ce choix découle aussi du fait que les gouvernants ont eu pour ambition fondamentale de consolider l'industrie du matériel ferroviaire en terre québécoise, en misant sur les forces des entrepreneurs locaux qui ont développé une expertise dans le transport urbain.

Pour une politique ferroviaire appuyant l'essor d'une industrie nationale du matériel ferroviaire

Durant les années 1970 et 1980, la perception du transport ferroviaire a nettement évolué quant à sa contribution macro-économique au progrès et à la modernisation de l'économie québécoise. Il est toujours senti comme un outil appelé à jouer un rôle central dans l'organisation territoriale de l'État et de son développement économique régional. Toutefois, à ces visées fondamentales a été institutionnalisée, sous le règne péquiste suite à la publication de *Bâtir le Québec*, une ferme volonté politique en vue de favoriser l'essor d'une industrie nationale du matériel ferroviaire gravitant autour de la firme Bombardier.

Avec la montée du nationalisme québécois, il devenait de moins en moins acceptable de justifier auprès de la population que les contrats de fabrication du matériel de transport en

(37) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1984) Pontiac: Profil socio-économique et avenues de développement, pp. 191-193.

(38) Commission parlementaire sur la fermeture de Schefferville. Denis Larouche, 10 février 1983. p. B-12194.

commun soient confiés à des manufacturiers à capital étranger. Alors que la première génération de voitures de métro (MR-63) fut construite par la Vickers en 1974, le Conseil des ministres confia à Bombardier la construction de 423 wagons de seconde génération nécessaires pour répondre à l'achalandage que devait créer les Jeux olympiques de 1976 (39). C'est ce contrat qui permit à la firme Bombardier de diversifier ses activités et de lui donner une envergure internationale.

Cette précision établie, il est plus aisé de comprendre le pullulement des projets de métro régional de surface que le gouvernement libéral entreprit de développer dès le début des années 1970. En novembre 1976, l'avènement au pouvoir du Parti québécois alla bonifier ces intentions, d'autant plus que parmi les divers modes de transport terrestre en usage au Québec, seule l'industrie du matériel ferroviaire était contrôlée par des entrepreneurs locaux, alors qu'il en est autrement dans l'industrie automobile. Le projet majeur qui anima ces Administrations, avec l'appui des forces sociétales, fut la création dans la région de Montréal d'un réseau de métro de surface utilisant la technologie fer-fer.

Cette stratégie transcende des référentiels géographiques s'inscrivant dans une détermination gouvernementale d'assurer le développement souverain de l'État québécois, tourné vers l'utilisation de ses ressources humaines et naturelles, en vue de valoriser son économie et son savoir-faire technologique. Pour des considérations déjà exprimées, cette tangente fut essentiellement valorisée sous le régime péquiste qui favorisait à l'image de l'Allemagne, de la France et du Japon, un développement économique généré par les forces nationales (40).

En diversifiant la technologie ferroviaire en usage dans la région de Montréal, le Québec était appelé à devenir la vitrine et la piste d'essai des produits Bombardier et de l'industrie ferroviaire nationale. Cette tactique devait permettre de mieux exporter sur les marchés internationaux ces biens, en offrant aux éventuels acquéreurs étrangers de voir ces systèmes en opération. Une telle approche s'harmonise avec une déclaration de Jean-Yves Bélanger, directeur de la Division transport en commun chez Bombardier, qui évoque la nécessité de recevoir la confiance des agents locaux, pour mieux exporter par la suite cette production: "C'est difficile d'aller se vendre pour nous à l'étranger, lorsque l'on a de la misère à pénétrer chez nous" (41).

(39) BOMBARDIER (1987) Solutions, p. 8.

(40) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1979) Bâtir le Québec: Énoncé de politique économique, p. 5.

(41) Interview réalisé dans le cadre de l'émission *Québec Inc.* diffusé sur les ondes de Radio-Québec à l'automne 1989.

En 1985, le ministre des Transports, Guy Tardif, soulignait que cette tactique d'achat chez soi visait à seconder la diffusion géographique de l'investissement public, en distribuant aux régions une part des fonds consacrés aux grands travaux de construction et d'amélioration ferroviaire de la métropole.

[...] Nous avons un fabricant important, qui est québécois, qui produit de l'équipement roulant dans différents coins du Québec [...] et qui, présentement, lorsqu'il s'en va pour vendre son expertise et son métro de par le monde, n'a qu'un type de métro à offrir, qui est le métro sur pneus. (42)

La stratégie gouvernementale s'inscrivait dans la volonté géopolitique d'étendre l'influence du Québec dans le processus de mondialisation des échanges commerciaux. Trop petit pour mener une offensive économique globale dans l'arène mondiale, le Québec entend plutôt privilégier une action sectorielle, tablant sur ses atouts (43) et ses marchés d'exportations ferroviaires primaires, l'Amérique du Nord et secondaires le reste des Amériques, l'Afrique, l'Europe, l'Océanie et le Moyen-Orient (figure 16.10). Le succès et la croissance de l'économie québécoise reposent sur sa capacité à exporter, à affronter la concurrence internationale, par le biais de l'extension géographique de ce secteur industriel à l'échelle de la planète.

Choyé par sa localisation géographique, le Québec se trouve au seuil du second marché mondial (le premier étant l'Europe) pour le matériel de transport urbain, les États-Unis (44). C'est en partie, en raison de cette déterminante géopolitique, que la puissance ferroviaire de l'industrie québécoise du matériel ferroviaire a pu prendre son essor depuis le milieu de la décennie 1970 (45).

Désormais, lorsqu'il est question de mettre de l'avant un projet de construction ou de rénovation d'une ligne de trains de banlieue ou de métro, les agents, surtout ceux issus des forces gouvernementales, considèrent que leurs décisions doivent respecter la stratégie globale devant servir le secteur manufacturier du matériel de transport ferroviaire.

(42) Commission de l'aménagement et des équipements. Guy Tardif, 8 mai 1985, p. CAE-1377.

(43) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Le Virage technologique: Bâtir le Québec - Phase 2: Programme d'action économique 1982-1986.

(44) DesROSIERS, François (1976) Impact du REM sur le renforcement d'un secteur moteur: Les transports. pp. 10-11.

(45) L'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, ratifié en janvier 1988, supprime pour les entreprises des pays signataires, les droits de douane à l'exportation des voitures de métro et les wagons de chemins de fer, fabriqués au sein du nouvel espace commercial. Cette clause contribuera à assurer un accès privilégié, pour l'industrie du matériel ferroviaire québécois, à un des plus importants marchés mondiaux dans ce secteur.

Désormais, le gouvernement n'investit plus seulement dans la construction de voies ferrées, avec la seule intention d'établir des infrastructures ⁽⁴⁶⁾, il le fait surtout pour donner une impulsion à ce secteur industriel, dont la compagnie Bombardier est le partenaire chéri, résultat au dire d'un haut fonctionnaire du ministère des Transports, d'une longue histoire d'amour entre le constructeur québécois et le gouvernement ⁽⁴⁷⁾.

(46) Citons pour appuyer ces dires, le document *Les études d'impacts d'un réseau express de transport*, publié en 1977, par l'Office de planification et de développement du Québec qui passe en revue les effets géographiques et socio-économiques qu'engendreraient la création d'un tel réseau.

(47) Certaines informations ayant été obtenues sous le sceau de la confidentialité, les noms et fonctions des émetteurs ont été volontairement omis dans le texte. Néanmoins, ces renseignements émanent de sources sûres et vérifiées.

figure 16.10 ici

C'est sous le règne du Parti québécois que cette réorientation de la politique ferroviaire qui consiste à favoriser l'autosuffisance du Québec en matériel ferroviaire prit forme. En donnant des contrats à la firme Bombardier, les gouvernants ont contribué à solidifier les assises de la multinationale qui vend son matériel dans le monde et qui contribue ainsi à asseoir la force de frappe qui permet de positionner le Québec sur la scène internationale.

La compagnie Bombardier, bien qu'elle domine le marché nord-américain du transport ferroviaire urbain en s'accaparant entre 30 et 35% de ce marché ⁽⁴⁸⁾, doit affronter ailleurs des compétiteurs allemands, français et japonais. Pour ce faire, elle entend étendre ses ramifications dans la Communauté Européenne, par le biais de sa filiale Constructions ferroviaires et métalliques BN, dans une région qui est appelée à devenir un de ses principaux débouchés pour sa gamme de produits. Le contrat de fabrication des trains-navettes devant circuler dans l'EuroTunnel reliant la France à la Grande-Bretagne est une résultante de cette diversification géographique qui lui a permis de mettre le pied dans la maison européenne, en prévision du marché économique unique de 1993.

Un mémorandum adressé, en décembre 1977, au chef de cabinet du ministre des Transports par le directeur général du Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (BAREM) est un témoignage de l'intérêt porté par les hommes politiques quant aux retombées économiques pouvant être générées par le développement de tels systèmes de transport.

Ces projets [...] qui utilisent la technologie ferroviaire moderne, permettraient à l'industrie québécoise de faire son entrée sur le marché international du transport rapide urbain et suburbain [...]. La part du marché international accessible à un ensemble québécois qui posséderait les attributs précités, pourrait être de l'ordre de \$100 millions par année vers l'an 1990, ce qui représente environ \$40 millions de fabrication pour les usines québécoises. Donc le potentiel de l'industrie québécoise est là, à

(48) Données tirées de l'émission *Québec Inc.* diffusées sur les ondes de Radio-Québec à l'automne 1989.

condition que des projets locaux soient réalisés et que les politiques de développement industriel favorisent la formation de cet ensemble⁽⁴⁹⁾.

Le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) tient un discours convergent avec les orientations gouvernementales:

En plus d'avoir jeté les bases d'un projet collectif de réforme des structures du transport régional, la recherche qui alimentait le Comité des Transports de la région de Montréal pourrait constituer une étape préalable vers la création d'une véritable industrie du transport hautement avancé sur le plan technologique. L'étape suivante devrait être la formation d'un groupe de recherche déjà constitué dans le cadre du rapport du Comité des Transports de la région de Montréal. L'étape finale serait forcément la création d'un Centre de recherche qui encadrerait et stimulerait les éléments industriels et scientifiques qui pourraient constituer la base d'une industrie intégrée de transport.⁽⁵⁰⁾

Autres aspirations investies

Signe des temps, les aspirations investies sont intimement liées aux problèmes urbains auxquels furent confrontés les citoyens de la fin de ce millénaire. Dans une période marquée par des problèmes énergétiques et environnementaux, le coût de transport (21,9%), la mobilité accrue des citoyens (7,4%) et l'écologie (3,5%), deviennent des préoccupations importantes qui retiennent pour la première fois autant l'attention des intervenants.

Ces résultats démontrent avec évidence que les problèmes d'hier ne sont plus ceux d'aujourd'hui. Pour les gouvernants contemporains, les décisions ne doivent plus reposer uniquement sur de simples prérogatives économiques, qui visent à stimuler le développement d'un territoire. Leurs choix doivent s'insérer dans un cadre élargi qui tient compte des relations complexes auxquelles sont confrontés aujourd'hui les systèmes urbains (p. ex. répartition spatiale sur le territoire des classes sociales en adjonction avec les tracés anticipés).

Le gouvernement et les agents sociétaux n'hésitent plus à recourir à la géographie sociale pour s'enquérir de l'impact sur la population des projets de transport sur rail urbain de la région montréalaise⁽⁵¹⁾. En juin 1976, un rapport de l'OPDQ, intitulé *Esquisse d'une problématique sociale de l'impact du REM Mirabel* concluait:

(49) ANQ, Op.cit., Article 2B27-2203A 7, Lettre de André G. Gravelle, directeur du BAREM adressée à Réjean Séguin, chef de cabinet du ministre des Transports, 13 décembre 1977.

(50) ANQ, Op.cit., Article 2B27-2703A 7, La réaction du RCM au Rapport du Comité des transports de la région de Montréal, 19 octobre 1977.

(51) CAMUS, Michel et ROY, Louise (1977) Impact social d'un réseau express métropolitain sur la population de la région. pp. 71-286.

[qu']un réseau express desservant le territoire entre Montréal et Mirabel bénéficierait principalement à des populations de banlieue ayant un statut socio-économique élevé. [...] Le rapport soulignait que le comportement actuel de ces populations étant essentiellement axé sur l'utilisation de la voiture personnelle; il ne paraissait pas évident que cette population hautement motorisée opérerait un transfert modal en faveur d'un transport en commun, même rapide, compte tenu de l'infrastructure routière adéquate et non saturée de la région nord. Le rapport suggérait que les populations captives qui pourraient éventuellement accroître leur mobilité avec un REM, se situeraient potentiellement parmi les femmes et les jeunes. (52)

Il devient indubitable que la variable sociale doit être prise en considération dans toute étude d'implantation de tel système. Un projet apparemment destiné à contenir l'étalement urbain peut s'avérer inefficace à annihiler les problèmes de circulation auxquels est confrontée la région de Montréal, s'il y a absence d'adéquation entre les aspirations de la clientèle cible et les moyens de déplacement qui sont offerts au consommateur.

Aspirations investies et groupes ethniques: Les faits saillants

Les groupes ethniques démontrent une indifférence face aux aspirations plus proprement géographiques, pour se concentrer sur des aspirations plus économiques. Vingt-quatre pour cent de leurs propos font référence au coût des transports, à l'électorisme (23,8%), à l'amélioration de la concurrence intermodale (14,3%) et à la vocation récréo-touristique du chemin de fer (14,3%). Leurs attentes sont plus vagues et les objectifs plus proprement géographiques sont éludés, sachant que l'aménagement du territoire ne recueille que 9,5%.

Chez les francophones, les préférences vont au développement économique régional (22,4%), au coût de transport (21,6%), à l'aménagement du territoire (10,2%), à l'électorisme (8,6%) et à l'accroissement de la concurrence intermodale (7,5%). Quant aux anglophones, ils préfèrent placer à la tête de leurs priorités le coût des transports (28,3%), le développement économique régional (21,7%), l'accroissement de la concurrence intermodale (10,9%) et l'aménagement du territoire (6,5%).

Conclusion

A la lueur de l'analyse de contenu, il apparaît évident que le transport ferroviaire s'impose dans le discours des agents comme une solution visant à répondre aux préoccupations géographiques et environnementales auxquelles sont confrontés les citoyens de l'agglomération de Montréal. Cependant, le contexte socio-économique prévalant au XIX^e

(52) Ibid., p. 79.

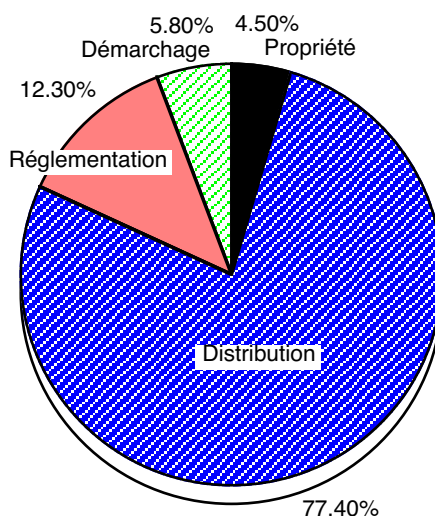
siècle où le rail était davantage justifié par l'apport à l'ouverture des terres pionnières a évolué radicalement. Durant cette troisième période, il est devenu pour les intervenants autant, sinon plus, un instrument de développement économique régional permettant d'assurer l'innovation technologique et l'essor industriel du Québec, que des prérogatives plus proprement liées à l'aménagement du territoire.

16.6 LES MOYENS FONCTIONNELS PRÔNÉS

Malgré l'évolution de la société québécoise qui accepte maintenant le concept d'État-providence comme cadre de gestion de ses destinées, certains moyens fonctionnels prônés sont fortement similaires à ceux déjà avancés par les émetteurs de l'époque de l'âge d'or du rail. A preuve, fort peu d'intervenants (4,5%) réclament la participation directe du gouvernement dans le secteur ferroviaire (figure 16.11). Dans la propriété du métro et des trains de banlieue montréalais, la préférence se porte vers le maintien de la gestion municipale de ces entreprises, dont le fonctionnement est appelé à être assuré par le biais de subsides gouvernementaux versés à cet effet (39,7%). Cette autonomie, qui récolte ses plus fidèles partisans auprès des municipalités (82,1%) et des groupes populaires (72%), est illusoire sachant que le gouvernement détient un droit de regard sur leurs activités, étant leur principal bailleur de fonds ⁽⁵³⁾.

(53) C'est le Conseil des ministres qui détient le pouvoir d'autoriser les travaux de construction ou de rénovation du réseau ferroviaire urbain montréalais.

Figure 16.11: MOYENS FONCTIONNELS PRONÉS, 1971-1990



Toutefois, le point de vue des forces sociétales est en harmonie avec la philosophie d'ensemble de la politique ferroviaire québécoise, quant au mode de gestion de ces équipements:

Le Ministère [des Transports] favorise cette prise en charge du service par les élus puisqu'ils sont les mieux placés pour connaître les besoins de leurs concitoyens et évaluer leur capacité de payer un transport en commun. (54)

Suivant l'origine ethnique, un constat émerge; c'est que tous les groupes mettent au sommet de leur priorité l'aide gouvernementale au transport urbain, seule l'intensité qu'ils y investissent diffère (Annexe L). Alors que les francophones soutiennent cette démarche dans une proportion de 39,1%, les anglophones et les autres groupes ethniques appuient cette formule respectivement dans 50% et 40% des cas. Encore une fois, il est évident qu'une corrélation existe entre le fait que les minorités centralisent leur attention sur ce moyen, dont les retombées géographiques et économiques sont concentrées dans l'espace montréalais, région où ils résident pour la plus grande majorité.

Le résultat obtenu pour les anglophones tient à la forte tradition ferroviaire qui pénètre cette communauté, qui n'hésite pas à faire du démarchage auprès du gouvernement, notamment lors de commissions parlementaires en vue de préserver leur acquis dans ce domaine (55).

(54) QUÉBEC. Ministère des Transports (1986) Guide des services en transport au Québec, p.4.

(55) Des municipalités et des comités composés de citoyens de l'ouest de l'île de Montréal ont déposé des mémoires aux audiences des trois commissions parlementaires sur le transport en commun qui se sont tenues en 1982 et en 1987. Toutefois, en janvier-février

Cette attitude n'est d'ailleurs pas étrangère à la géographie linguistique de l'île de Montréal, sachant que les trains de banlieue de Deux-Montagnes et de Rigaud desservent des zones à forte concentration anglophone (figure 16.12). D'où l'intérêt de ces citoyens pour le maintien de ce système, qui constitue un élément intégré à la trame urbaine montréalaise.

Les agents sociétaux

Il existe un écart appréciable entre l'attitude des forces sociétales (8,9%) et gouvernementales (3,6%) quant à la notion de participation directe dans le secteur ferroviaire. L'opinion des agents sociétaux est le fait qu'un seul groupe, soit le Parti québécois, favorise, depuis sa fondation en 1968, la gestion publique et québécoise des voies ferrées du territoire. Pour cette formation politique, la propriété publique des chemins de fer constitue le moyen par excellence pour intervenir sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional, suivant les intérêts géopolitiques de l'État québécois plutôt que de la Fédération canadienne. A cet effet, le programme de 1973 énonce qu'un gouvernement du Parti québécois devra:

Réorganiser le domaine des transports:

a) en fusionnant les réseaux ferroviaires au Québec en un réseau unique opéré par une entreprise majoritairement publique; ⁽⁵⁶⁾

L'objectif de cette mesure était de transférer sous contrôle québécois un instrument contribuant à modeler la géographie, lequel échappe au Québec en raison de la prépondérance des pouvoirs ferroviaires du Parlement fédéral. Cette solution, bien qu'elle implique la participation du secteur public, n'élimine pas de manière pure et simple, comme aurait pu le faire une nationalisation, la présence d'actionnaires privés minoritaires. Toutefois, cette pensée est remise en question à la fin des années 1970 où toute référence à la participation de tiers privés, telles la Canadian National et la Canadian Pacific sont évacuées du programme et remplacées dans l'édition de 1982 par une gestion régionale mixte des voies ferrées ⁽⁵⁷⁾. Ce tournant idéologique avait pour ambition d'octroyer au gouvernement une autonomie totale dans ce secteur, tout en libérant l'État québécois de l'ingérence d'éléments exogènes au système qui aurait pu nuire au développement du réseau ferroviaire, en conformité avec ses

1989, lors de la *Consultations particulières sur les volets "réseau routier" et "transport collectif" du plan d'action 1988-1998- "Le transport dans la région de Montréal"* à quelques mois de l'élection générale, ils ne s'y présentèrent pas, ayant obtenu des garanties de 1989 que leur réseau de trains de banlieue serait non seulement maintenu, mais également rénové au coût de 229,5 M\$.

(56) PARTI QUÉBÉCOIS (1973) Le programme, l'action politique: Les statuts et règlements: Édition 1973. p. 11.

(57) PARTI QUÉBÉCOIS (1982) Programme du Parti Québécois: Édition 1982. p. 44.

appétences de souveraineté. Ce n'est pas le fruit du hasard si ce virage a été entériné dans le contexte de la période préréférendaire alors que le Parti s'engageait dorénavant à:

Réorganiser le domaine des transports [en soutenant] la prise en charge complète par le Québec des infrastructures, mais de façon à mettre le réseau de chemin de fer au service de l'économie du Québec (58).

L'édition 1989 du programme péquiste dénote une évolution rectiligne dans la même tangente. Les membres démontrent clairement la place que doit prendre le gouvernement au sein du domaine des transports, en proposant la création d'une Société nationale des transports qui aurait pour mandat:

[...] d'assister techniquement le gouvernement dans son objectif de relier entre elles les différentes régions du Québec et d'assister les administrations municipales dans la gestion de leur réseaux de transport.

(58) PARTI QUÉBÉCOIS (1979) Texte révisé du programme du Parti Québécois, première et deuxième partie, version préliminaire, p. 36.

figure 16.12 ici

Cette société favorisera l'électricité comme source d'énergie principale des véhicules de transport en commun. Elle aura également le mandat d'étudier un projet de réseau ferroviaire moderne et efficace, entièrement électrique, reliant les principales villes du Québec. Ce réseau comprendrait une liaison ultra-rapide entre Montréal et les grandes villes du Québec. ⁽⁵⁹⁾

Ces propositions concernent principalement le transport sur rail conventionnel. Dans le transport urbain, le Parti québécois propose à toute fin utile le statu quo, c'est-à-dire le versement de subsides statutaires aux regroupements de transports municipaux et régionaux, contrebalancé par un droit de regard du gouvernement dans leurs activités.

La philosophie péquiste prônée en matière de gestion du transport ferroviaire se veut une formule où le peuple québécois est appelé à participer aux orientations et au développement d'un secteur, où les autorités fédérales et les grandes compagnies ferroviaires transcontinentales ont réussi à *faire la pluie et le beau temps*, sans trop se préoccuper de leurs doléances et de leurs besoins depuis 1867. La propriété publique des moyens de transports, bien que constituant une conception ayant perdu du terrain dans certains pays ⁽⁶⁰⁾ au cours des années 1980, constitue un mode de gestion que Wolkowitsch (1973) a su décrire comme étant une réalité intimement associée au rôle du gouvernement dans ce domaine. Bien que devant tenir compte de plus en plus des impératifs de rentabilité économique de ses activités, la vocation de ce type d'entreprise est unique. Elle doit fournir un service public, dont le but est de concourir à fortifier les caractéristiques géopolitiques d'un État, en fonction des besoins intrinsèques de cette nation. Un tel mandat s'accorde mal avec les buts que se fixe une entreprise à capital privé, à savoir la maximisation de la plus-value.

(59) PARTI QUÉBÉCOIS (1989) Op.cit., p. 52.

(60) Le gouvernement du Japon a privatisé en 1987 les chemins de fer nationaux japonais.

Les entreprises ferroviaires tendent de plus en plus à devenir des entreprises d'État; dès lors, elles sont un instrument de la politique économique et même de la politique des transports des gouvernements [...].

Les interventions de l'État, diverses dans leur formes, ont toujours une grande efficacité [...]. Ces interventions devraient s'inscrire dans le cadre d'une politique générale des transports; elles conduisent en fait à des séries de mesures prises sous l'influence des groupes de pression. (61)

Quant aux Libéraux, apôtres du fédéralisme et de l'entreprise privée, ils n'ont aucune aspiration en ce sens, consacrant purement et simplement la compétence du gouvernement central dans ce secteur (62). La plupart de leurs programmes n'abordent pas cette question, à l'exception des engagements électoraux de 1981, concernant le transport ferroviaire urbain où un gouvernement libéral réitérerait son appui à la gestion locale de ce secteur, tout en favorisant la poursuite du programme d'aide gouvernementale qui devra cependant tendre à stimuler "l'exploitation efficace plutôt que l'augmentation du coût à l'usager" (63).

Les forces gouvernementales

Du côté gouvernemental, c'est le Parti québécois, par la voie de ses députés, qui s'arroge le discours en appuyant la démarche et les voies proposées dans son programme. Nonobstant le discours péquiste qui officiellement favorise clairement l'adoption d'une intervention gouvernementale québécoise dans ce secteur, l'administration Lévesque, malgré ses bonnes intentions, n'a pas été en mesure d'appliquer entièrement les mesures particulières contenues dans ses programmes (p. ex. l'intégration des modes de transport ou la création de métros régionaux). En réalité, sous le premier mandat (1976-1981) la position de certains membres du Conseil exécutif était loin de concourir à la concrétisation des objectifs édictés en ce sens par le programme.

En 1977, le ministre des Transports, Lucien Lessard, fit une proposition au Conseil exécutif afin que le trésor québécois assume, pour une période d'un an, une partie du déficit lié à l'opération par CN Rail des trains de banlieue de Saint-Hilaire et Deux-Montagnes, sans pour autant participer à la propriété de ces entreprises. La proposition était, au dire du ministre, la plus avantageuse des cinq qui s'offraient, car elle n'engageait pas le

(61) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Op.cit., pp. 157 et 181.

(62) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1980) Une nouvelle fédération canadienne, p. 114.

(63) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1981) Op.cit., p. EC-XV/3.

gouvernement à long terme, tout en permettant “de résoudre l'impasse à moindre coût sans compromettre l'avenir” (64).

La cinquième solution consisterait à retarder pour un an le programme de désengagement du Canadien National en versant à la compagnie ferroviaire, par le truchement d'un accord ad hoc valable pour douze mois seulement, un montant forfaitaire à peu près égal aux économies que le Canadien National estime pouvoir réaliser par la diminution du service et en négociant avec le gouvernement fédéral, au cours de l'an prochain, une entente définitive sur le partage des déficits associés au maintien des services actuels et sur le partage des frais d'immobilisation que nécessiterait la modernisation du réseau. (65)

Parmi les quatre autres solutions envisagées, deux retiennent plus particulièrement l'attention par leur caractère antinomique:

La deuxième solution consisterait à désavouer le programme d'abandon du Canadien National, sans toutefois intervenir financièrement ou réaliser toute forme d'entente avec la compagnie ferroviaire, sans prétexte qu'il appartient au gouvernement fédéral de moderniser les services et de combler les déficits d'exploitation.

La quatrième solution consisterait à prendre en charge les services actuels en faisant l'acquisition des équipements et infrastructures existantes, et en confiant l'exploitation au Canadien National ou à une tierce partie par voie de contrat. (66)

La solution Lessard s'imposait d'autant plus qu'elle faisait suite à un ultimatum posé par la Canadian National qui, suite à la création de Via Rail en janvier 1977, voulait se retirer de l'exploitation des trains de voyageurs au Canada. La compagnie ferroviaire menaçait de réduire la fréquence des trains et d'augmenter les tarifs, alléguant la situation déficitaire du service. Hormis les coûts inhérents (2,4M\$) à une telle charge et le rôle effacé qu'aurait joué le gouvernement, ce qui peut motiver l'opposition de certains ministres à cette formule, le Comité ministériel permanent de l'aménagement (COMPA) réfuta l'avis du titulaire des Transports pour des raisons paradoxales à une administration consacrant ses énergies à la réalisation de la souveraineté politique du Québec.

Malgré l'avis du ministre des Transports à l'effet que la deuxième solution “ne contribuerait en rien à la solution du problème” (67), le Comité démontra son indifférence en choisissant

(64) ANQ, Fonds du Conseil exécutif (Comité ministériel permanent de l'aménagement), E5, Article 2C11-4202B 32, Mémoire du ministre des Transports au Conseil des ministres sur l'Entente avec la Canadian National portant sur l'exploitation de services de trains de banlieue sur les lignes Montréal-Deux-Montagnes et Montréal-Saint-Hilaire, p. 3, 18 novembre 1977.

(65) Ibid.

(66) Ibid.

(67) Ibid.

l'alternative la plus inerte. Toutefois, cette décision doit être replacée dans le contexte politique prévalant à l'époque, alors que le gouvernement péquiste est en guerre ouverte avec le gouvernement libéral de Pierre-Elliott Trudeau et qu'il ne veut pas collaborer avec ses interlocuteurs fédéraux. Dans une lettre adressée à Jacques Léonard, ministre d'État à l'aménagement, le secrétaire du Comité révèle que les membres du groupe n'étaient pas de chauds partisans de la solution défendue par Lessard, car ne voulant "pas accepter une responsabilité québécoise des chemins de fer" (68).

1. Le Comité n'accepte pas la proposition du ministre des Transports.
2. [Car il faut] désavouer les projets du Canadien national, insister sur la responsabilité constitutionnelle claire et précise du gouvernement fédéral dans ce secteur, aucune intervention financière du gouvernement du Québec [n'est souhaitable].
3. Le Comité recommande que le Conseil des ministres définisse rapidement une stratégie générale pour mettre le gouvernement fédéral devant ses responsabilités dans ce domaine comme dans d'autres. (69)

L'opinion négative des ministres membres du COMPA s'appuyait notamment sur des motifs économiques et politiques. Ils ne voulaient point coopérer avec le gouvernement central en vue de réduire le déficit accumulé dans ces activités par la société d'État fédérale. Toutefois, par leur geste, ils rejetaient la mise en route d'un processus qui aurait pu conduire à l'accomplissement des objectifs du programme péquiste, tout en s'appropriant éventuellement de la propriété d'un levier d'intervention majeure sur le territoire.

Une telle attitude démontre qu'il existe une distorsion profonde entre les propositions contenues dans un programme politique et la réalité, influencée par les conflits résultant de la dynamique canado-québécoise. Dans le discours public du Parti québécois, des pouvoirs additionnels sont revendiqués auprès du gouvernement canadien. Pourtant, en coulisse lorsque les opportunités se sont présentées, certains n'hésitèrent pas à contrer l'implication éventuelle de l'Administration, alléguant pour une question de stratégie politique qu'il n'était pas de sa responsabilité de s'impliquer dans le transport sur rail. Ceci rejoint une position semblable à celle des Libéraux qui reconnaissent officiellement la prépondérance de la juridiction fédérale dans ce secteur.

Au plan de la négociation éventuelle avec le Gouvernement du Canada, signer une entente même temporaire et "sans préjudice" avec le Canadien National équivaut à accepter une responsabilité québécoise pour les deux lignes en cause et éventuellement pour toutes les lignes de banlieue empruntant des voies ferrées

(68) ANQ, Op.cit., Article 2C11-4202B 32, Lettre de André Saumier, secrétaire du Comité adressée à Jacques Léonard, 5 décembre 1977.

(69) ANQ, Ibid., Article 2C11-4202B 32, Lettre de André Saumier, secrétaire du Comité adressée à Jacques Léonard, 6 décembre 1977.

existantes. Ce principe sera certainement invoqué pour la ligne du Canadien Pacifique vers Dorion et pour le REM Mirabel. Nous serons ainsi forcés à négocier à partir d'une position de faiblesse relative, puisque nous aurons accepté le principe de la responsabilité québécoise dans ce secteur. (70)

Nonobstant, la recommandation du COMPA, le 14 décembre 1977, dans la décision 77-511, le Conseil des ministres ratifia la solution privilégiée par Lucien Lessard, en octroyant un subside de 200 000\$ pour chaque mois, durant un an, à condition que CN Rail maintienne ses tarifs au taux d'octobre 1977 pour la période s'étendant du 1^e janvier au 31 décembre 1978. Cet exemple illustre avec vigueur l'importance que peut occuper, au-delà des conditions géographiques, économiques et techniques propres à un territoire, un élément environnemental comme la politique, lequel constitue un ingrédient fondamental qui influence le processus décisionnel menant au maintien ou à la création d'un service de transport sur rail.

Autres moyens fonctionnels prônés

Signe des temps, à peine deux pour cent des intervenants réclament un appui financier du gouvernement québécois au transport conventionnel. Il est évident que l'on concède ce rôle au gouvernement fédéral qui a compétence sur 93,5% du réseau ferroviaire québécois (71).

L'aide technique aux intervenants ferroviaires constitue également un moyen fonctionnel prôné des plus populaires (22,4%). Dans cette ère de planification, l'expertise de l'administration publique est réclamée, tant par les forces sociétales que par les agents gouvernementaux, en vue de mener certaines études relatives à certaines facettes du transport ferroviaire. Avec le virage pro-transport collectif, l'institutionnalisation de la planification à l'intérieur des structures gouvernementales constitue un des faits marquants de la décennie 1970 dans le domaine des transports. La considération de ce moyen n'est pas étrangère à ce mouvement planificateur que connaît le Québec, qui constitue un canal d'accès permettant de motiver, par le biais d'études socio-économiques et techniques, la rentabilité et la faisabilité d'un projet ferroviaire face aux décideurs des Conseils exécutif et du Trésor.

Il n'est pas surprenant de constater que c'est principalement au sein de l'Administration québécoise (33,9%) que ce moyen est prôné, tandis que l'idée n'est guère populaire auprès des forces sociétales (3,8%). L'écart s'explique par le fait que ces dernières sont empressées d'obtenir des retombées concrètes. A cet égard, il n'est pas inattendu que 68,4% de leur

(70) ANQ, Op.cit., Article 2C11-4202B 32, Lettre de André Saumier, secrétaire du comité adressée à Jacques Léonard, 5 décembre 1977.

(71) QUÉBEC. Ministère des Transports (1989) Op.cit., p. 112.

discours soit orienté vers l'obtention de fonds publics pour le transport urbain, tandis qu'au sein du gouvernement, cette intensité est moindre avec un taux de 39,7%. Cet écart s'explique par le fait que les gouvernants se doivent d'être les garants d'une bonne gestion des deniers publics qui ne doivent pas être consacrés sans une analyse préalable des impacts anticipés sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. D'où la justification de mener des études avant d'investir dans un projet.

Dans un autre ordre d'idées, les émetteurs suggèrent au gouvernement d'intervenir pour aider au développement de l'industrie du matériel ferroviaire (8,1%). Il existe un écart certain entre l'attention portée par les forces sociétales (5,1%) et gouvernementales (8,7%) quant à l'importance à accorder à ce moyen. Cette différence est imputable aux attentes investies par les fonctionnaires et les élus qui possèdent une vision d'ensemble où le transport sur rail est appelé à servir, bien sûr, l'aménagement du territoire mais à participer à l'essor de l'économie québécoise, ainsi qu'à la mise en valeur des composantes pouvant contribuer à sa puissance géopolitique. C'est une préoccupation contemporaine qui est intimement jointe au désir de joindre le développement du réseau ferroviaire à la maximisation des retombées économiques pour l'État québécois.

En antithèse, les forces sociétales ont des ambitions reposant avant tout sur l'obtention d'un service à la communauté, dont l'extension géographique des effets se limite à la région montréalaise. Cette perception élude, dans la plupart des cas recensés, une vision plus macro-géographique et économique qui insérerait la portée globale des systèmes de transport comme composante indissociable du développement de l'industrie québécoise du matériel ferroviaire.

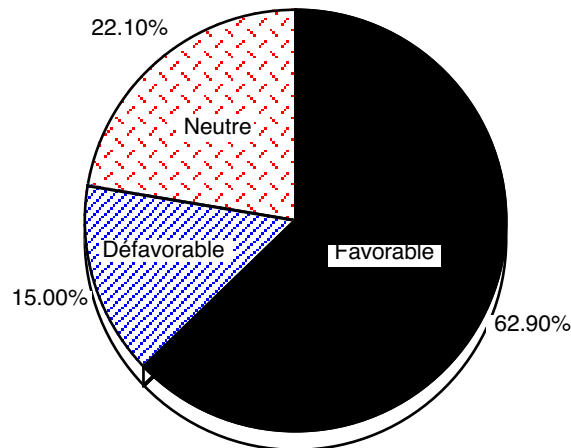
Quant à la réglementation économique (4,3%) et de la sécurité (8,1%), elle suscite un faible attrait, mais elle mérite d'être relevée. Au cours des années 1980, le gouvernement modifia profondément les règles du jeu dans ce domaine, comme il en sera brièvement question dans le prochain chapitre.

16.7 LA DIRECTION DES PROPOS

Par rapport à la politique ferroviaire québécoise

La politique ferroviaire jouit d'un appui important alors que 62,9% se disent en accord avec ses objectifs et justifient son existence. Par ailleurs, 15% s'y opposent et 22,1% des messages ne transcendent aucune opinion particulière (Annexe M et figure 16.13).

Figure 16.13: DIRECTION DES PROPOS - POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE, 1971-1990



Aucun des groupes étudiés ne rejette par une majorité les activités ferroviaires québécoises. Néanmoins, quatre groupes ont été identifiés comme étant les plus résistants aux propositions gouvernementales dans ce secteur, soit par conviction idéologique ou par pragmatisme. Ces collectivités aux ambitions socio-économiques parfois divergentes ont certaines raisons qui les amènent à pondérer leur appui à la politique ferroviaire.

Dans un premier temps, les députés du Parti libéral rejettent dans une proportion de 22,3% les grands objectifs du volet urbain de la politique ferroviaire, notamment sous le règne du Parti québécois. Il apparaît à prime abord que cette attitude est dictée par la partisanerie politique. Toutefois, pour des considérations idéologiques, il est aisé de croire que ce parti n'est pas un disciple inconditionnel de l'essor du transport collectif comme seule voie devant permettre de régler les ennuis causés par l'automobile. Lors d'un débat à la Chambre, le 27 avril 1983, le libéral André Bourbeau n'hésita pas à alléguer qu'il fallait mettre un frein aux dépenses dans le transport collectif et qu'il fallait également favoriser l'automobile:

Le gouvernement actuel ne fait que privilégier unilatéralement une voie, en l'occurrence le transport en commun, aux dépens de toutes les autres. [...] Il est tenté de perpétuer l'illusion que le transport en commun pouvait ne pas être coûteux, ce qui est tout à fait faux. (72)

Par ailleurs, le représentant libéral perçoit les projets de transport collectif échafaudés sous le régime péquiste comme étant la résultante d'ambitions politiques d'un gouvernement voulant privilégier des travaux de nature prestigieuse, dont le crédit pourrait être récupéré par un pouvoir en quête d'oeuvre magnifiante dans une conjoncture économique dramatique,

(72) Débats de l'Assemblée nationale. André Bourbeau, 27 avril 1983. p. B-1493.

comme celle qui prévalait au début de la décennie 1980: “Évidemment, les grands projets sont plus glorifiants mais, hélas, beaucoup plus coûteux et ce sur tous les plans” (73).

La pensée du Parti libéral (74) qui favorise les droits individuels et de la liberté d'action des citoyens est indubitablement à la source de la plus faible attirance qu'à cette formation politique par rapport au Parti québécois où 11,3% de ses élus expriment une opinion défavorable.

L'étude des programmes politiques des deux grands partis démontre que la place octroyée au transport sur rail est inégale. Alors que depuis sa fondation en 1968, le programme du Parti québécois propose des mesures particulières et structurées, qui sont régulièrement bonifiées (75), le programme libéral est déficient à cet égard. Les seules références au transport sur rail conventionnel remontent à 1974 alors que, dans le document *Le Québec c'est ton affaire*, les membres du Parti libéral (76) proposèrent deux moyens pour intégrer la Côte-Nord au réseau ferroviaire nord-américain, soit par la mise en service d'un bateau-rail, pour relier ce territoire au Bas-Saint-Laurent, ou par la prolongation du réseau ferroviaire existant vers cette région (77).

En parallèle, les Chambres de commerce (28,6%) et les entreprises privées (21,7%) obtiennent des résultats quasi semblables, reflet d'une position se rapprochant de celle du Parti libéral. Tout comme les Libéraux, bien qu'elles favorisent le transport collectif, ces forces n'ont pas le feu sacré pour cette cause comme le démontre certaines interventions en Commission parlementaire. Un représentant de la Chambre de commerce de Montréal en faisant référence à certains travaux de construction de lignes de métro et à la modernisation du train de banlieue de Deux-Montagnes souligna le caractère superflu de ces systèmes, en alléguant que:

Plusieurs de ces nouvelles infrastructures auraient pour effet de causer un certain surdéveloppement du réseau de transport en commun dans la région de

(73) Ibid.

(74) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1989) Op.cit., p. 3.

(75) Depuis le début des années 1980, le transport collectif et l'implantation de système ferroviaire adapté aux besoins des Montréalais y ont été ajoutés.

(76) Ce document n'était pas un véritable programme électoral. Il était la résultante d'un exercice de participation des membres du Parti aux orientations des politiques que devraient mettre de l'avant un gouvernement libéral. Toutefois, les élus libéraux n'étaient pas liés à ces vœux exprimés par les citoyens.

(77) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1974) *Le Québec c'est ton affaire*. p. 244.

Montréal en établissant un niveau d'offre de service supérieur au niveau de la demande. ⁽⁷⁸⁾

Deux ans plus tard, soit en 1989, un autre délégué de cet organisme a tenu devant la Commission, un discours qui transcende un préjugé favorable pour la construction de nouvelles autoroutes, telles que proposées dans *Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action 1988-1998*. Voici, comme l'intervenant justifia pourquoi la Chambre de commerce passait sous silence toute référence au transport collectif dans sa présentation devant les élus du peuple:

Le transport en commun. Je ne veux pas en perdre de temps là-dessus parce que vous avez été mis au fait des problèmes avec ce qui a été dit par la Communauté urbaine de Montréal, par la ville et par les membres de la STCUM tout à l'heure. Il y a des problèmes là aussi. ⁽⁷⁹⁾

Dans un premier temps, leur intérêt pour le développement du transport collectif est ambigu sachant qu'elles ont plus à tirer des retombées du transport individuel qui constitue un apport économique indéniable à leur activité. A cet égard, les conclusions d'une étude de Saicans (1977) sur les retombées économiques de la construction d'un métro régional dans la région de Montréal et d'une autoroute méritent d'être évoquées. Elles démontrent indubitablement que les effets macro-économiques (tableau 16.2) d'une autoroute surpassent ceux d'un projet de transport collectif, en ce qui concerne ses effets sur l'emploi et sur le revenu global généré:

- a) les effets d'entraînement sont plus élevés dans le cas de la construction du réseau autoroutier tant sur le plan du revenu [...] que sur le plan de l'emploi [...];
- b) le coût unitaire de la création d'emploi est moindre dans le secteur du transport autoroutier [...] qui devient par conséquent un moyen plus efficace pour combattre le chômage. ⁽⁸⁰⁾

Toutefois, une telle analyse ne tient pas compte des répercussions que chacune de ces alternatives est appelée à produire sur l'aménagement du territoire et l'environnement. Nonobstant ces deux composantes, le choix des décideurs, s'ils ne tiennent compte que des retombées économiques immédiates, s'avère aisé. A la lueur de ces données, il n'est donc

(78) Commission permanente de l'aménagement et des équipements. Luc Lacharité, 26 août 1987, p. CAE-4919.

(79) Commission permanente de l'aménagement et des équipements. Serge Godin, 26 janvier 1989, p. CAE-2784.

(80) SAICANS, André (1976) La répartition des retombées économiques de la construction d'une infrastructure des transports dans la région de Montréal. p. 32.

pas étonnant que les forces sociétales mues par une idéologie essentiellement axée sur le capitalisme auront une forte propension à favoriser la construction d'autoroutes.

Tableau 16.2: IMPACTS ÉCONOMIQUES DE LA CONSTRUCTION D'AUTOROUTES VERSUS LE RÉSEAU EXPRESS

Variable	Autoroutes	Réseau express
Hausse totale nette du produit intérieur net	614 M\$	340 M\$
Création totale d'emploi (hommes-années)	52 537	27 070
Multiplieur du revenu	1,34	1,20
Coefficient des importations	17%	21%
Multiplieur d'emploi	2,06	1,89
Coût unitaire de création d'emploi (homme-année)	8 737\$	10 491
Investissement total	459 M\$	284 M\$

Source: SAICANS, André (1977) La répartition des retombées économiques de la construction d'une infrastructure des transports dans la région administratives de Montréal.pp.30-31.

Le Parti libéral, dont la stratégie électorale table sur des réalisations s'échelonnant sur le court terme, a tout avantage à appuyer des projets susceptibles d'entraîner des retombées économiques expéditives, qui ont des effets positifs sur le taux de chômage. C'est cette stratégie qui se cachait derrière l'organisation de l'Exposition universelle de 1967, les grands projets de construction de barrages hydro-électriques et des Jeux Olympiques de 1976. Toutefois, à long terme, cette tactique a eu généralement des effets négatifs sur l'ensemble de l'économie québécoise et sur les finances publiques.

Par ailleurs, il est indéniable que si le nombre de véhicules individuels circulant sur les autoroutes montréalaises diminuait, une réduction du parc automobile s'en suivrait, affectant les industries situées en aval et en amont, tels les fabricants et les concessionnaires d'automobiles, les manufacturiers et les détaillants de pièces d'automobiles et de produits pétroliers, ainsi que les entrepreneurs en construction routière.

Les corps municipaux (25,3%) s'opposent à la politique ferroviaire, mais pour des fondements tout autres. Le gouvernement n'octroie pas l'ensemble des moyens technologiques ou financiers nécessaires pour qu'elles puissent assurer leur plein développement. Dans le secteur du transport urbain, les municipalités sont plus en désaccord avec les moyens de la politique ferroviaire qu'à la philosophie sous-jacente à l'action gouvernementale. Toutefois, elles adhèrent aux retentissements positifs que le transport ferroviaire urbain doit apporter à l'aménagement du territoire et au développement économique de leur communauté.

Quant aux associations syndicales (33,3%), leur opposition peut être qualifiée de positive. Contrairement aux groupes issus du secteur privé, leurs critiques ne visent pas à contrecarrer

l'essor du transport sur rail urbain, mais plutôt à fournir des suggestions constructives, visant à bonifier cette alternative à des modes de déplacement plus individualistes.

Au sein des ministères et organismes gouvernementaux, l'opinion qui en ressort est très favorable alors que seulement 6,2% émettent des propos négatifs. Un résultat contraire aurait été surprenant sachant que c'est de cette structure qu'émanent le développement et la gestion de la politique ferroviaire. Une attitude autre aurait été une contradiction remettant en cause la justification et la crédibilité de l'intervention.

L'opposition est surtout perceptible du côté du transport ferroviaire urbain où les enjeux géographiques et financiers sont considérables. La politique gouvernementale en matière de transport sur rail conventionnel est généralement bien perçue ne suscitant que peu de reproches.

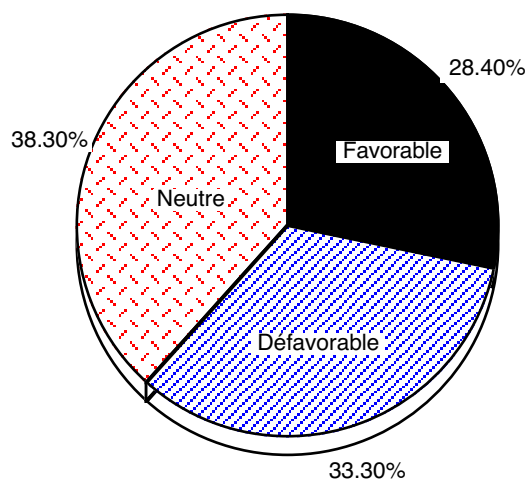
A la lumière des statistiques compilées, il appert que les anglophones (65,8%) et les autres groupes ethniques (60%) sont moins favorables que les Québécois francophones (62,9%) à la politique ferroviaire. Bien que l'écart qui les sépare ne soit pas extraordinaire, le taux d'insatisfaction perceptible au sein de la minorité est imputable au fait que leur discours est orienté vers le transport urbain qui suscite beaucoup plus de débats et d'insatisfaction que le reste des autres volets de la politique ferroviaire.

Par rapport aux activités ferroviaires du gouvernement du Canada

En conformité avec la tendance déjà observée, une majorité (70,4%) d'émetteurs n'aborderont pas le rôle du gouvernement central dans ce secteur. Leurs demandes relevant avant tout des compétences de l'Assemblée nationale, ils n'y font pas, dans la plupart des cas, référence. Pour ce qui est du reste des communications, soit 29,6%, leur opinion se partage comme suit: 28,4% sont favorables, 33,3% sont défavorables et 38,3% sont neutres (Annexe N et figure 16.14).

Suivant les différentes catégories, il existe des différences appréciables quant aux résultats obtenus. Les forces sociétales ne portent pas attention à l'activité fédérale dans une proportion de 85,7%. Les raisons qui ont déjà été invoquées dans les chapitres antérieurs, c'est-à-dire que les agents ne désirent pas froisser l'autorité fédérale en se mêlant de questions à saveur politique, sont ici applicables. En ce qui concerne les messages où une opinion est exprimée, il en ressort que 31,3% sont favorables, 43,8% défavorables, tandis que 25% n'expriment aucune tendance particulière.

Figure 16.14: DIRECTION DES PROPOS FACE A L'INTERVENTION FÉDÉRALE, 1971-1990



Par ailleurs, les membres de l'administration québécoise n'énoncent généralement aucune appréciation de l'oeuvre fédérale (65,4%). Lorsqu'ils le font, leur opinion est favorable (31,1%) pour des critères analogues à ceux déjà invoqués pour les années 1921-1970, tandis que dans 17,6%, ils désapprouvent cette action.

Les élus du peuple siégeant au Parlement furent ceux qui se sont compromis le plus aisément face au gouvernement canadien. Toutefois, leurs opinions sont bien divergentes en fonction de leur allégeance politique.

Le Parti québécois, qui propose à la population un projet de société résolument nationaliste et souverainiste, a des députés qui tiennent un discours résolument négatif face aux activités ferroviaires canadiennes dans une proportion de 61,6%, alors que chez les Libéraux ceux qui empruntent cette position sont minoritaires (16,9%). L'attitude péquiste n'est guère étonnante, sachant qu'elle est en parfaite concordance avec les prescriptions du programme officiel du Parti, à l'effet que le Québec constitue son aire géographique d'influence:

L'accession du Québec à la souveraineté lui permettra de reprendre le contrôle de plusieurs outils importants dans le domaine du transport aérien, maritime et ferroviaire. ⁽⁸¹⁾

Historiquement, le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport aérien ont toujours été l'apanage du gouvernement fédéral. Les politiques dites

(81) PARTI QUÉBÉCOIS (1982) Op.cit., p. 43.

“nationales” qui en ont résulté sont loin d'avoir toujours été à l'avantage du Québec. (82)

Pour le Parti libéral, contester les activités ferroviaires du gouvernement canadien équivaldrait à démontrer aux électeurs l'inefficacité du fédéralisme pour l'État québécois. C'est une contradiction idéologique avec laquelle les Libéraux ne peuvent se permettre de jouer. Cette stratégie, bien qu'elle ait cours depuis le début des années 1970, a été remarquée surtout entre 1985 et 1989, c'est-à-dire à l'époque du défunt accord constitutionnel du Lac Meech où le gouvernement Bourassa, par la voie du ministre des Transports Marc-Yvan Côté, a une attitude plutôt pacifiste face aux décisions fédérales concernant la suppression de centaines de kilomètres de voies ferrées.

Bien que le député de Charlesbourg dénonce, parfois avec virulence, la fermeture de certains tronçons, cette réaction n'est pas suivie par des propositions québécoises visant à contrebalancer les actions fédérales par une meilleure souveraineté du Québec dans ce secteur. Paradoxalement, ces propos sont parfois contradictoires. Côté ira même jusqu'à déclarer que le transport ferroviaire est essentiellement sous juridiction fédérale et que devant cette réalité: “Le ministre québécois des Transports a suffisamment de problèmes sans avoir à se mêler de celui-là” (83).

Nonobstant, les membres du Parlement et du gouvernement ne demeurent pas indifférents aux transformations que subit le réseau ferroviaire québécois.

Dans la suite de la déréglementation des transports au Canada, il devenait plus facile pour les compagnies ferroviaires d'abandonner pour non rentabilité un tronçon de chemins de fer. Le Québec sera particulièrement touché par ce mouvement de rationalisation qui devait toucher quinze pour cent du réseau québécois réparti sur l'ensemble du territoire (84), alors que l'Ouest canadien est épargné par ces compressions, l'intégrité de son réseau étant protégé par la loi.

En 1988 et 1989, les élus québécois, peu importe leur allégeances politiques, ont d'une façon sans précédent dénoncé ces fermetures. Toutefois, les gestes des députés se bornent dans la plupart des messages analysés à critiquer les décisions fédérales, sans pour autant soumettre des solutions concrètes pour préserver le réseau ferroviaire québécois.

(82) PARTI QUÉBÉCOIS (1989) Op.cit., p. 52.

(83) CORBEIL, Michel. Le système de ventilation à la gare du Palais: Un problème jugé mineur par la ville de Québec. Le Soleil. 22 janvier 1988.

(84) ASSELIN, Pierre. Dix villes pourraient perdre le service du train. Le Soleil. 9 septembre 1988.

Cette tactique, à l'égard des gouvernants canadiens, repose sur le démarchage et la bonne volonté plutôt que sur une réelle volonté du gouvernement québécois d'assurer les orientations et le contrôle de ce secteur. Ainsi, devant l'Assemblée nationale, le ministre Côté a une attitude inconsistante qui se limite à affirmer que le gouvernement fait opposition à certaines fermetures devant l'Office national des transports, qu'il s'efforce d'exiger que le Québec reçoive un juste traitement dans ces compressions ou que le ministère des Transports appuie certains intervenants dans leur démarche en vue de préserver certains tronçons régionaux (p. ex. l'Abitibi) (85).

Sur ce point, le comportement libéral ressemble à celui du gouvernement péquiste qui se bornait à dénoncer les décisions des autorités canadiennes, sans pour autant mettre en application les engagements de son programme. Toutefois, à partir de 1986, année depuis qu'il est dans l'opposition, le Parti québécois, bien que plus souvent qu'autrement son discours se soit limité à condamner les gestes fédéraux, a proposé des voies à suivre. Nonobstant, celles-ci sont imprécises. A cet égard, le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport, Jean Garon soutient que “le Québec est la province qui se fait le plus “enfirouâper” de tout le Canada” (86) et qu'il “ne doit compter que sur ses propres moyens pour développer son industrie ferroviaire” (87).

Contrairement au Parti libéral qui détient les rênes du pouvoir, la situation est tout autre pour le Parti québécois, où contester les failles du système fédéral entre directement dans les visées politiques de cette formation dont l'objectif fondamental est de mener le Québec à la souveraineté (88). De plus, le fait d'être dans l'opposition ne l'engage en rien.

Les anglophones sont les seuls à considérer favorablement l'action fédérale en terre québécoise. Les Québécois francophones (26,8%) et les autres groupes ethniques (36,4%) réfutent cet apport comme étant négatif pour le Québec. Tel que constaté durant les deux périodes précédentes, la position des anglais est imputable aux liens intimes qui les unissent aux institutions canadiennes, alors que les autres groupes ethniques québécois sont généralement insensibles aux pouvoirs et aux différends constitutionnels (89).

(85) Commission de l'aménagement et des équipements. Marc-Yvan Côté, 19 avril 1989, p. CAE-3671 et Débats de l'Assemblée nationale. 8 juin 1989, pp. 6458-6459.

(86) Commission de l'aménagement et des équipements. Jean Garon, 18 avril 1989, p. CAE-3558.

(87) BOIVIN, Gilles. Jean Garon prétend que Via Rail favorise l'Ouest aux dépens du Québec. Le Soleil. 11 octobre 1989.

(88) PARTI QUÉBÉCOIS (1989) Op.cit., p. 3.

(89) MORIN, Rosaire et TURCOTTE, Gérard (1990) Op.cit.

16.8 CONCLUSION

De cette troisième et dernière partie de l'analyse de contenu, il en ressort, à l'image de la société québécoise, que les assises et les orientations de la politique ferroviaire ont été modifiées par des mutations profondes des objectifs sociétaux du peuple et des éléments évoluant dans l'environnement de l'État québécois. Les agents évoluant au sein du système n'ont pas été soustraits à ces changements. Des groupes jadis puissants, comme le clergé et les entrepreneurs ferroviaires, ont concédé leur position dans la structure sociale à des collectivités plus contiguës au pouvoir populaire, sans pour autant évacuer l'influence des forces issues des milieux financiers. Ces mutations sont imputables en grande partie à la nature des services ferroviaires soutenus par le gouvernement du Québec, qui ont des effets d'entraînement particuliers sur les territoires et les communautés desservies, ainsi qu'à une démocratisation accrue des canaux d'accès à l'appareil gouvernemental.

Après plus d'un demi-siècle d'indifférence à l'égard du transport ferroviaire, le gouvernement du Québec s'est intéressé à ce secteur qu'il avait délaissé au profit d'une politique des transports essentiellement axée sur la construction et l'entretien du réseau routier. Des prérogatives nouvelles, tant géographiques, économiques et politiques, ont eu pour conséquence de revitaliser ce champ de compétence en faveur des nouveaux besoins et aspirations de l'État québécois. Dans le prochain chapitre, ces conditions novatrices, les nouvelles orientations de la politique ferroviaire, les relations intragouvernementales, de même que les activités et extrants qui en résultèrent, seront analysées.

CHAPITRE XVII

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

Le rôle du gouvernement du Québec devrait être d'abord de favoriser le développement de l'ensemble de l'économie du Québec. Il doit donc favoriser le développement d'un système de transport efficace dans la région de Montréal, de façon à donner des avantages comparatifs à la fois à la région de Montréal et à l'ensemble du Québec. ⁽¹⁾

Les années de la Révolution tranquille furent celles des importantes réformes qui ont permis de transformer l'État québécois en véritable État-providence, où le gouvernement détiendrait la maîtrise d'oeuvre des grands projets de société qui aideraient au progrès du peuple québécois. Les extrants les plus perceptibles et symboliques de ces changements ont été perçus dans les domaines de la santé et de l'éducation.

En raison des priorités socio-économiques qui s'imposèrent durant la décennie 1960, les gouvernants portèrent peu de soin au domaine des transports. Ce n'est qu'au début des années 1970, qu'ils entreprirent de réformer en profondeur la politique des transports qui, en ce début de décennie, était pour l'essentiel tournée vers la construction routière et la réglementation des activités de transport.

Cette époque est caractérisée par une professionnalisation des intervenants de l'Administration qui évoluent dans un encadrement administratif bonifié, axé sur les besoins de la société contemporaine où la planification occupe une place importante. Le gouvernement est devenu une véritable organisation de gestion intégrée et complexe, avec les avantages (p. ex. meilleure évaluation des coûts et des besoins) et les désavantages (p. ex. bureaucratisation) que comporte une telle structure.

(1) Commission de l'aménagement et des équipements. Yves Rabeau, 26 janvier 1989, p. CAE-2816.

En s'intéressant au transport, non seulement routier mais également aérien, ferroviaire et maritime, le gouvernement démontrait une attention particulière à ce domaine, non seulement parce que ses effets géographiques et économiques sont majeurs, mais aussi parce qu'il existait un désir politique d'affirmer sa souveraineté dans un champ de compétence auparavant délaissé au palier fédéral. On avait pris conscience qu'il était fondamental d'avoir une mainmise maximale sur les leviers afin d'assurer avec efficacité le développement de l'État québécois.

On peut aussi soutenir que le néo-nationalisme québécois n'est plus seulement autonomiste, mais exige une plus grande part de *souveraineté politique* pour le Québec. Ce "souverainisme" peut s'entendre de deux façons: c'est d'abord le passage d'un autonomisme défensif qui cherche avant tout à se protéger contre les empiétements du gouvernement fédéral à un autonomisme positif qui, loin de se contenter de perpétuels refus à Ottawa, cherche plutôt à présenter des contre-propositions de façon à en arriver à certaines ententes avec le fédéral et à occuper activement ses propres champs de compétence. [...]

C'est ce passage d'une province qui demande au fédéral de respecter les compétences provinciales et qui défend jalousement son *autonomie* à un État qui entend occuper activement, sinon exclusivement, ses champs de compétences [...]. Ce passage traduit une forme de *souveraineté politique* où le Québec cherche à avoir les compétences et les ressources nécessaires pour mettre en oeuvre et rendre efficaces les actions politiques conçues et définies par le gouvernement du Québec. (2)

C'est principalement pour ces considérations présentées par Pelletier (1989) que le gouvernement a tenu à réaffirmer ses compétences constitutionnelles dans un domaine comme celui des transports. Bien que la *Loi constitutionnelle de 1867* endigue ses pouvoirs, il s'est donné, dans les limites que lui impose le cadre fédéral, une vision novatrice et intégrée des interactions existant entre ces modes qui étaient appelées à incarner une fonction majeure dans la *continentalisation* et la *mondialisation* des échanges commerciaux dans lesquels l'État québécois voulait devenir, dans le concert des nations, un partenaire géo-économique dynamique.

A l'heure de la planification, le gouvernement s'est donné des moyens pour ne plus être à la remorque des seuls arguments, ainsi que des intérêts prônés et défendus par les forces sociétales. Cette démarche scientifique, qui met à contribution le savoir-faire des ingénieurs et des spécialistes des sciences pures et sociales, avait pour ambition de fournir aux décideurs des instruments permettant de justifier la validité de projets, en tenant compte des effets susceptibles d'être générés sur l'environnement bio-physique, socio-économique et politiques, tout en respectant la rationalité dans les préférences budgétaires. On se donne désormais une certaine autonomie à l'égard des agents démarcheurs, en se dotant de

(2) PELLETIER, Réjean (1989) Partis politiques et société québécoise: De Duplessis à Bourassa 1944-1970. pp. 217-218 et 271-272.

techniques d'analyses objectives permettant d'étudier sérieusement les impacts globaux de projets majeurs.

Les trois principaux corps responsables de la politique ferroviaire, soit le Conseil exécutif, les ministères des Transports et de l'Industrie et du Commerce, se sont pourvus d'unités administratives de ce type. Leur mission est de veiller à la planification des travaux majeurs, de coordonner et d'assurer la cohérence des actions de leur ministère au sein de l'État québécois, ainsi qu'à conceptualiser des programmes suivant les directives édictées par leur ministre titulaire ou le Conseil exécutif. Ces directions occupent une place de choix au sein des structures ministérielles étant généralement des branches autonomes relevant directement d'un sous-ministre (p. ex. la Direction de la recherche au ministère des Transports) ou d'un ministre (p. ex. l'Office de planification et de développement du Québec)

Le cas du métro montréalais constitue une illustration typique de ce phénomène nouveau. Jadis les grandes décisions du Conseil exécutif reposaient plus souvent qu'autrement sur le flair et les prérogatives politiques. Cette étape d'étude est désormais partie intégrante du processus décisionnel des programmes gouvernementaux. Que ce soit pour la construction d'un réseau ferroviaire de surface ou pour le prolongement du métro, ces intentions, avant qu'elles ne débouchent sur la construction d'infrastructures, auront suscité la production de milliers de pages de documents techniques et occupé pendant de nombreuses heures des spécialistes de la fonction publique et du secteur privé. Ce travail vise à scruter sous toutes ses facettes les retombées attendues de ces projets sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional, non seulement pour l'agglomération de Montréal, mais également pour l'intégralité de l'État québécois. Cela dans l'intention de maximiser l'extension géographique des extrants au-delà des limites de la métropole.

17.1 STRUCTURE ET PROCESSUS DÉCISIONNEL

L'organisation gouvernementale contemporaine repose sur l'interaction d'une multitude de ministères et d'organismes qui concourent par leurs activités et leurs extrants à façonner les destinées de l'État. Leurs actions ont des implications, quoique à des degrés variables, influencent l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Le secteur du transport sur rail n'échappe pas à ce modèle où quatorze ministères et organismes s'y intéressent de près ou de loin, soit comme intervenants majeurs (p. ex. ministère des Transports) ou secondaire (p. ex. ministère des Affaires culturelles).

L'Administration centrale se segmente en deux grandes branches fonctionnelles, soit les corps administratifs de soutien opérationnel et les corps décisionnels (figure 17.1). A cette structure, s'ajoutent les organismes autonomes qui sont, pour la plupart, des organismes de

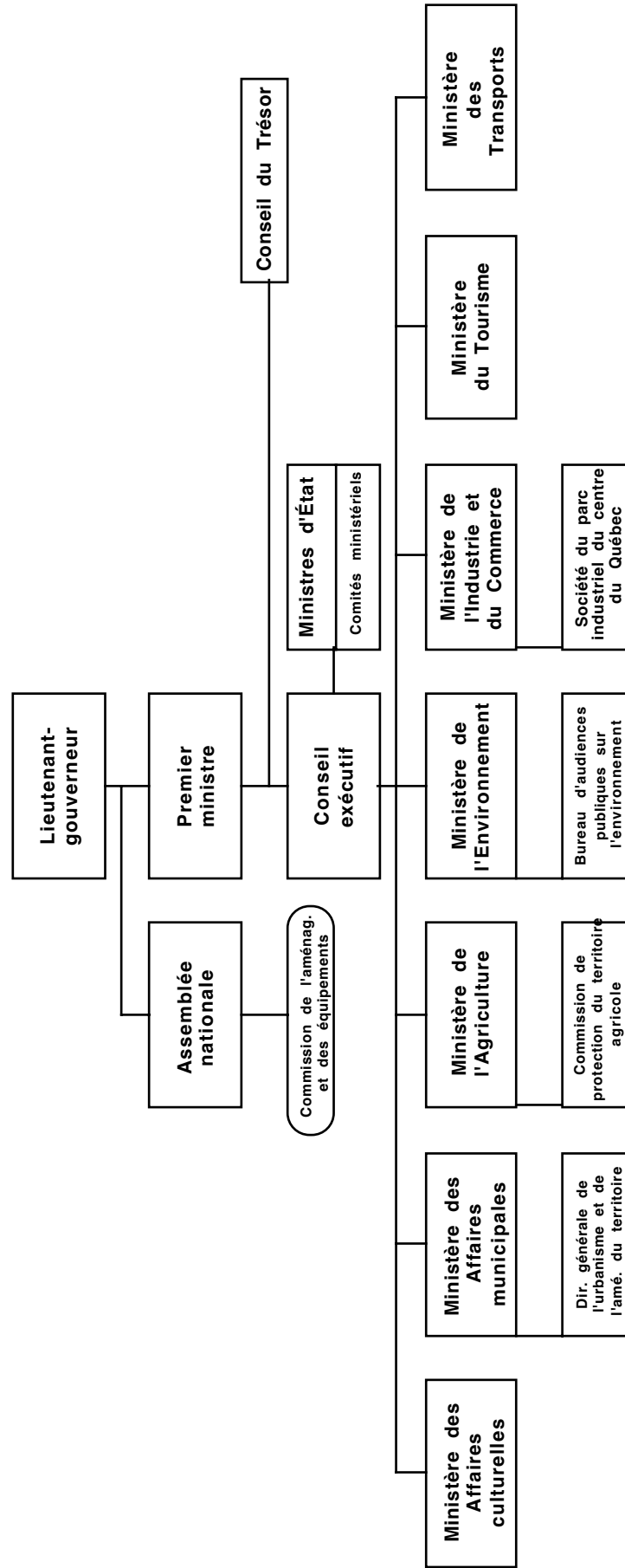
régulation, comme la Commission des transports du Québec, dont la mission est d'appliquer certaines dispositions de la législation ferroviaire.

Au sein de l'Administration centrale, la mission des premiers consiste à appuyer sur le plan administratif et technique, les seconds, dans le processus de prise de décision ainsi que dans la gestion quotidienne des politiques et des programmes, en conformité avec les orientations édictées par le Conseil exécutif et les organes qui en dépendent. Ce travail est effectué par des milliers de fonctionnaires qui ont été embauchés par la voie de concours de sélection, en raison des qualifications qu'ils détiennent afin d'occuper les postes qui leur sont confiés. Par contre à l'intérieur des hautes sphères décisionnelles, les ressources humaines, qu'elles aient le titre de ministres, de sous-ministres ou de conseillers, détiennent ces emplois en raison des liens qu'ils ont avec le parti au pouvoir, sachant que leur nomination revient au Conseil exécutif. Néanmoins, cette affirmation mérite d'être pondérée pour les sous-ministres. Bourgault et Rousseau (1972) en étant venu à la conclusion que 60% des personnes occupant ces postes y étaient pour des critères essentiellement politiques (3).

La mission de ce dernier groupe, en antinomie aux carriéristes de la fonction publique, se porte sur la détermination des stratégies d'intervention, sur la préparation de lignes directrices relativement aux grandes orientations socio-économiques devant être privilégiées par le gouvernement. Ces démarches préliminaires mènent, si elles sont acceptées par le lieutenant-gouverneur en Conseil, à la conceptualisation des politiques et des programmes, en tenant compte de l'idéologie du parti ministériel et des demandes issues des forces sociétales. Dans la réalité, c'est à ce palier que l'action véritable et le pouvoir décisionnel au sein de l'appareil gouvernemental sont positionnés. Dans leur travail, ces décideurs peuvent compter sur une techno-structure dont la vocation est d'appuyer "le sommet stratégique en effectuant les études

(3) BOURGAULT, Jacques et ROUSSEAU, Madeleine (1972) Les sous-ministres au Québec de 1945 à nos jours. -Cité dans: BACCIGALUPO, Alain (1978) Les grands rouages de la machine administrative québécoise. p. 243.

Figure 17.1: ORGANISATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC



requis pour la définition des politiques et en implantant des systèmes de planification et de contrôle” (4).

Le Conseil exécutif

Le Conseil exécutif est sans contredit l'organe central où sont élaborées et ratifiées les grandes décisions affectant l'État québécois. Bien que la structure opérationnelle d'appui, que sont les ministères à vocation sectorielle (p. ex. Transports Québec), ait pris de l'expansion à partir de la décennie 1960, c'est toujours ce palier qui est garant des orientations de la politique ferroviaire.

Ce Conseil a pour rôle de définir les orientations de l'activité gouvernementale et de diriger l'administration de l'État. (5)

A cet échelon, les décisions concernant la politique sont teintées par les aspirations qu'investit le pouvoir politique en place, à l'égard de ce secteur, d'autant plus que les dossiers relatifs au transport sur rail, notamment ceux relevant du volet urbain, impliquent des enjeux géographiques, politiques et économiques considérables. Présidé par le Premier ministre, le Conseil est composé de ministres titulaires d'un ministère et de ministres d'État ou délégués, qui le secondent dans ses choix décisionnels.

Le Cabinet du premier ministre

Bien que mobilisant qu'un nombre limité d'effectifs (6), c'est à cet échelon que sont filtrées et analysées les priorités gouvernementales qui seront discutées au Conseil des ministres. Dans l'exercice de ses fonctions, le Premier ministre s'entoure d'un chef de cabinet, d'attachés politiques ainsi que de conseillers politiques et techniques sans pouvoir décisionnel officiel reconnu dans l'appareil gouvernemental.

Les grandes orientations, les priorités, l'approche globale d'un Premier ministre sont déterminées avec l'aide de conseillers qui depuis 1960 ont pu être ministres, hauts

(4) PAQUIN, Michel (1978) L'Administration gouvernementale vue comme une organisation. p. 13.

(5) QUÉBEC. Ministère du Conseil exécutif (1982) Ministère du Conseil exécutif: Rapport annuel 1981-1982. p. 3.

(6) En 1983, 19 personnes étaient affectées au Cabinet du premier ministre et bureaux des ministres d'État. En 1990, ces données n'étaient plus présentées dans le rapport annuel du ministère, ce qui ne permet pas d'établir avec exactitude ce nombre.

QUÉBEC. Ministère du Conseil exécutif (1983) Ministère du Conseil exécutif: Rapport annuel 1982-1983. p. 11.

fonctionnaires ou simplement amis. Ceux-ci ont parfois exercé une influence démesurée par rapport à leurs titres officiels, au point de détenir véritablement le pouvoir exécutif à Québec. (7)

Leur mandat est de guider le président du Conseil exécutif dans ses réflexions. Toutefois, officieusement, ils ont souvent plus d'influence que plusieurs ministres ou sous-ministres, malgré le fait que leurs qualifications pour occuper ces postes sont davantage associées aux qualités d'organiseurs politiques des titulaires, que des connaissances professionnelles détenues relativement aux dossiers auxquels ils sont affectés. Ceci fut particulièrement vrai sous les gouvernements Bourassa du début de la décennie 1970, mais que l'Administration Lévesque a corrigé (8).

Chose surprenante lorsqu'on examine le curriculum-vitae des principales personnes qui de 1970 à 1976 ont joué auprès de Robert Bourassa le rôle de conseiller économique, c'est qu'aucune d'entre elles n'étaient vraiment un expert en matière économique. Ni Paul Desrochers, le "politicien", ni "l'avocat" J. Prieur ni le licencié en administration Pierre Lajoie, ni le spécialiste en relations de travail à l'Alcan, maire d'Alma et ex-président de l'Union des municipalités Maurice Paradis, n'étaient vraiment ce que l'on peut appeler de distingués économistes. (9)

Sous les deux premiers règnes libéraux mais, dans une moindre mesure, sous le régime Lévesque, le pouvoir authentique était centralisé entre les mains de ce personnel non élu. Les principaux extrants de la politique ferroviaire, comme les projets Ferchibal, le traversier-rail, le transport urbain dans l'agglomération montréalaise et le comité conjoint Québec-Ontario sur l'étude de la faisabilité d'un transport rapide des voyageurs dans le corridor Québec-Windsor, créé en juin 1989, ont transité par ce Cabinet (10).

Le projet Ferchibal était sous la supervision de Maurice Paradis, un des conseillers *économiques* du Premier ministre, originaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean (11). Sa position était critique, sachant qu'il assurait la coordination et le suivi d'un dossier dont les extrants géo-économiques affecteraient principalement sa région natale. De plus, son ancien employeur, l'Alcan, étudiait la possibilité de participer à ce méga-projet, dont les visées

(7) BENJAMIN, Jacques et O'NEILL, Pierre (1978) Les Mandarins du pouvoir: L'exercice du pouvoir au Québec de Jean Lesage à René Lévesque, p. 9.

(8) BACCIGALUPO, Alain (1978) Op.cit., p. 156.

(9) Ibid., p. 129.

(10) FORGUES, André. Succession de John Turner: Bourassa pousse Peterson à entrer dans la course. Le Soleil, 21 juin 1989. p. A4.

(11) BACCIGALUPO, Alain (1978) Op.cit., p. 130.

étaient éminemment politiques. C'est à cette personne que revenait le mandat de recommander au Premier ministre les actions à prendre relativement à ce dossier.

Les opinions et recommandations de ce personnel politique non élu s'appuient sur un ensemble d'éléments souvent divergents, dans lequel les aspirations de la population, l'intensité du démarchage des forces sociétales, en adjonction avec les retombées politiques et géo-économiques sur l'État québécois, doivent être pris en considération. Nonobstant ces derniers, leurs choix éludaient souvent des motifs plus intimement rattachés aux prérogatives nationales, comme les effets anticipés sur le système géo-économiques québécois. On préférait privilégier des solutions maximisant des retombées plus partisans que collectives. Cette attitude fut particulièrement vraie sous les deux premières administrations Bourassa, où il existait une forte imbrication de ces acteurs, avec leur rôle au sein du Parti libéral (12).

Sous le régime Bourassa, le pouvoir du Conseil des ministres, bien qu'encore important, s'est néanmoins décentralisé en faveur de ces conseillers spéciaux qui entourent les gouvernants démocratiquement choisis par le peuple. Dans un tel contexte, l'aménagement du territoire et le développement économique régional étaient laissés entre les mains de quelques personnes, qui étaient susceptibles d'harmoniser les politiques en accord avec les intérêts des groupes dont ils sont issus. Leur tâche était d'autant plus facilitée que le programme électoral libéral était peu précis quant à ses engagements dans plusieurs domaines, ce qui était le cas dans le secteur ferroviaire.

Voici un exemple de l'apport d'un tiers qui balise par ses observations la position que prendra un gouvernement à l'égard d'un dossier. Par son *analyse*, il met en relief les avantages et les désavantages qu'aurait le gouvernement à octroyer le contrat de réalisation du traversier-rail à un des deux armateurs en compétition pour ce projet, soit la Compagnie de gestion de Matane (COGEMA) et l'Agence maritime. Ce rapport confidentiel est un document réalisé pour le compte du ministre Jean Bienvenue, député du comté de Matane de 1966 à 1973:

COGEMA: Compagnie publique dont les actions sont souscrites par la population des deux (2) rives du Bas-Saint-Laurent et des villes minières du Nord.

Agence Maritime: Filiale "Logistec", compagnie contrôlée par le monde de la finance, rue Saint-Jacques.

COGEMA: Services publics de traversier-rail exclusifs aux wagons de chemins de fer entre Matane, Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles avec horaires réguliers reliant le réseau de chemin de fer nord-américain du sud avec le réseau des chemins de fer de Port-Cartier, Sept-Iles.

(12) Ibid., p. 135.

Agence Maritime: Services publics de traversier-rail non exclusifs aux wagons de chemins de fer entre les ports de Montréal, Québec, Pointe aux Pic, Port-Alfred, Rimouski, Pointe aux Pères, Matane, Baie-Comeau, Port-Cartier, Port de Rayonnière Québec Ltée, Sept-Iles, Pointe-Noire, Havre Saint-Pierre avec horaire irrégulier.

COGEMA: Appui favorable de la population, compagnies.

Agence maritime: Aucun

Impacts économiques

COGEMA: Création d'emploi dans une région sous-développée. Retombées économiques qui profiteraient aux gens de la région.

Baisse des coûts de transport

Possibilité d'implantation de villes industries.

Complémentarité au programme d'investissement par l'Entente Canada-Québec.

Agence Maritime: Contraire

Impacts politiques

[Si le contrat était octroyé à l'Agence maritime]:

Déception générale de tous les supporteurs avec ce que ça implique électoralement, si refus. Localement: Matane, Matapédia, Duplessis, Saguenay et Rimouski: DÉSASTRE (réaction imprévisible quant aux prises de positions exprimées dans les résolutions). Possibilité d'accusation de patronage. Répercussions dépassant l'envergure locale et régionale, pour être néfaste au niveau provincial. Plusieurs votes impliqués contre beaucoup d'argent à la caisse (Logistec).⁽¹³⁾

Dans ce dernier cas, le Conseil des ministres a porté son choix sur la COGEMA, car les extrants politiques et géo-économiques de cette entreprise surpassaient de beaucoup ceux que le gouvernement libéral auraient pu récupérer en favorisant son compétiteur montréalais. Du présent exemple, il faut tirer une conclusion. C'est qu'en plus des considérations d'ordre géo-économiques et techniques, qui normalement devraient être les seules sur lesquelles s'appuieraient les acteurs gouvernementaux dans leurs verdicts, pour optimiser son caractère objectif, l'élément politique soumet les décideurs à sélectionner l'alternative la plus rentable électoralement. Dans ce cas particulier, ce choix basé sur des préceptes politiques n'affecte pas la qualité du service devant être dispensée, car des deux propositions, celle de la COGEMA surpassait celle de Logistec. Toutefois, les choix politiques ne correspondent pas toujours aux intérêts de la nation.

(13) ANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, Article 2B07-4301B 73, Rapport confidentiel adressé au ministre Jean Bienvenue par Michel de Blas et Jean Thibeault, promoteur, 30 mai 1973, pp. 2-8.

L'avènement du Parti québécois à la tête de l'État

La prise du pouvoir par le Parti québécois en novembre 1976 engendra des changements importants quant à la place occupée par un petit groupe de technocrates tout-puissants qui élaboraient les politiques. Il s'est effectué un transfert du pouvoir décisionnel jadis détenu par des hauts fonctionnaires et les conseillers du Cabinet du Premier ministre en faveur des ministres, mais plus spécialement des ministres d'État (figure 17.1).

Ce nouveau mode de prise de décisions allait reposer sur des choix discutés et dictés par la direction collégiale du Conseil des ministres plutôt que sur des *signaux* venant de bureaucrates oeuvrant au sein des officines du Premier ministre. Les décisions des gouvernants péquistes s'inspiraient plus des demandes issues de la base du parti et de son programme politique que des résultats obtenus par quelques sondages d'opinion publique (14).

Ministres d'État

L'avènement au pouvoir du Parti québécois allait octroyer aux ministres d'État un nouveau rôle stratégique dans la structure gouvernementale. Au nombre de sept, recrutés parmi les plus brillants élus péquistes de 1976, ces *théoriciens* des politiques publiques allaient veiller à l'élaboration des politiques, tâche incombant jusque-là à des technocrates. René Lévesque (1987) a décrit le mandat de ces supers-ministres, qui s'inspire de l'expérience ontarienne:

Choisis parmi les poids lourds, ils seront chargés de planifier autant que faire se peut et de coordonner le travail dans ces grands secteurs de développement, l'économique, le social, le culturel, le territorial. (15)

Dans le cadre de la politique ferroviaire, les deux grands acteurs de coordination furent les ministres d'État au développement économique et à l'aménagement. Chaque décision d'importance, comme les énoncés de politique en matière de transport collectif ou de développement de l'industrie du matériel de transport, a reçu l'*imprimatur* de ces acteurs qui occupent une fonction stratégique dans le processus gouvernemental. Les ministres d'État avaient un puissant pouvoir de supervision et de coordination sur les activités des ministères sectoriels. Ils avaient pour mission d'élaborer des lignes directrices que devait respecter la politique ferroviaire et ses programmes quant à l'aménagement du territoire et au développement économique régional.

(14) BENJAMIN, Jacques et O'NEILL, Pierre (1978) Op.cit., p. 217.

(15) LÉVESQUE, René (1986) Attendez que je me rappelle... p. 376.

Les ministres d'État et leur cabinet personnel, en plus de concevoir les grands objectifs et de coordonner le travail de formulation des politiques, jouent un rôle d'écoute et de contrôle de ce qui se brasse dans les ministères sectoriels. (16)

Pour appuyer leur action, chaque ministre d'État était soutenu par un Comité ministériel permanent qui avait compétence pour analyser certains dossiers relevant de leur champ d'intérêt.

Dans ce remaniement, le Conseil des ministres mais surtout le Comité des priorités furent des lieux de débats qui avaient droit de vie et de mort sur les propositions ministérielles (17). A cet égard, en 1978, les discussions entourant les subventions proposées par le ministre Lucien Lessard pour maintenir le niveau de service des trains de banlieue sont à souligner. La suggestion du COMPA de ne pas intervenir dans ce dossier n'a pas été retenue par les membres du Conseil des ministres, lesquels ont préféré appuyer la proposition du ministre des Transports. Cet exemple en est un parmi tant d'autres qui illustre le pouvoir nouveau des ministériels par rapport aux technocrates. Ceci autorise une meilleure conciliation des divergences qui existent parfois entre les différents intervenants élus.

Les Comités ministériels permanents

Dans le cadre de la politique ferroviaire, deux Comités, celui de l'aménagement (COMPA) et du développement économique (CMPDE), s'occupaient des dossiers reliés à ce domaine. A l'image de l'ancien Comité des chemins de fer, ces corps, dont font partie certains membres du Conseil des ministres, avaient pour mission d'alléger les travaux du Conseil exécutif. Toutefois, ces Comités, dont la création remonte à 1975, ont un mandat fort éloigné de leur ancêtre. Sous l'autorité d'un ministre d'État, à partir de décembre 1976, le Comité est un lieu de discussion dont l'objectif est de favoriser une synergie et une action concertée entre les intervenants ministériels d'un domaine, avant la ratification d'une décision au Conseil exécutif. Il permet également d'assurer une vision sectorielle des dossiers à l'étude, tout en améliorant la coordination et l'imbrication des mesures devant être entérinées.

Le Comité ministériel permanent de l'aménagement, qui a participé à l'élaboration des plans et propositions gouvernementales en matière de transport depuis la seconde moitié de la décennie 1970 a pour mission:

[...] d'assurer la cohérence des politiques et des activités gouvernementales dans les matières et secteurs suivants: l'aménagement et l'urbanisme, les structures municipales, les fonctions municipales, la propriété du sol, l'intégrité

(16) BENJAMIN, Jacques et O'NEILL, Pierre (1978) Op.cit., p. 223.

(17) Ibid., p. 223-224.

du territoire, le zonage, les aéroports et enfin, l'acquisition, l'aménagement, la protection, la conservation et la disposition des terres du domaine public. (18)

Même s'il n'en a pas fait mention dans son mandat, le Comité s'occupe également des questions relatives au transport. Huit ministres siègent au COMPA, soit le ministre d'État à l'aménagement qui en est le président, le ministre des Affaires municipales, le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministre de l'Énergie et des Ressources, le ministre de l'Environnement, le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, le ministre des Transports et le ministre des Travaux publics et de l'Approvisionnement.

Quant au Comité ministériel permanent du développement économique qui a contribué notamment à la préparation de l'énoncé de politique économique intitulé *Bâtir le Québec* son mandat, est:

[...] d'assurer la cohérence des politiques et des activités gouvernementales en matière de développement économique dans les secteurs primaire, secondaire et tertiaire. Il étudie notamment les questions relatives à l'exploration, la mise en valeur, la production, la gestion, la commercialisation et l'exportation, l'innovation et la recherche industrielle, le financement et le transport, de même que toute question ayant une incidence sur les facteurs de production de l'entreprise. (19)

Le CMPDE regroupe huit membres, soit le président qui est le ministre d'État au développement économique, le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministre de l'Énergie et des Ressources, le ministre de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, le ministre des Institutions financières et Coopératives, le ministre du Revenu, le ministre des Transports et le ministre des Travaux publics et de l'Approvisionnement.

Un Comité des priorités chapeaute l'ensemble des activités et des recommandations émises par ces corps. Il est formé du Premier ministre qui en assume la direction et des ministres président aux destinées des Comités ministériels permanents. Sa fonction est d'établir, pour le compte du lieutenant-gouverneur en conseil, la primauté des dossiers devant recevoir l'attention du gouvernement, tout en assurant un suivi de ceux devant être menés à terme.

En septembre 1982, cette organisation politique a été repensée. Les postes de ministres d'État au développement économique et à l'aménagement furent abolis. Seul ce dernier fut remplacé par un ministre délégué à l'aménagement et au développement régional qui reprend certains de ses anciens pouvoirs auxquels s'ajoute un champ de compétence, le développement régional.

(18) QUÉBEC. Ministère du Conseil exécutif (1982) Op.cit., p. 16.

(19) Ibid., p. 29.

Malgré le fait que les ministres d'État disposaient d'un mandat élargi pour développer et coordonner les grandes orientations politiques de leur champ de compétence, ils n'avaient pas l'autorité nécessaire pour transformer en programmes et en extraits leurs propositions. Ces dernières étapes incombait aux ministres sectoriels rattachés au ministre d'État. Cette absence de puissance n'était pas sans indisposer les créateurs de politiques qui ne pouvaient en assumer le suivi jusqu'à leur application, ce qui indisposait les ministres d'État. Le premier ministre René Lévesque décida de mettre au rancart cette formule novatrice qui avait néanmoins produit des fruits. Il retourna à l'approche plus conservatrice, ayant prévalu jusqu'en décembre 1976, où chaque ministre dispose de l'autonomie et de la capacité pour procéder à l'application des politiques édictés par son ministère ⁽²⁰⁾.

Quant aux Comités ministériels permanents, le COMPA, se voit ajouter à sa dénomination le développement régional (COMPADR) et sa présidence est assurée par un ministre sectoriel depuis décembre 1984. C'est alors au ministre des Affaires municipales que revient cette fonction, tandis qu'à partir de décembre 1985, cette fonction a été transférée au ministre responsable du développement régional. En ce qui concerne le Comité ministériel permanent du développement économique, son mandat est resté identique; cependant c'est le ministre des Finances qui en assume la direction depuis septembre 1982.

L'Office de planification et de développement du Québec

Au sein du Conseil exécutif, l'Office de planification et de développement du Québec a vu le jour en 1968 ⁽²¹⁾. Il est le canal d'accès qui permet aux intervenants régionaux d'atteindre les membres du Conseil des ministres afin de présenter leurs demandes (figure 16.1). Malgré le fait que l'Office n'est plus rattaché au Conseil exécutif depuis décembre 1985, car relevant du ministre responsable du développement régional, ces liens privilégiés ont été maintenus.

Toutefois, il est important de souligner que le véritable pouvoir décisionnel n'a pas ses assises au sein de l'OPDQ qui agit comme courroie de transmission entre les agents régionaux et le pouvoir central. C'est plutôt le Cabinet du Premier ministre, le Conseil du Trésor, ainsi que certains ministres et hauts-fonctionnaires qui disposent de l'influence

(20) LÉVESQUE, René (1986) Op.cit., p. 377.

(21) Loi de l'Office de planification du Québec, S.Q. 1968, c.14.

nécessaire pour autoriser l'octroi de crédits publics. Ceux-ci sont les véritables décideurs (22).

L'OPDQ est un organisme de planification d'importance qui, par ses activités de recherche, a contribué à appuyer par un personnel issu de plusieurs disciplines universitaires, à examiner, non seulement les facettes techniques des grands projets ferroviaires gouvernementaux, mais à replacer ces projets dans le contexte de l'environnement québécois. Ceci a permis d'anticiper sur les impacts géographiques et socio-économiques que leur implantation est susceptible de générer sur l'État, tout en permettant aux gouvernants d'appuyer leurs décisions sur des considérations sérieuses. Cette approche innovatrice est en conformité avec sa mission qui est de:

préparer pour le compte du gouvernement des plans, des programmes et des projets d'aménagement du territoire et de développement socio-économique qui tiennent compte des particularités régionales et qui permettent une meilleure utilisation des ressources et sociales;

donner des avis au gouvernement sur les politiques et les programmes élaborés par les ministères, en vue de favoriser l'harmonisation;

coordonner les recherches, études, enquêtes et inventaires qui sont faits par d'autres ministères et organismes du gouvernement et agir comme agent de liaison entre ces mêmes organismes lorsque la mise en oeuvre d'un projet intéresse plusieurs d'entre eux. (23)

L'Office a participé à l'étude des impacts et des modalités d'implantation de projets ferroviaires, comme Ferchibal, le traversier-rail, le métro régional, la liaison par train rapide entre New-York et Montréal, ainsi qu'à certains projets de trains touristiques. Ces études ont été effectuées dans une perspective globale s'appuyant sur l'interaction existante entre les lignes ferroviaires, l'aménagement du territoire et le développement économique régional, et ce, en tenant compte du fait que ces projets ont une portée géographique susceptible d'influencer le développement, non seulement d'une région, mais de l'ensemble de l'État québécois.

A ces activités de planification s'est ajoutée l'administration du programme *Fonds de développement régional (FDR)* qui a pour objectif d'appuyer financièrement des projets régionaux proposés par des agents du milieu (24). Dans le cadre des crédits mis à sa disposition par le Parlement pour aider à l'établissement d'infrastructures devant appuyer

(22) LEDUC, Gilbert. Le développement régional est un inconvénient pour tout gouvernement. Le Soleil, 31 janvier 1990, p. B9.

(23) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1988) Office de planification et de développement du Québec: Rapport annuel 1987-1988, p. 13.

(24) Ibid.

l'aménagement du territoire, l'OPDQ a contribué à l'établissement du traversier-rail, de même que des gares intermodales de Lévis, Québec et Trois-Rivières. Dans le cas de la ville mauricienne, elle y a investi 500 000\$, en vue de favoriser l'intermodalité des modes de transport terrestre des personnes ⁽²⁵⁾.

Finalement, l'organisme participe aux négociations des ententes canado-québécoises de développement, qu'elles soit cadres ou auxiliaires. Ces accords sont d'ailleurs une des causes qui contribua à la naissance de l'Office à l'issue du plan ARDA. Elle en a assuré le suivi et la gestion pour le compte du gouvernement du Québec jusqu'en 1984. Après cette date, l'administration de ces ententes a été transférée au Secrétariat aux Affaires intergouvernementales canadiennes qui remplit cette fonction par l'entremise de sa Direction des affaires économiques et financières.

Le Conseil du Trésor

Cet organisme discret occupe au sein de l'appareil gouvernemental un rôle stratégique. Au dire de l'ex-sous-ministre Robert Normand, tout promoteur d'un projet quelconque qui désire obtenir les faveurs devrait mener un démarchage intensif auprès de deux groupes "[...] le cabinet du Premier ministre et le Conseil du Trésor sont les véritables "sièges du pouvoir" et non pas le conseil des ministres" ⁽²⁶⁾.

Le Conseil du Trésor détient les leviers qui lui permettent de donner le feu vert à la réalisation des dossiers d'importance. Toute décision impliquant des sommes importantes doit transiter par cet organisme autonome du Conseil exécutif. Sa mission est d'évaluer scrupuleusement les implications financières des programmes gouvernementaux en place ou devant être créés. A cet égard les ministères et organismes sont soumis aux politiques administratives du Conseil du Trésor qui encadre rigoureusement leur pouvoir de dépenser ⁽²⁷⁾. Ces normes soumettent leurs activités et extraits à la volonté d'un agent externe qui doit concilier les demandes ministérielles avec les requêtes issues des autres secteurs gouvernementaux, d'où l'importance d'avoir ses *entrées* auprès des décideurs stratégiques en vue de faire progresser ses dossiers.

(25) FOURNIER, André (1982) L'intégration des transports en commun...un phénomène ou une nécessité? p. 23.

(26) LEDUC, Gilbert (1990) Op.cit.

(27) Suivant l'édition 1990 du *Répertoire des politiques administratives*, les ministères et organismes ne peuvent octroyer de contrats d'achat ou des subventions dépassant 1 M\$ sans avoir obtenu préalablement l'autorisation du Conseil des ministres. Dans le secteur ferroviaire, les sommes impliquées pour la construction d'infrastructure étant rarement inférieur à 1 M\$, les agents ministériels doivent constamment soumettre leurs programmes au bon vouloir du Conseil.

L'Assemblée nationale

La Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Créée en mars 1984 à la suite de la réforme des institutions parlementaires, la Commission permanente reprend pour l'essentiel les anciens pouvoirs et champs juridictionnels de la Commission permanente des transports et des communications. Toutefois, des compétences élargies permettent à ses membres de bénéficier d'une vision globale de secteurs caractérisés par une forte interaction. À la sphère transport s'est ajouté le mandat d'étudier toutes questions qui lui sont déferées par la Chambre concernant les collectivités locales, l'aménagement, les travaux publics, l'environnement, les loisirs, ainsi que la chasse et la pêche (28).

La Commission permanente a porté son attention à l'étude de la politique ferroviaire québécoise seulement à partir du début de la décennie 1980. Ce qui n'est pas le fruit du hasard, sachant que c'est à cette époque que le gouvernement présenta des solutions d'ensemble et modifia son *Programme d'aide au transport urbain* afin de bonifier le service de transport en commun et favoriser le développement de l'industrie du matériel ferroviaire.

Dans le mouvement de démocratisation de l'Assemblée nationale qui a ouvert ses portes aux groupes désireux d'apporter leur contribution au façonnement des orientations de l'État québécois, les gouvernements péquistes et libéraux ont eu recours aux Commissions parlementaires pour sonder le pouls des forces sociétales, à l'égard de leurs énoncés de politique concernant le transport collectif dans l'agglomération montréalaise, ainsi que de ses incidences sur l'aménagement du territoire et du développement économique régional. Ce processus de consultation des intervenants du milieu a été utilisé en 1982, en 1987, puis en 1989. Il a permis de recueillir leurs opinions concernant les orientations et les mesures que devrait contenir un plan de transport de la région métropolitaine.

Les organes de décisions stratégiques venant d'être introduits, il faut maintenant aborder l'étude des structures opérationnelles d'appuis qui collaborent à l'élaboration des modalités d'application ainsi qu'à la gestion de la politique et de ses programmes. Cet exposé est conçu de façon à différencier les ministères et organismes ayant un mandat des activités et des

(28) QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? p. 31.

extrants, encadrés par des unités administratives dont l'action est principalement dévolue à la gestion sectorielle de la politique ferroviaire. Cela en antinomie aux autres branches de l'Administration, qui bien que s'intéressant à ce secteur, ne constituent pas des opérations exclusives et institutionnalisées dans leur organigramme.

Dans la première catégorie, l'on retrouve les ministères des Transports et celui de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, tandis que le complément des ministères faisant l'objet de l'étude, se rattache au second groupe. Ils sont surtout actifs dans l'étude et le contrôle des implications territoriales susceptibles d'être générées par les projets ferroviaires sur l'environnement bio-physique québécois. Issus des années 1970, ces organes sont la conséquence d'une nouvelle conscience populaire, propre à la société postindustrielle, qui vise à harmoniser la sauvegarde de l'environnement et l'aménagement du territoire avec les prérogatives du développement économique régional.

Les structures gouvernementales qui sont étudiées dans cette section sont celles qui étaient en place en 1990. Pour chacune des composantes, un rappel historique relatant leur évolution au cours des décennies 1970 et 1980 permet d'en retracer l'existence ainsi que leurs mutations organisationnelles internes en rapport avec la politique ferroviaire.

Le ministère des Transports

En matière de transport sur rail, le ministère des Transports est sans contredit l'intervenant central et le pilier de la politique, tant par les effectifs que par les deniers consacrés à ce poste.

L'intérêt nouveau du ministère pour ce secteur est associé à l'adoption, en 1972, de la *Loi du ministère des transports* qui entraîne la fusion des ministères des Transports et Communications, ainsi que de la Voirie au sein d'une même entité et de la *Loi des transports*. Celles-ci traduisent une volonté politique claire du gouvernement d'assumer la pleine souveraineté qui lui revient dans le domaine des transports et de se doter d'une structure administrative moderne, apte à répondre aux nouveaux défis de l'État québécois, où la planification constitue une des pierres d'assise de son action. Ces pièces législatives redéfinissaient entièrement le rôle et le mandat du ministère au sein de l'appareil gouvernemental en lui octroyant de nouvelles responsabilités dans cette sphère, permettant des interventions plus globales en conformité avec sa mission visant à soutenir "la mobilité de l'ensemble des Québécois sur tout le territoire par les divers modes de transport" (29).

(29) QUÉBEC. Ministère des Transports (1986) Guide des services en transport au Québec. p. 145.

Le ministre a pour fonctions d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie pour le Québec, de mettre en oeuvre ces politiques, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution. (30)

De simple administrateur et pourvoyeur dans la construction, l'entretien des routes et la réglementation, Transports Québec, en 1973, était devenu un véritable organe planificateur ayant les pouvoirs nécessaires et qui s'est doté progressivement des ressources pour veiller à l'organisation du transport en terre québécoise dans une perspective globale visant à concourir à l'établissement d'une politique intégrée dans ce domaine.

La nouvelle loi permet [...] au ministre de résoudre les problèmes de transport, non plus seulement en fonction des données du génie routier, mais aussi en fonction de la rentabilité et l'efficacité de tous les moyens et systèmes mis à sa disposition.

Ces nouvelles exigences ont entraîné de profonds changements dans l'administration, notamment pour doter le ministère de véritables spécialistes en transport. (31)

En conformité avec les lois de 1972, le ministère détenait le pouvoir de s'occuper du transport sur rail. Toutefois, la restructuration administrative qui s'ensuivit ne consacra pas immédiatement une place à ce secteur. L'ajout d'une telle composante était prévu dans les plans du ministère, mais pour une date indéterminée malgré que son utilité n'était plus à justifier.

Le transport ferroviaire conventionnel

Un conflit survenu entre le chemin de fer Cartier et ses employés, en 1972, quant à la suppression des wagons de queue à la fin des trains, amena le gouvernement à s'interroger sur la création d'un Service dédié aux questions ferroviaires.

Les cheminots s'opposaient ardemment au geste patronal qui visait à rationaliser les activités de la compagnie. Ils invoquèrent que la disparition de ce wagon entraînerait plusieurs licenciements et une sécurité réduite pour le public. Le syndicat des travailleurs de la Compagnie minière Québec-Cartier s'adressa au ministre du Travail pour obtenir son intervention. L'exécutif syndical reçut une réponse négative, les pouvoirs du titulaire de ce ministère ne lui permettant pas de donner suite à leur demande (32).

(30) Loi du ministère des Transports, S.Q. 1972, c.55, article 2.

(31) QUÉBEC. Ministère des Transports (1973) Les transports en 1973, p. 9.

(32) ANQ, Op.cit., Article 755, Lettre de Jean Courmoyer, ministre du Travail, 31 mai 1972.

Des démarches furent entreprises auprès de son collègue des Transports, tant par l'association ouvrière que par le ministère du Travail. Rapidement les fonctionnaires en arrivèrent à la conclusion que le gouvernement n'ayant pas édicté une réglementation sur la sécurité de l'exploitation du transport sur rail ne pouvait agir dans ce dossier. C'est de là qu'origine la recommandation du ministère du Travail adressée au sous-ministre des Transports, Gérard Montambault soulignant qu'il était “[...] nécessaire d'entreprendre immédiatement l'étude d'une réglementation concernant l'exploitation et l'entretien des chemin de fer de juridiction provincial” (33).

Dans les mois qui suivirent, des dossiers comme le projet Ferchibal ou l'abandon de tronçons par les entreprises ferroviaires fédérales précipitèrent la création de l'unité. En 1974, les autorités ministérielles créèrent, pour combler ce vide et s'attribuer une expertise ferroviaire, le Service du transport ferroviaire, lequel logeait à l'intérieur de la Direction du Transport maritime et aérien. L'année suivante trois personnes y étaient affectées.

Suivant les objectifs des hautes autorités ministérielles, les structures administratives se sont ponctuellement modifiées afin de répondre à de nouvelles attentes. Le module Transport ferroviaire est demeuré un Service jusqu'en 1978, année où il fut intégré au Service du développement du transport terrestre des marchandises. Cette réorganisation, qui avait pour ambition d'assurer une meilleure coordination des actions et des agents du ministère quant aux différents modes de transport en usage au Québec tout en favorisant une vision intégrée et polyvalente, persista pendant six ans.

En 1984, une Direction du transport ferroviaire fut instaurée à l'intérieur de la nouvelle Direction générale du transport intermodal, dont les fonctions sont les suivantes:

Elle conçoit, développe et évalue les services et les systèmes de transport dans les domaines maritime, aérien, ferroviaire et routier des marchandises. En plus, elle réglemente et normalise les divers services de transport, de même que leur utilisation. (34)

Cette réorganisation répondait à une volonté de regrouper au sein d'une même branche administrative des modes de transport ayant une vocation similaire ou apparentée. Il n'était pas toujours évident que les caractéristiques intrinsèques au transport ferroviaire urbain des personnes et celui du transport sur rail conventionnel soient compatibles, notamment en ce qui concerne les effets générés sur l'aménagement du territoire et le développement

(33) ANQ, Op.cit., Article 757, Lettre de Guy Lapointe du Ministère du Travail au sous-ministre des Transports, Gérard Montambault, 9 août 1972.

(34) QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Ministère des Transports: Rapport annuel 1986-1987. pp. 12-13.

économique régional. En conformité avec ces ambitions, le mandat de la Direction du transport ferroviaire était:

[d'] inventorier, analyser et prévoir les besoins en matière de transport et d'infrastructures ferroviaires au Québec; élaborer les politiques et des programmes d'intervention applicables au transport ferroviaire et s'assurer d'une réglementation pertinente dans ce domaine. ⁽³⁵⁾

(35) Ibid., p. 13.

figure 17.2 ici organigramme MTQ

Finale­ment en novembre 1987, la Direction du transport ferroviaire redevint un Service de même nature que celui ayant existé au milieu de la décennie 1970 (figure 17.2). Cette nouvelle structure consacre à nouveau l'unification des modes de transports ferroviaires, tant urbains que conventionnels, au sein de la même direction générale. La fusion des Directions générales du transport terrestre, des transports des personnes et de l'intermodal avait pour ambition de regrouper à l'intérieur d'une même branche, l'ensemble des "unités administratives affectées à l'élaboration d'études, de politiques, de programmes et de réglementations en matière de" transports, tout en favorisant une plus grande autonomie des modules impliqués (36).

Cette nouvelle structure avait pour ambition d'octroyer une meilleure flexibilité pour favoriser une interaction améliorée entre les unités oeuvrant sur un même projet (p. ex. train de banlieue). Ceci permettrait aux ressources ministérielles de s'adapter aisément et rapidement à l'évolution des besoins des clientèles externes (p. ex. les entreprises ferroviaires). Elle favorisait l'organisation d'une Direction générale dont les activités s'appuient sur une structuration fonctionnelle établie suivant ses clientèles (37).

Nonobstant ces changements, les activités de l'unité reposent sur trois axes d'intervention. Premièrement, il est le mandataire du ministère dans l'application de la législation ferroviaire, notamment en matière de sécurité. Le Service participe également à l'élaboration des orientations de la politique ferroviaire et des programmes du ministère.

Deuxièmement, l'unité défend les intérêts de l'État québécois, "au chapitre des activités ferroviaires de juridiction fédérale" (38) en effectuant du démarchage auprès des institutions canadiennes, occupation pour laquelle il consacre le plus de temps. Par exemple, lorsqu'une demande d'abandon de tronçons est déposée à l'Office national des transports et que ses

(36) QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Mémoire au sous-ministre des transports relativement à la présentation de la nouvelle Direction générale du transport des personnes et des marchandises. p. 2.

(37) Ibid., p. 5.

(38) Commission de l'aménagement et des équipements. Marc-Yvan Côté, 23 avril 1986, p. CAE-296.

implications pourraient être dommageables pour le développement, notamment économique des régions affectées, il conteste la requête. En plus de se présenter aux audiences de l'organisme de réglementation, il avise les intervenants régionaux de ces faits et fournit aux principaux intéressés du milieu un support technique et moral dans leurs efforts en vue de préserver ces lignes.

Finalement, le module transport ferroviaire contribue à des activités de développement, d'informations et de soutien technique pour les clientèles internes (p. ex. les ministères de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, du Tourisme et le COMPADR) ou externe (p. ex. promoteurs de trains touristiques, municipalités régionales de comtés). Dans le cadre de ce dernier mandat, l'unité peut représenter le ministère à des congrès ferroviaires et établir des liens avec des intervenants gouvernementaux ou privés, tant québécois qu'étrangers.

Le transport ferroviaire urbain

Jusqu'à ce jour, les activités du Service du transport ferroviaire et de ses prédécesseurs ont porté principalement sur les chemins de fer dits conventionnels. Toutefois, en raison de son expertise technique et du mandat qui lui est dévolu, il a participé à l'étude du réseau ferroviaire urbain montréalais, en coopération avec les intervenants du ministère oeuvrant plus spécifiquement dans ce champ.

Néanmoins, c'est à d'autres unités ministérielles qu'est revenu le mandat de gérer le volet urbain de la politique ferroviaire. Contrairement au module transport ferroviaire dont la production se limite plus à des activités de soutien technique, impliquant peu de deniers publics, les extrants financiers et les effectifs que le ministère consacre à ce sous-secteur sont appréciables, en raison de l'importance du rôle que lui octroie le gouvernement québécois.

En 1973 fut créée la Direction du transport des personnes au sein de la Direction générale des systèmes de transport. Cette structure était le reflet de la nouvelle philosophie qui animait les gestionnaires du ministère, c'est-à-dire une vision globale des relations existant entre les différents modes de transports. Dans ses premières années d'existence, la Direction avait pour mandat:

d'analyser et [de] prévoir les besoins exprimés dans les trois secteurs relevant de sa juridiction, c'est-à-dire le transport en commun, le transport scolaire et le transport par taxis. ⁽³⁹⁾

(39) QUÉBEC. Ministère des Transports (1975) Rapport annuel 1974-1975: Ministère des Transports. p. 14.

Au fil des ans, cette mission a été bonifiée en fonction des nouvelles ambitions et des orientations ministérielles:

[...] favoriser l'amélioration et l'efficacité des moyens aussi bien que des services de transport des personnes par modes terrestres; viser l'intégration de ces modes et services avec les autres modes. ⁽⁴⁰⁾

En 1984, le transport ferroviaire urbain et conventionnel qui était réuni sous la même direction générale depuis six ans, c'est-à-dire celle de la Planification et développement, fut réparti dans deux directions générales, soit celles du Transport terrestre des personnes et du Transport intermodal. Cette restructuration avait pour ambition de bien séparer deux sous-secteurs aux caractéristiques et aux effets spatiaux fondamentalement différents.

Cette segmentation a permis au transport collectif d'obtenir une place privilégiée au sein du ministère, tout en octroyant à cette branche administrative les ressources humaines et techniques nécessaires pour rencontrer son mandat. En effet, la réorganisation a entraîné la création de quatre Directions oeuvrant dans le transport terrestre des personnes, consacrant ainsi l'importance qu'accordent à ce sous-secteur les autorités ministérielles. Cette structure mettait l'accent sur le développement d'une polyvalence et de l'intégration des branches vouées à ce sous-secteur. Ceci créa une synergie entre les modules planification, expertise technique et gestion de programme, en vue de bonifier le processus menant à la distribution des extraits de la politique.

Trois ans plus tard, un nouveau remaniement modifia cette organisation en favorisant la naissance de trois directions dont l'activité est dévolue au développement, à l'expertise technique et à la gestion des programmes d'aide au transport terrestre des personnes (figure 17.2). Le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), venant d'être aboli, la plupart de ses activités ont été incorporées à cette Direction générale. Toutefois, il est permis de douter que cette réorganisation, dont le fait saillant est la suppression du COTREM, ait permis d'améliorer l'efficacité des activités du ministère en matière de transport en commun si l'on en juge par l'opinion exprimée par certains hauts-fonctionnaires. Cette question sera abordée d'ailleurs dans la prochaine section.

En plus d'administrer les programmes d'aide au transport urbain qui occupent une partie importante de ses ressources humaines, les activités des unités Transport terrestre des personnes portent également sur l'amélioration de la qualité des services dispensés au public

(40) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Ministère des Transports: Rapport annuel 1982-1983. p. 9.

(41). L'unité mène un travail d'enquêtes et d'analyses en conformité avec les buts que le ministère lui a octroyés.

Malgré les faiblesses reprochées par certains, la structure de 1987 tend à favoriser une meilleure concertation des activités et des agents du ministère qui s'occupent de la politique ferroviaire. Elle les réunit au sein d'une même Direction générale facilitant d'autant plus les rapports et la compréhension mutuelle concernant ce dossier.

Cette direction générale constitue l'outil primordial pour favoriser un fonctionnement efficace et le développement harmonieux des réseaux et des infrastructures de transport concernés, et cela, dans un souci constant des retombées économiques et d'une utilisation optimale des réseaux et des systèmes. (42)

La planification et la recherche

Depuis 1973, la fonction planification occupe une place de choix à l'intérieur de ces structures. C'est d'ailleurs une des différences fondamentales qui tranche singulièrement avec la situation prévalant auparavant, alors que le mandat du ministère en faisait abstraction. Le législateur y remédia en bonifiant Transports Québec de deux nouvelles missions:

- a) faire l'inventaire des moyens et des systèmes de transport, déterminer leur nature, leur nombre et leur qualité, évaluer leur efficacité en fonction du développement social et économique des diverses régions du Québec.
- k) favoriser l'étude et les recherches scientifiques dans le domaine des transports [...]. (43)

Des projets d'envergure comme Ferchibal, l'établissement d'un traversier-rail ou l'implantation d'un réseau ferroviaire urbain dans l'agglomération montréalaise sont autant d'exemples, qui ont permis d'exploiter cette activité comme jamais au sein de cette instance gouvernementale. Désormais, avant d'entreprendre un de ces grands travaux de construction ferroviaire (p. ex. le métro), le ministère est maintenant pourvu des ressources humaines, financières et techniques lui permettant de mener des études de faisabilité et d'impacts dans le dessein de mieux connaître les diverses facettes d'un projet sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

(41) Ibid., pp. 16-17.

(42) QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Service du développement des politiques: Mandat et Plan d'action 1988-89, p. 6.

(43) Loi du ministère des transports, S.Q. 1972, c.55, article. 3.

En 1973, le Service d'études en planification des transports a vu le jour. Dans les années qui suivirent, cette unité a changé de nom et de rattachement administratif. Nonobstant, ces modifications plus associées au format qu'au contenu, la mission de cette *boîte conceptrice* demeure conforme aux préoccupations véhiculées par la loi de 1972, c'est-à-dire un levier de planification préoccupé par une meilleure intégration et une optimisation des modes de transport.

Cette période a connu deux types d'unité de planification, celles dites temporaires qui disposent d'un mandat spécifique. Le Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (BAREM) et le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) constituent des exemples éloquentes d'organismes s'attardant plus spécialement à l'établissement de chemins de fer urbains, dans une perspective régionale. Le second groupe est constitué des unités intégrées aux structures ministérielles, dont l'existence dans le temps est stable et dont le mandat est général (p. ex. la Direction des études et de la planification).

La thèse s'attardant au volet transport sur rail, l'attention portera plus précisément sur la présentation de ces corps de planification sectorielle et ponctuelle, dont le mandat était de présenter au gouvernement, pour les uns, leurs recommandations quant à un projet spécifique (p. ex. TRRAMM et REM) ou, pour les autres, les assises devant aboutir à l'application d'une politique globale du transport dans la région de Montréal.

Le Comité de transport de la région de Montréal (CTRM) fut le premier de cette série d'organismes relevant directement du ministre ⁽⁴⁴⁾. Ce rattachement organique démontrait le caractère prioritaire de ses travaux qui sont soustraits à la bureaucratie de l'appareil gouvernemental, mais qui n'est pas immunisé par les querelles qui lui sont intrinsèques.

Institué en 1972 dans le cadre de l'Étude de transport en commun aéroportuaire et régional (ETCAR), son mandat était d'examiner la faisabilité de l'implantation d'un système de transport sur rail, pour le début de la décennie 1980, devant relier le centre-ville de Montréal à l'aéroport international de Montréal (Mirabel). S'appuyant sur une représentation élargie, ceux-ci étant issus de plusieurs ministères et organismes québécois, on y retrouvait des:

[...] hauts-fonctionnaires des ministères des Transports, de l'Industrie et du Commerce, des Affaires municipales et de représentants de l'Office de

(44) Afin d'éliminer toute ambiguïté, il faut préciser qu'au cours des années 1970, trois organismes d'études sur le transport collectif ont été institués par le gouvernement avec des désignations similaires ou quasi identiques. Toutefois, leurs mandats étaient différents. En juillet 1972 et août 1976 furent créés, successivement deux groupes appelés le Comité de transport de la région de Montréal (CTRM) et en 1978 le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM).

planification et de développement du Québec et de la Communauté urbaine de Montréal. (45)

Initiée par le gouvernement fédéral à la fin des années 1960, la création de l'aéroport international de Montréal (Mirabel), amena le gouvernement du Québec à établir à l'hiver 1971 le Service d'aménagement du territoire de la région aéroportuaire (SATRA), lequel relevait des Affaires municipales (46). Son mandat, comme son nom l'indique, était de préparer un schéma d'aménagement de la zone afférente au nouveau complexe aéroportuaire. Le lien ferroviaire rapide Montréal-Mirabel constituait un des éléments constitutifs de ce méga-projet. Son étude fut déléguée au Comité de transport de la région de Montréal par le Comité des affaires économiques (l'ancêtre du CMPDE) en juillet 1972 (47).

Au SATRA, en 1970, s'est ajoutée la création de la Commission de développement de la région de Montréal (CDRM), laquelle relevait de l'OPDQ (48). Sa mission, contrairement au Service, était de développer une vision et une proposition d'aménagement pour l'ensemble de l'agglomération métropolitaine qui incluait la zone aéroportuaire.

Par rapport aux ministères et organismes impliqués dans le projet aéroportuaire, le Comité agissait comme groupe conseil devant recommander l'alternative de transport sur rail la plus prometteuse, en fonction des propositions d'aménagement présentées par les divers intervenants. Il a été le lieu d'affrontement entre les options d'aménagement du territoire défendues par l'OPDQ et le SATRA qui ont amené ces organismes à proposer des tracés différents pour relier le centre-ville de Montréal à Mirabel. Des ambitions divergentes qui répondaient à des objectifs de développement territorial recherchés par des motivations propres à chacun de ces *clans* ont eu pour résultat de se transposer dans les alternatives d'itinéraires contenues dans les propositions du CTRM. Les causes de cette polarisation seront abordées dans la prochaine sous-section.

(45) QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Ligne Mirabel: avant-projet. p. 3.

(46) Le SATRA prenait la relève avec un mandat élargi du Bureau d'aménagement des environs du nouvel aéroport international au Québec (BAÉNAIQ), créé deux ans plus tôt par l'Assemblée nationale. Au printemps de 1974, la Société fut dissoute et ses pouvoirs et activités ont été transférés au ministère des Affaires municipales.

(47) QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport technique sur la praticabilité d'un système de TRRAMM: 1- La problématique. p. 18.

(48) LAMONDE, Pierre (1979) Le complexe de Mirabel: celui du Québec. pp. 389-423.

figure 17.3 ici

Les travaux du Comité menèrent à la publication en 1974, du *Rapport sur l'implantation d'un système de TRRAMM*. Le document, qui démontrait la faisabilité du projet, retiendra non pas un seul tracé pour unir l'aéroport à la métropole mais deux (figure 17.3). Ceci reflétait une position de compromis afin d'apaiser les tensions vécues entre les agents membres du groupe.

Afin de donner suite à ces recommandations, le Conseil exécutif mit sur pied, en septembre 1974, le Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (BAREM) relevant du ministre des Transports et présidé par Douglas Fullerton. Le Premier ministre confia au Bureau le mandat d'entreprendre les démarches nécessaires en vue d'en arriver à la mise en service du métro régional. Avant d'en arriver à la concrétisation de cet objectif terminal, il devait mieux identifier les besoins et le type de service qui seront offerts. Ce travail effectué, le BAREM pourrait entreprendre les démarches nécessaires avec les intervenants concernés (p. ex. CP Rail, CN Rail, les Sociétés de transports, etc.) et entreprendre la construction du TRRAMM.

Toutefois, dès 1976, de graves conflits internes ont annihilé le fonctionnement du Bureau. Ces dissensions menèrent à la démission de Douglas Fullerton en février 1977.

Celui-ci, dans une lettre adressée au ministre des Transports, Raymond Mailloux, avait relevé que de sérieux problèmes minaient le moral de la haute direction du BAREM, sachant que d'autres intervenants, comme «la Société Canatrans, semble beaucoup plus près des pouvoirs décisionnels gouvernementaux que nous le sommes» (49). Dans sa lettre de démission, il justifiait sa résignation par le fait que: «[...] l'attitude du gouvernement depuis quelque temps renforce mon sentiment; il est évident que la mise en oeuvre du projet n'est pas imminente» (50).

Dans un premier temps, les relations entre le président du BAREM étaient tendues avec le président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM), Lawrence Hannigan sachant que ce dernier avait tenu des propos peu flatteurs à son égard (51). Par ailleurs, la Canadian Pacific qui est un des principaux partenaires du projet, étant propriétaire des infrastructures ferroviaires que devait emprunter le futur métro régional, rompit son alliance avec le Bureau en septembre 1976. D'autre part, le non recours aux services de la Société d'études et de consultation du Canadien Pacifique, qui est une de ses filiales au profit de cabinets de consultants qui sont pour la plupart sous contrôle de francophones, a eu pour conséquence d'indisposer cette compagnie:

Au Canadien Pacifique, la crédibilité du projet dans son ensemble et la confiance dans l'avenir du BAREM comme bureau d'aménagement se sont considérablement effrités au cours des derniers mois. Cet état d'esprit est dû au manque d'égards de la part du ministère envers la Société de consultation du

(49) ANQ, Op.cit., Article 2B27-2203A 7, Lettre de Douglas Fullerton adressée au ministre Raymond Mailloux, 6 octobre 1976.

(50) ANQ, Ibid., Article 2B27-2203A 7, Lettre de Douglas Fullerton adressée au ministre Lucien Lessard, 11 février 1977.

(51) ANQ, Ibid., Article 2B07-4303B 75, Lettre de Douglas Fullerton adressée à Lawrence Hannigan, 3 juin 1976.

Canadien Pacifique, concernant les études d'avant-projet; le Canadien Pacifique chevronné en génie ferroviaire a peu confiance dans l'habileté des cabinets d'ingénieurs-conseil à solutionner des problèmes ressortissant aux chemins de fer, particulièrement dans le domaine de la conception de la voie, des équipements et systèmes attenants. Jusqu'à ce jour, aucun travail ne leur a été confié. (52)

Le dépôt du rapport du BAREM en avril amena le gouvernement à instituer en août 1976 le Comité de transport de la région de Montréal, intention que le ministre Mailloux avait soumis quelques semaines plus tôt à l'attention du Comité ministériel permanent de l'aménagement du territoire (53). Son mandat était plus large que celui du BAREM. Après étude de la situation, il devait énoncer une politique du transport collectif pour l'agglomération de Montréal en vue d'effectuer un choix rationnel face aux alternatives s'offrant au gouvernement. Ses travaux débouchèrent sur un volumineux rapport qui suggérait l'établissement du Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), organisme qui devait favoriser une meilleure coordination des intervenants régionaux en matière de transport collectif.

Le COTREM a été créé le 7 juin 1978. Dirigé par cinq membres, dont un président, un secrétaire et les présidents des trois sociétés de transport de l'agglomération montréalaise métropole, son mandat général était de “donner des avis et de recommander au Ministre des Transports des mesures visant à améliorer le transport collectif de la région de Montréal” (54).

Relevant du ministre des Transports, le COTREM était branché directement sur le pouvoir politique mais détenait une marge de manoeuvre dans ces travaux dans les limites imposées par son mandat. Dans le concret, il a le devoir de planifier, de coordonner et de favoriser l'intégration des différents modes de transports collectifs qui ne sont pas soumis à la compétence des Sociétés de transport de la région montréalaise ou dont la portée est régionale comme les trains de banlieue. Par ailleurs, il peut recourir à des ressources extérieures, ce qui lui permettait une meilleure flexibilité. Toutefois, l'avènement du Parti libéral à la tête de l'État québécois lors du scrutin général de décembre 1985, a conduit à l'abolition de cette structure dans les semaines ayant suivi la passation des pouvoirs.

(52) ANQ, Ibid., Article 2B27-2203A 7, Lettre de André Gravelle adressée à Douglas Fullerton et Denis De Belleval, 17 septembre 1976.

(53) ANQ, Ibid., Article 2B27-2203A 7, Dossier à l'intention du Groupe ministériel permanent de l'aménagement du territoire Objet: Transport des personnes dans la région de Montréal. par Raymond Mailloux, 4 mars 1976.

(54) QUÉBEC. Ministère des Transports (1981) Rapport annuel 1980-1981: Ministère des Transports. p.43.

Ce geste a été, au dire d'un fonctionnaire du ministère interviewé par l'auteur de la thèse, nuisible au développement et à l'application du sous-secteur urbain de la politique, sachant que le Conseil était un organisme dont les extrants ont été très efficaces. Il a notamment initié avec succès la modernisation du train de banlieue de Rigaud. Sa puissance résidait notamment dans le fait que ses décisions tablaient avant tout sur des impératifs techniques plutôt que politiques et qu'il disposait d'une autonomie importante. De plus, le COTREM avait le pouvoir de passer, à des firmes privées, des contrats d'études ou de transport, sans devoir se soumettre à l'appareil bureaucratique du ministère, sachant que son enveloppe budgétaire venait directement du ministre des Transports.

Depuis 1987, les activités qui jadis étaient le fruit des travaux du Conseil, ont été rapatriées au sein de la structure ministérielle, ce qui a eu pour conséquence de repolitiser cette question et d'éliminer la participation des agents du milieu, c'est-à-dire les présidents de Sociétés de transport qui auparavant avaient un accès direct au ministère. La nouvelle organisation a pour conséquence de rendre moins efficace et plus lourd le processus de prise de décision, car les initiatives majeures doivent transiter par les mains de plusieurs intervenants dont les sous-ministres qui pourront être tentés de filtrer, suivant leurs priorités, les demandes issues du sous-secteur.

Désormais, avec cet agencement, le transport en commun se trouve sur un pied d'égalité avec les autres modes de transports, du moins au point de vue administratif, tandis qu'auparavant ce dossier était connecté directement au Cabinet du ministre jouissant ainsi d'une situation et d'une attention privilégiées.

La Commission des transports du Québec

La Commission des transports du Québec a été instituée dans le sillon des réformes de 1972. Elle diffère fondamentalement de l'ancienne Régie des transports, non pas quant à son mandat, mais plutôt par les pouvoirs mis à sa disposition par l'Assemblée nationale.

Le nouvel organisme de régulation est désormais assujéti aux politiques gouvernementales et à la réglementation en matière de transport édictées par le Conseil des ministres. Cela n'était pas le cas à l'époque de la Régie, alors que son indépendance était telle qu'elle énonçait ses règlements sans devoir les soumettre au pouvoir exécutif et procédait à leur application par le biais d'ordonnances. Cette procédure a eu pour conséquence de retirer, pendant plusieurs années, aux gouvernants un levier qui leur aurait permis d'avoir une influence fondamentale dans le développement du transport, suivant les priorités gouvernementales.

En 1990, la Commission des transports du Québec est composée de neuf membres, dont un président, deux vice-présidents et six commissaires et n'a plus la compétence d'édicter de

son propre chef des règlements. Son autorité se limite désormais à appliquer (pouvoir quasi judiciaire) les règles du ministre des Transports adoptées par l'entremise du lieutenant-gouverneur en conseil.

Quant à la Régie des services publics, elle perdit graduellement sa compétence dans ce secteur au profit de la Commission des transports du Québec. En 1973 sa juridiction sur l'expropriation de terre à des fins ferroviaires fut transférée au Tribunal de l'expropriation. Ses derniers pouvoirs qui lui étaient octroyés par la *Loi des chemins de fer* furent abrogés en 1988 avec la suppression de la Régie des services publics ⁽⁵⁵⁾.

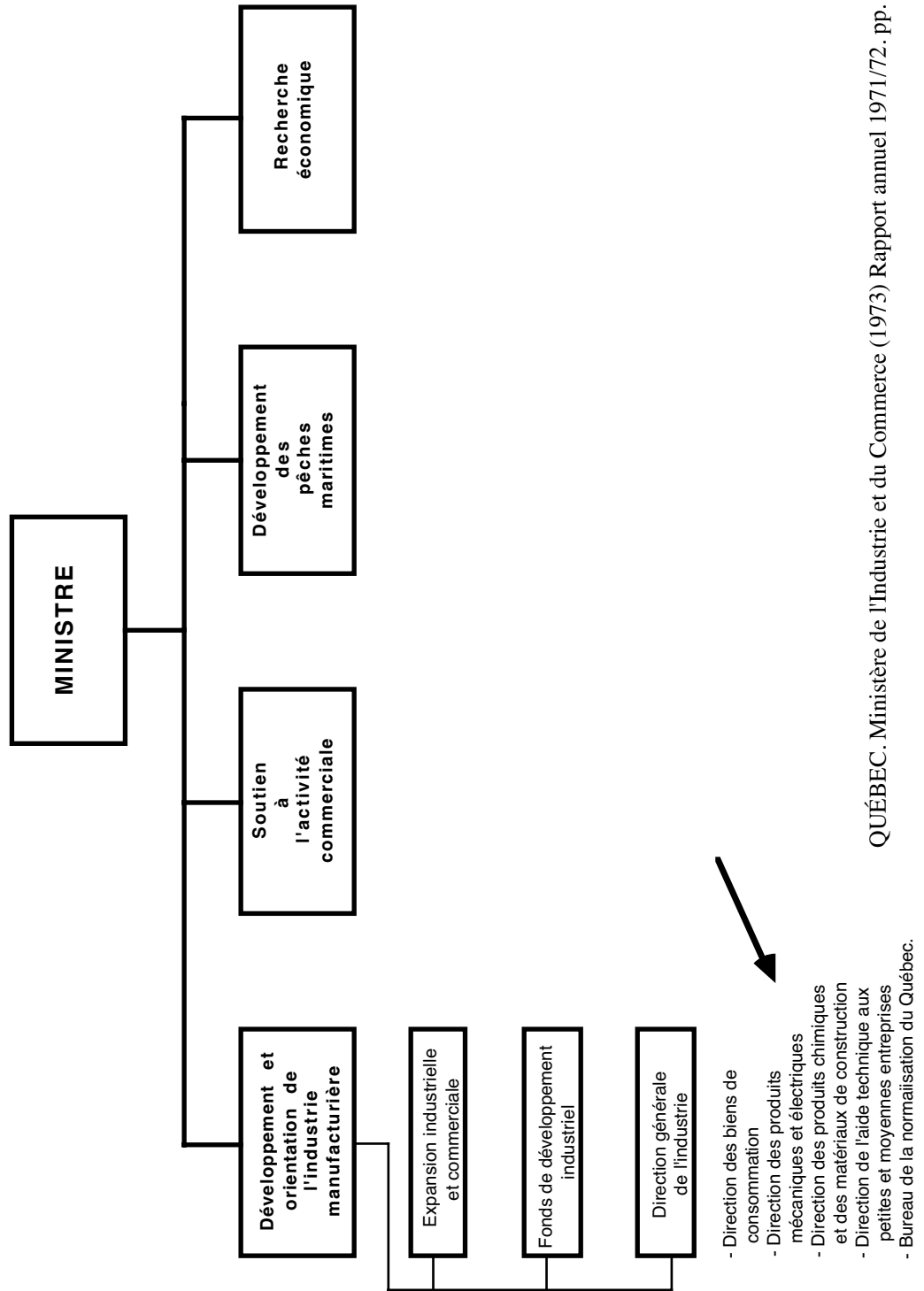
Ce *nouveau* ministère des Transports est fondamentalement différent tant au point de vue de son organisation administrative que dans la philosophie qui activait ses ancêtres qu'étaient les ministères des Travaux publics et des Transports et Communications. La prochaine section sur la politique ferroviaire permettra d'approfondir ces principes, ainsi que les extrants ayant émané de cette transformation radicale, fruit de la Révolution tranquille.

Le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie

Après Transports Québec, ce ministère constitue le second pôle d'attraction de la politique ferroviaire. De par la mission qui lui est confiée par le Parlement, Industrie, Commerce et Technologie (MICT) porte une attention soutenue au développement de l'industrie du matériel de transport sur rail en vue de concourir, par l'entremise de ses activités et extrants, à l'essor de l'économie québécoise.

(55) Loi sur la Régie des télécommunications, S.Q. 1988, c.8.

Figure 17.4: LE MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE (1971)



QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1973) Rapport annuel 1971/72. pp. 7-8.

Au début de la décennie 1970, l'activité du ministère, par le biais de la Direction des produits mécaniques et électriques, était orientée essentiellement sur deux sous-secteurs de l'industrie

des équipements de transport, la moto-neige et l'aéronautique ⁽⁵⁶⁾. Avec la croissance du secteur manufacturier ferroviaire qui a court depuis le milieu de la décennie 1970, imputable en grande partie à la diversification des activités de Bombardier et à une demande nord-américaine pour ce type d'équipements, le gouvernement a investi des énergies considérables pour promouvoir ce secteur de pointe, qui de surcroît est dominé par une entreprise à capital québécois.

En octobre 1971, le ministère a réorganisé sa structure interne afin de s'adapter aux nouvelles réalités industrielles québécoises. Ce nouvel organigramme (figure 17.4) misait sur la division administrative sectorielle suivant les principales sphères d'activités manufacturières québécoises. Cette approche a le mérite de favoriser une meilleure connaissance des besoins et des caractéristiques de chaque secteur par le personnel spécialisé qui y est affecté.

Une Direction générale de l'industrie, dont le mandat est “d'orienter les efforts du Ministère pour favoriser le développement de chacun des secteurs industriels” ⁽⁵⁷⁾, chapeaute ces directions sectorielles, lesquelles étaient au nombre de cinq en 1977. Une était dévolue au matériel de transport.

Au fil des ans, des restructurations inhérentes à toute organisation gouvernementale ont été apportées, ce qui a conduit à la modification occasionnelle de l'appellation de la branche administrative en vue de s'adapter à la transformation de ses responsabilités. Nonobstant, les principes fondamentaux sous-jacents à son intervention sont demeurés pour l'essentiel similaires. Sa mission est d'analyser en profondeur son secteur d'activités dans le dessein de soumettre des politiques, des programmes ainsi que des stratégies d'intervention propres à en stimuler le dynamisme susceptible d'être appliqué par le ministère. Par ailleurs, la Direction compile une gamme étendue de données permettant de tracer un profil complet de l'industrie du matériel ferroviaire (figure 17.5).

Les objectifs, les activités et les extrants du ministère contrastent avec ceux qui animent les intervenants de Transports Québec. Néanmoins, cette dissemblance n'exclut pas une complémentarité et une accointance entre les deux structures.

(56) QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1972) Ministère de l'Industrie et du Commerce: Rapport annuel 1970, pp. 16-17.

(57) QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1977) Le MIC en action: Rapport d'activité 1976-1977, p. 8.

figure 17.5 ici

Industrie, Commerce et Technologie vise à maximiser le potentiel industriel québécois en vue de générer des retombées économiques sur le territoire, tandis que son partenaire, même s'il n'élude pas cette considération de ses buts plus intimement conglomérés au développement économique, opte davantage pour une approche globale, ayant l'organisation spatiale au centre de ses préoccupations. Cela contraste avec les ambitions plus spécifiques du MICT:

[...] Dans le secteur du matériel de transport urbain, le Service a élaboré un projet de fabrication de prototypes pour le métro de surface de Montréal en vue

de maximiser les retombées économiques des contrats de transport en commun.
(58)

Le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie n'est pas un producteur de matériel de transport, tâche qui incombe à l'entreprise privée. Il doit plutôt être considéré comme un instrument de mobilisation et d'appui aux entrepreneurs qui permet de faciliter leur croissance. Par les ressources humaines et monétaires à sa disposition, le ministère agit au sein de ce secteur manufacturier comme agent coordinateur, qui à la faveur de ses programmes d'aides techniques et financières, offre aux industriels québécois des moyens pour soutenir le développement de leurs entreprises, tant sur le plan national qu'international (p. ex. des missions à l'étranger sont organisées pour mieux connaître les besoins des marchés d'exportation) (59).

Dans leur travail, les conseillers du ministère bénéficient du soutien logistique du réseau des délégations et bureaux du Québec localisés dans plusieurs pays du monde (figure 17.6) et des programmes d'aide à l'exportation administrés par le ministère des Affaires internationales qui assure l'harmonisation des activités internationales des ministères québécois (60). Les représentations à l'étranger constituent en quelque sorte une extension géographique permettant au gouvernement de faire la promotion du matériel ferroviaire manufacturé sur son territoire, d'en favoriser l'exportation, d'aider les entreprises québécoises à acquérir les licences de fabrication, du savoir-faire ou la technologie nécessaire pour soutenir leur développement.

(58) QUÉBEC. Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme (1983) Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme: Rapport annuel 1982-1983, p. 28.

(59) Le rapport annuel du ministère pour l'exercice 1987-88 révèle que 20% des extrants du Service des équipements de transport sont constitués d'avis et de conseils. p. 24.

(60) Signalons le *Programme d'aide pour la promotion des exportations (APEX)*, institué en 1972. Son but est d'aider les entreprises québécoises à pénétrer de nouveaux marchés internationaux par l'exportation de leur production. Le ministère accorde des subventions pour assurer le marketing et l'adaptation aux besoins des marchés ciblés.

figures 17.6+17.7 ici

Quant au ministère des Transports, son intérêt se porte sur le potentiel des systèmes de transports dans une perspective d'apport à l'aménagement du territoire. Ce processus doit concourir davantage à améliorer les mouvements de personnes et de marchandises qu'à implanter une infrastructure, uniquement pour offrir un débouché à l'industrie nationale du matériel de transport sur rail. Dans un tel contexte, les activités des deux ministères, bien que complémentaires, peuvent parfois diverger, d'où l'utilité du Comité ministériel permanent au développement économique, qui peut être appelé à concilier ces intervenants pour assurer la coordination des activités en matière de transport sur rail, tout en veillant au respect des ambitions de chacun, en conformité avec leurs mandats respectifs.

Même s'il n'existe pas comme tel de programmes spécifiques pour le soutien à l'industrie du matériel ferroviaire, celle-ci est admissible à la plupart des mesures accessibles aux entreprises instituées durant ces deux décennies. Ils recouvrent un soutien technique et

pécuniaire servant à appuyer la recherche et développement ⁽⁶¹⁾, la mise en marché et la promotion de produits. Certaines de ces mesures prennent la forme de crédits d'impôts à la recherche et au développement, lesquelles sont gérées par le ministère du Revenu, tandis que d'autres sont des subsides directs aux entreprises.

La Société du parc industriel du centre du Québec

En 1968, l'Assemblée nationale vota la *Loi sur la Société du parc industriel du centre du Québec* ⁽⁶²⁾. C'est dans le but d'attirer des investissements dans la région du centre du Québec que le Parlement québécois forma cette société, qui est mandataire du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie. La mission première de la SPICQ est de:

[...] favoriser l'essor économique du centre du Québec en aménageant cette partie du territoire de la ville de Bécancour qui appartient à la société afin d'y établir un parc industriel, le pourvoir de toutes les installations qui peuvent être requises pour assurer son développement, exercer les activités portuaires et autres activités connexes, gérer les infrastructures et en assurer la promotion et le développement. ⁽⁶³⁾

Par les objectifs qu'elle s'est donnés, la Société vise notamment à aménager le territoire industriel et portuaire du parc du centre du Québec en vue de donner un dynamisme à cet ensemble. La parc est pourvu d'une desserte ferroviaire d'une longueur de 6,7 km, propriété de CN Rail (figure 17.7). Par une meilleure desserte du site, la construction de cette infrastructure était une façon d'y attirer des industries.

L'essor de la zone portuaire intégrée au parc industriel exigea le prolongement de ce micro-réseau vers ces installations afin de favoriser une meilleure intermodalité entre ces moyens de transports et d'améliorer sa rentabilité. Toutefois, devant le refus de la société d'État fédérale qui ne voulait point prolonger sa voie vers cette aire pour des considérations économiques et de stratégie commerciale, la SPICQ a dû construire depuis 1977, à ses propres frais au coût de 575 568 \$, un embranchement d'une longueur de 1,8 km en direction du port, favorisant par le fait même la vocation portuaire du parc, ainsi qu'un second desservant l'usine Norsk Hydro. La résistance du Canadian National est compréhensible sachant que le prolongement

(61) En novembre 1985, le ministère des Transports a institué le *Programme d'aide à la recherche-développement en transport (PARDT)*, afin d'appuyer les projets de recherche dans ce domaine. Une seule subvention a été attribuée dans le secteur ferroviaire sur l'ensemble des 47 projets sélectionnés depuis mai 1986. Le projet portait sur le transport du minerai dans les installations portuaires de Port-Cartier.

(62) Loi sur la Société du parc industriel du centre du Québec. S.Q. 1967/1968, c.60.

(63) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1984) Orientations et projets du gouvernement du Québec en matière d'aménagement du territoire: MRC Bécancour. p. 125.

de la voie permettait de relier la zone industrielle à la zone portuaire, détournant du même coup une part importante du trafic ferroviaire potentiel en faveur d'un mode concurrent au chemin de fer.

Par ailleurs, la SPICQ en agissant comme maître d'oeuvre du projet a pu procéder plus rapidement qu'aurait pu le faire CN Rail en raison d'une structure bureaucratique moins lourde.

Cet exemple, bien que ses effets soient minimes sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional, n'en constitue pas moins le reflet d'une réalité. Le palier fédéral et ses institutions n'ont pas toujours exercé, avec le pouvoir québécois, une synergie adéquate qui aurait permis d'appuyer les efforts de développement de l'État, nonobstant qu'ils aient des retombées géo-économiques se circonscrivant au territoire québécois, plutôt que dans une perspective canadienne.

Le ministère des Affaires municipales

Le ministère n'oeuvre pas spécifiquement dans le secteur ferroviaire, pas plus qu'une de ses unités administratives soit vouée à cette activité. Toutefois, depuis le début des années 1970, il a été un partenaire actif dans la mise sur pied et dans le suivi des activités gouvernementales dans le domaine du transport collectif.

Plusieurs de ses fonctionnaires, notamment ceux de la Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (DGUAT), ont établi des canaux de communications qui favorisent une collaboration avec Transports Québec quant à ce dossier. Durant les années 1970 et 1980, ceux-ci ont été appelés à oeuvrer en partenariat sur le programme d'enlèvement des voies ferrées en milieu urbain qui vise à appuyer financièrement les municipalités voulant supprimer des passages à niveau ⁽⁶⁴⁾. La Direction a participé également aux travaux d'étude sur l'implantation possible de métros régionaux dans l'agglomération montréalaise, en s'intéressant plus particulièrement aux effets que ces systèmes pourraient engendrer sur l'organisation territoriale et en édictant les grands objectifs en matière de développement urbain auxquels ces projets devaient concourir ⁽⁶⁵⁾.

Finalement, étant légalement responsable des activités des Sociétés de transports, le ministère détient des pouvoirs qui l'amènent à exercer un contrôle sur les dépenses d'immobilisations de ces organismes régionaux.

(64) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1978) Ministère des Affaires municipales: Rapport annuel 1977-1978, p. 15.

(65) QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) *Op.cit.*, p. 2.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation

Le ministère exerce deux types d'intervention dans le secteur ferroviaire. Depuis le début des années 1970, mais plus intensément sous la gouverne du ministre péquiste, Jean Garon, le MAPAQ s'intéresse à l'analyse des impacts de la politique canadienne de transport des produits agricoles (p. ex. les grains), sur la rentabilité de l'agriculture québécoise.

Durant la décennie 1980 son attention a porté surtout sur les conséquences économiques qu'auraient au Québec, l'abolition de la Convention du Col du Nid de Corbeau, qui permettait de maintenir la manutention céréalière à un tarif préférentiel fixé en 1925 ⁽⁶⁶⁾. Ce traité fut remplacé, à l'automne de 1983, par la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO)*, adoptée par le Parlement canadien. Ses dispositions font en sorte de subventionner uniquement et généreusement le transport sur rail des grains jusqu'à certains ports de Colombie-Britannique, de l'Alberta et de l'Ontario, excluant du même coup les installations portuaires localisées en aval de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Par ailleurs, en vertu des pouvoirs que lui confère la *Loi sur la protection du territoire agricole* (L.R.Q., c.P-41.1), le ministère doit contrôler et autoriser l'implantation d'un nouveau tracé de chemin de fer sur les zones agricoles.

La loi vise avant tout à protéger les terres contre tout usage non compatible avec une fonction agricole, par exemple l'empiètement des périmètres urbains sur le domaine agricole. Ainsi, dans le cas de la construction d'infrastructures ferroviaires, tout promoteur doit se soumettre à l'autorité de la Commission de protection du territoire agricole (CPTA), qui décidera si ce projet risque d'affecter la vocation agricole d'un territoire.

La Commission de protection du territoire agricole

Cet organisme de régulation est chargé depuis 1978 d'appliquer les dispositions de la loi relativement à la protection du territoire agricole. La Commission dispose de pouvoirs qui lui permettent de contrôler l'utilisation, aux fins desquelles elles sont destinées, des terres désignées à vocation agricole. De plus, la CPTA détient les compétences pour autoriser les dérogations au zonage afin d'y autoriser, dans un périmètre précis, l'établissement de fonctions non agricoles, tel le passage d'une voie ferrée.

(66) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) La nouvelle politique fédérale du transport des grains de l'Ouest et les transports au Québec, p. 10.

Le ministère de l'Environnement

En vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c.Q-2), modifiée en 1978, le ministère a pour mandat premier de protéger et d'améliorer l'environnement du territoire québécois. Pour ce faire, il dispose d'une batterie de dispositions législatives visant à prévenir et à contrer les nuisances à l'environnement.

La Loi qu'il administre repose sur le principe que l'environnement est du ressort de la collectivité et non du secteur privé. C'est donc dire qu'un individu ou une personne morale ne peut alléguer son droit de propriété pour enfreindre un article de la loi.

En ce qui a trait à la politique ferroviaire, la loi en vertu de la section II du *Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement*, énumère une série de projets susceptibles d'entraîner des modifications majeures à l'environnement. Les promoteurs doivent conduire et soumettre une étude d'impacts sur leur projet, sans quoi ils ne pourront obtenir l'autorisation de mettre à exécution ces travaux. Parmi ces ouvrages désignés, se trouve l'aménagement d'une gare de triage, d'un terminus ferroviaire et de voies ferrées excédant une longueur de deux kilomètres, localisés à l'extérieur d'un parc industriel ou d'une exploitation minière. Toutefois, dans ces deux derniers cas, les installations de ce type qui ont été créées après le 30 décembre 1980 sont assujetties à la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement ⁽⁶⁷⁾. La gestion et la supervision de ce processus incombent à la Direction des évaluations environnementales.

Si au point de vue environnemental un projet est contesté par la population, comme ce fut en l'occurrence pour le projet de construction d'une voie ferrée entre Laterrière et Ville de La Baie, le ministre en déférera l'étude au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui dut tenir une audience publique et soumettre par la suite ses recommandations au ministre ⁽⁶⁸⁾.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, créé en décembre 1978, est un organisme relevant du ministre de l'Environnement mais dont le fonctionnement est autonome. Sa mission principale est "d'enquêter sur toute question relative à la qualité de

(67) Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, R.R.Q. c.Q-2., r.9, Section II, article. 2h.

(68) QUÉBEC. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1989) Rapport d'enquête et d'audience publique: Construction d'une voie ferrée entre Laterrière et Ville de La Baie.

l'environnement" (69). Pour ce faire, la loi édicte une série d'activités qui doivent précéder la publication d'un rapport d'audience contenant les recommandations du Bureau, soit une période d'information, une consultation publique et une audience publique. Ce processus a pour mérite d'offrir aux intervenants du milieu le droit de discuter démocratiquement des effets d'un projet sur l'environnement.

Toutefois, le Bureau ne peut étudier un dossier de sa propre initiative. Il doit en avoir reçu le mandat ministériel. L'application des recommandations du Bureau relève du Conseil des ministres. Dans le cas du chemin de fer Roberval-Saguenay, propriété de Alcan, le BAPE en vint à la conclusion, qu'après quelques modifications au projet original, le nouvel embranchement n'aurait pas d'effets néfastes pour l'environnement.

Le ministère du Tourisme

Le ministère s'est intéressé plus spécialement aux trains touristiques dans le cadre de sa mission de développement du tourisme en terre québécoise. Il s'y est intéressé, non pas comme fin en soi, mais plutôt dans une perspective d'utilisation de ce mode de transport comme pôle d'attraction touristique permettant de soutenir le développement économique régional. Pour ce faire, le ministère a versé de manière ponctuelle, des deniers pour des études d'implantation ou de mise en opération de trains touristiques dans certaines régions, comme dans l'Outaouais pour le tronçon Hull-La Pêche et pour Le Tortillard reliant la région de Charlevoix à la ville de Québec.

Par ailleurs, dans leur démarche, les employés du ministère puisent dans l'expertise professionnelle disponible au sein du Service du transport ferroviaire du ministère des Transports, afin de renchérir leurs actions.

Le ministère des Affaires culturelles

Bien que ce ministère occupe un rôle secondaire au sein de la politique, ses activités dans ce secteur méritent d'être brièvement soulignées. C'est un exemple de l'élargissement des activités ferroviaires à des ministères autres que ceux à qui ce rôle a été dévolu traditionnellement.

Son action se limite à octroyer des subventions aux intervenants du milieu désireux d'ouvrir ou d'opérer un musée ou un centre d'exposition, dans le dessein de préserver le patrimoine ferroviaire québécois. Il laisse à ces derniers l'initiative et la gérance des projets dont la

(69) QUÉBEC. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1987) Bureau d'audiences publiques sur l'environnement: Rapport annuel 1986-1987, p. 9.

plupart ont pour ambition de créer des pôles récréo-touristiques régionaux, ce qui est un apport à l'aménagement du territoire qui contribue à produire une activité économique autour de ces sites.

Pour ne citer qu'un exemple de l'implication financière des Affaires culturelles en 1988, il a défrayé la moitié des coûts (50 000\$) d'une étude de faisabilité pour l'implantation d'un centre d'interprétation ferroviaire dans la municipalité de Charny ⁽⁷⁰⁾.

Quant aux organismes déjà en opération, ils ne sont pas sans le sous. Par le biais de son *Programme d'aide au fonctionnement des musées et centres d'exposition* qui est sous responsabilité administrative de la Direction des arts visuels, des musées et de l'intégration des arts à l'architecture, le ministère subventionne le Musée ferroviaire canadien de Saint-Constant. Fondée en 1961, cette institution regroupe plusieurs pièces ferroviaires datant des années 1860 à 1950, qui permettent aux visiteurs de retracer l'histoire et l'impact du transport ferroviaire sur le développement de la nation ⁽⁷¹⁾. En 1989, le gouvernement du Québec lui a versé une subvention de fonctionnement de 144 171\$ ⁽⁷²⁾.

(70) PÉPIN, Gilles. Charny endosse le projet de centre d'interprétation ferroviaire. Le Soleil, 18 octobre 1988.

(71) QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1988) Répertoire Musées et centres d'exposition du Québec, p.145.

(72) Cette information a été obtenue en décembre 1989, auprès de Louise Pelletier, responsable du Secteur des musées au ministère des Affaires culturelles.

17.2 LA POLITIQUE FERROVIAIRE

L'engouement renouvelé du gouvernement dans le secteur ferroviaire n'est pas étranger à la conjoncture qui tend à favoriser, à moyen terme, l'autonomie économique et, à plus longue échéance, la souveraineté politique de l'État. Les projets d'implantation et de rénovation des trains de banlieue ou de métro autorisaient la consolidation des emplois dans l'industrie ferroviaire québécoise et dans les secteurs connexes (p. ex. la construction) par la création d'un marché interne pour ce matériel. En symétrie, la politique cherche à agir efficacement sur un problème bien ostensible, soit le développement urbain de l'agglomération montréalaise.

Le renouveau de la politique ferroviaire repose en grande partie sur l'adoption de la *Loi du ministère des transports* et de la *Loi des transports*. De plus, le gouvernement cherchait à affirmer ses compétences en entreprenant l'actualisation de sa législation dans ce secteur. Vers 1976, le processus de révision de l'archaïque *Loi sur les chemins de fer*, sanctionnée en 1869 débuta. Les modifications majeures souhaitées à ce texte législatif auraient pu être adoptées cinq ans plus tard; toutefois, cet exercice ne constituait pas une priorité du ministre titulaire alors en fonction. Ce n'est qu'en juin 1988, sous la gouverne du ministre des Transports, Marc-Yvan Côté, que la première phase de cette démarche aboutit.

Le transport ferroviaire urbain

A l'inverse du transport sur rail interurbain où les pouvoirs de l'Assemblée nationale sont restreints, l'essor du transport urbain a contribué à la renaissance de la politique ferroviaire québécoise.

Nonobstant la détermination des hommes politiques québécois d'occuper ce champ de compétence, l'élément déclencheur ayant contribué à justifier leur démarche émana de l'environnement exogène à l'État québécois. A l'été de 1968, le ministère fédéral des Transports annonça la construction du nouvel aéroport international de Montréal. Cette infrastructure était appelée à devenir la composante centrale “[...] du plus grand complexe aéroportuaire du monde”⁽⁷³⁾, conceptualisé en prévision des exigences de l'an 2000.

Ses concepteurs misaient sur la localisation stratégique de l'agglomération montréalaise sur le continent pour faire de cet espace un point de transit majeur pour les personnes, mais surtout pour canaliser le fret aérien circulant entre l'Europe et le nord-est de l'Amérique du Nord⁽⁷⁴⁾.

(73) QUÉBEC. Communication-Mirabel (1975) Montréal-Mirabel, p. 3.

(74) A la page 23 du document *Montréal-Mirabel*, il était prévu qu'en 1985 le volume de marchandises qui transiteraient par le complexe s'élèverait à 1 M de tonne. Ces espoirs se sont avérés utopiques, sachant que seulement 381 439 kg de frets ont effectivement été manipulés

Le projet ne se limitait pas qu'à attirer les échanges intercontinentaux, mais également à développer une activité économique tablant sur l'implantation d'industries aux abords de la propriété fédérale. Pour ce faire, le parc industriel et commercial aéroportuaire de Mirabel (PICA) fut établi par le ministère de l'Industrie et du Commerce en vue d'étañonner les desseins des planificateurs canadiens.

Avant le début de la décennie 1980, le gouvernement central ajoutait un autre élément qui devait concourir au succès de l'aéroport, soit la mise en service d'un système rapide sur rail, lequel serait intégré au métro. La création de ce lien avait pour dessein de faciliter le transport des voyageurs entre le centre-ville de Montréal et Mirabel, en réduisant de près de moitié le temps d'accès entre ces points distants de 55 kilomètres, tout en évitant d'engorger le réseau routier régional. De plus, l'express qui accueillerait en priorité les utilisateurs du transport aérien, serait un précieux instrument d'aménagement du territoire et de développement économique pour la région adjacente, en favorisant une meilleure pénétration de fonctions résidentielles et industrielles dans des zones restées jusque-là faiblement urbanisées ⁽⁷⁵⁾.

C'est ce plan fédéral qui a pu mettre à l'épreuve la nouvelle vision québécoise en matière de transport sur rail, tout en suscitant une intense activité bureaucratique dans l'Administration. Il faut ajouter que l'impulsion canadienne a été relayée dans les années subséquentes par des événements provenant de l'environnement mondial, comme les crises énergétiques des années 1970, ainsi que de l'environnement québécois. Dans ce dernier cas, c'est la volonté politique d'encourager l'industrie ferroviaire nationale, de rationaliser l'aménagement du territoire et de contrer certains problèmes écologiques engendrés par l'automobile qui ranima l'intérêt pour ce secteur.

C'est sur cette toile de fond, fortement encadrée par les autorités fédérales, que le gouvernement du Québec entreprit l'étude de faisabilité du système TRRAMM. A la remorque des aspirations géopolitiques du gouvernement canadien, lequel subventionna dans le cadre de l'Entente Canada-Québec sur la zone spéciale du nouvel aéroport international de Montréal, la réalisation de cette étude, les membres du Comité durent tenir compte des contraintes imposées par le principal commanditaire du rapport et des aspirations québécoises, quant aux effets recherchés par l'implantation du train ⁽⁷⁶⁾.

cette année là, d'où le titre peu envieux d'*éléphant blanc* qui fut attribué à l'aéroport qui, sans jeux de mots, n'a jamais réussi à décoller depuis son ouverture en 1975.

CANADA. Statistique Canada (1986) Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens 1985: 51-005.

(75) CANADA. Ministère des Transports (1970) New Montreal International Airport Project: Transportation Research Study Volume I, Summary.

(76) L'entente intergouvernementale est une démarche nouvelle qui marque un tournant dans les relations canado-québécoises. Ils ont permis au gouvernement du Québec de s'impliquer dans

Le Comité des transports de la région de Montréal, qui déposa son rapport en février 1974, en vint à la conclusion que le TRRAMM était réalisable. Il contribuerait à simplifier les déplacements entre le centre-ville et Mirabel tout en concourant à l'intégration régionale des modes de transport collectif, en réduisant les effets néfastes de l'automobile sur le territoire. Le métro de surface appuierait l'expansion économique de l'agglomération en collaborant à l'essor de la zone aéroportuaire, tout en aidant à l'industrie québécoise du matériel ferroviaire ⁽⁷⁷⁾. Pour ses auteurs, l'impact du système sur l'aménagement du territoire et le développement économique était indéniable et puissant:

[...] le système TRRAMM aura une profonde action structurante sur la région. Sa complémentarité avec le métro dotera Montréal d'un des meilleurs systèmes de transport collectif au monde: le TRRAMM favorisera le développement économique et facilitera la mise en oeuvre des plans d'aménagement proposés pour le territoire. Il constituera un instrument de développement régional de premier ordre. ⁽⁷⁸⁾

Pour les voyageurs, l'express annulerait la distance appréciable séparant les deux centres, tout en secondant la circulation de la main-d'oeuvre entre ces pôles de développement que sont le complexe aéroportuaire, dont le parc industriel constitue un élément vital et la ville de Montréal. Le TRRAMM élargirait géographiquement le bassin de main-d'oeuvre auquel auraient accès les employeurs de la région, tandis que les travailleurs accéderaient à de meilleurs emplois en pouvant se déplacer plus aisément entre la métropole et leur lieu de résidence situé au nord.

Les ambitions socio-économiques investies dans l'implantation de l'express s'apparentaient avec les arguments invoqués par le Curé Labelle et ses disciples. Comme au XIX^e siècle, les technocrates voulaient ouvrir et établir une relation géo-économique stable entre la ville de Montréal et son hinterland.

Le système proposé devait être constitué de rames mues par électricité ayant une vitesse de croisière de 160 km/h. Son tracé en forme de boucle permettait de rejoindre l'aéroport international de Montréal (Mirabel), à partir de la Gare centrale, en empruntant l'axe du CN Rail passant par Deux-Montagnes (figure 17.3). Un second embranchement, au départ de Côte Vertu, devait passer sur l'île Jésus, transiter par Sainte-Thérèse et rejoindre à Mirabel le premier tronçon. Sur son trajet, implanté par étape, seize gares, pour la plupart intermodales, allaient être construites. Il desservirait, en 1981, une clientèle effectuant 112 000 déplacements,

ce secteur, en participant à l'élaboration de certains projets, aptes à modeler le développement de son territoire. Dans le domaine des transports, les deniers fédéraux ont été utilisés pour la construction du traversier-rail, la modernisation des trains de banlieue et certaines activités de recherche et développement.

(77) QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport sur l'implantation d'un système de TRRAMM. pp. 16-17.

(78) Ibid., p. 19.

composée de banlieusards (80%), de passagers aériens (15%) et de travailleurs du complexe aéroportuaire (5%), laquelle augmenterait de six pour cent annuellement. Le coût total du projet était estimé à 438 M\$ (dollars de 1973) et l'opération du service entraînerait des surplus d'exploitation permettant d'amortir la dette générée lors de son implantation ⁽⁷⁹⁾.

La configuration du circuit résultait d'un compromis entre les mandats d'aménagement divergents du SATRA et de l'OPDQ. Le Service d'aménagement avait comme point de mire la valorisation d'une zone située dans la périphérie immédiate du complexe aéroportuaire, tandis que l'espace d'intervention de l'Office portait plus particulièrement sur la sous-région montréalaise rive nord.

Mais quels sont les ferments de cette incohérence spatiale? Le SATRA, comme l'écrit Lamonde (1979), est devenu rapidement la courroie de transmission des planificateurs fédéraux ⁽⁸⁰⁾. Ses gestionnaires proposaient un aménagement privilégiant la mise en valeur des terrains localisés au nord-ouest de l'île Jésus, en conformité avec les plans pensés à Ottawa. Pour expliquer cet arrimage, le professeur de l'INRS-Urbanisation, en vient à une conclusion analogue à celle auxquelles l'auteur de cette thèse arrive pour motiver partiellement la léthargie québécoise dans le secteur ferroviaire:

L'absence d'une volonté politique de planifier, la crainte d'exercer tous les pouvoirs provinciaux et d'affirmer toutes les compétences institutionnelles du Québec face au grand-frère fédéral, la nécessité chronique pour les organismes planificateurs québécois d'obtenir du fédéral leurs fonds de développement, le refus d'affirmer une présence québécoise dans le contrôle et l'orientation du développement économique constituent un environnement qui bloque dangereusement l'action des agents de planification du Québec. ⁽⁸¹⁾

Pour l'OPDQ, l'action québécoise devait plutôt porter sur la sélection de l'axe Laval-Saint-Jérôme. Les spécialistes gouvernementaux prévoyaient que ce territoire était appelé à connaître, dans les prochaines décennies, un essor important tant au point de vue économique que démographique, notamment en raison de l'établissement du complexe aéroportuaire ⁽⁸²⁾.

En 1971, pour ces considérations, le président du Conseil exécutif du développement de la région de Montréal (CDRM), un groupe créé par l'OPDQ, préconisa le soutien à l'essor de cet axe "comme une AIRE PRIORITAIRE D'URBANISATION ET D'INDUSTRIALISATION en

(79) Ibid., pp. 17-19.

(80) LAMONDE, Pierre (1979) Op.cit., p. 419.

(81) Ibid., p. 400.

(82) QUÉBEC. Conseil exécutif du développement de la région de Montréal (1971) Le développement de la sous-région nord de Montréal et l'aménagement de la zone aéroportuaire. p. 10.

vue d'y concentrer les possibilités de développement” (83). Ce choix poursuivait la canalisation de l'aménagement du territoire et du développement économique dans un espace déjà conquis à ce mouvement, tout en renforçant l'intégration de cet hinterland naturel à l'ensemble géo-économique montréalais. De plus, il concentrait sur un axe spécifique l'éparpillement du tissu urbain sur la rive nord à l'inverse du tracé Ouest défendu par le SATRA tout en préservant le domaine agricole menacé par le projet aéroportuaire.

Le choix de l'Office tablait sur une vision de croissance de l'agglomération, s'insérant dans une perspective globale orientée vers la maximisation des retombées géo-économiques et géopolitiques pour l'État québécois. Par ailleurs, l'option d'aménagement défendue par le SATRA et, par extension, par les gouvernants canadiens s'enchaînait autour du complexe aéroportuaire. La concentration géographique des intentions de ces derniers au sud-ouest de l'aéroport n'est d'ailleurs pas étrangère à la géographie des transports de la région qui fait de cette zone (figure 17.8) un noeud de rencontre où convergent des voies aériennes, ferroviaires, maritimes et routières, coeur de réseaux autorisant un accès facile aux principaux marchés d'Amérique. Le rayonnement continental de l'aéroport plutôt que régional ou québécois est clairement énoncé dans plusieurs documents officiels.

Montréal-Mirabel est le pivot naturel des réseaux de communications entre l'Europe et un immense hinterland qui s'étend de l'extrémité occidentale des Grands Lacs jusqu'à l'agglomération urbaine de Boston, englobant les provinces centrales et atlantiques du Canada, la Nouvelle-Angleterre, l'état de New-York et le midwest des États-Unis.

L'aéroport s'intègre parfaitement à un vaste complexe d'échanges et de production qui dessert directement un marché de près de 80 millions d'habitants, parmi les consommateurs les plus riches du monde. (84)

(83) Ibid., p. 11.

(84) QUÉBEC. Communication-Mirabel (1975) Op.cit., p. 27.

figure 17.8 +17.9ici

Pour les technocrates fédéraux, il appert que les retombées du projet sur l'économie québécoise sont plutôt une conséquence de l'établissement du complexe qu'un but en soi dont les résultats doivent être diffusés dans la région montréalaise, sachant que ces installations s'inscrivent dans une perspective canadienne d'intégration à l'économie continentale.

Dans cette guerre de tranchées, qui oppose l'OPDQ au SATRA, le TRRAMM dont les implications sur l'aménagement du territoire desservi n'étaient plus à démontrer, était appelé à devenir la clé de voûte qui aiderait chacun des camps à mettre en application ses ambitions, c'est-à-dire à développer les territoires convoités.

[...] [la] préoccupation [de l'OPDQ était] d'éviter d'accentuer les disparités socio-économiques entre les collectivités situées à l'ouest et à l'est de la sous-région Nord et de l'île de Montréal. Or, l'option fondamentale du B.A.N.A.I.M [Bureau d'aménagement du nouvel aéroport de Montréal]. avait comme conséquence une telle accentuation, parce qu'elle devait se traduire par la formation d'un corridor d'urbanisation et d'industrialisation fortement privilégié en termes d'équipements, d'infrastructures et de services collectifs, à l'ouest de l'autoroute des Laurentides, rendant ainsi encore plus difficile le nécessaire rattrapage de l'est de la sous-région Nord et de la zone métropolitaine.

[...] le parti d'aménagement du C.R.U.R [Centre de recherches urbaines et régionales] [qui avait reçu le mandat d'étudier la question pour le compte de l'OPDQ] [...] présentait l'avantage de minimiser les déséquilibres spatiaux en préconisant un vecteur de développement concentré nord-sud: celui-ci évitait le plus possible de faire peser la balance du développement en faveur de l'ouest et au détriment de l'est. (85)

Le choix du tracé Est (figure 17.3), proposé par l'Office, allait contribuer à l'impulsion de la croissance de ville de Laval et à un axe déjà en voie d'urbanisation, s'appuyant sur trois pôles de croissance, soit Laval, Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme.

Afin de dénouer l'impasse entre les deux conceptions, le Comité des transports de la région de Montréal a retenu la solution des deux tronçons. Toutefois, c'est au Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (BAREM) que revient le mandat de déterminer la configuration finale du parcours. Comme le souligne Lamonde, et c'est l'alternative sur laquelle se rabattit le BAREM, les effets géographiques de la ligne Est seraient de beaucoup supérieurs à l'option Ouest. Elle “contribuerait à faire enfin émerger un véritable centre-ville dans Laval” (86) plutôt que de favoriser une dispersion du tissu urbain vers le nord-ouest et disloquer la symétrie urbaine et la répartition des fonctions économiques au sein de l'agglomération.

Avec l'élection en novembre 1976 du Parti québécois, les nouveaux gouvernants épousent, pour des considérations idéologiques, des positions se démarquant des axes prioritaires d'intervention préconisés par le pouvoir fédéral. Soutenus par une vision globale, les activités et extrants de la politique s'appuyèrent sur une action géographique à la grandeur de l'agglomération montréalaise, qui déborde le simple corridor Montréal-Mirabel, idée à laquelle s'attachèrent, dès décembre 1974, les planificateurs du BAREM. En avril 1976, ils proposèrent d'insérer la ligne Mirabel dans un réseau express comportant la mise en service de cinq lignes additionnelles de métro de surface, à partir des emprises ferroviaires existant dans la région, soit le REM-Beloeil, le REM-Châteauguay, le REM-Deux-Montagnes, le REM-Repentigny et le REM-Rigaud (figure 17.9).

Dans leur premier rapport d'étape, ils relevaient que le projet TRRAMM accordait trop d'importance à la seule desserte aéroportuaire aux dépens de la dimension régionale (87). Lors de l'étude de ce système, les intervenants n'avaient pas porté une attention suffisante quant à ces incidences géographiques globales, sachant qu'un axe de transport ne fait pas que structurer

(85) LAMONDE, Pierre (1979) Op.cit., p. 411.

(86) Ibid., p. 419.

(87) ANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, Article 2B27-2203A 7, Projet TRRAMM: 1er rapport d'étape, 13 décembre 1974.

deux points nodaux extrêmes, mais qu'il conditionne l'environnement humain et physique des zones intermédiaires et adjacentes de la ligne.

L'Administration péquiste rejeta les visées planificatrices fédérales, qui mettaient en péril l'intégrité territoriale de l'État québécois et son autonomie d'action, au profit de schémas modelés par un centre décisionnel situé en dehors du Québec. Le ministre des Transports, Denis de Belleval, justifia l'attitude gouvernementale par le contexte socio-politique prévalant entre le Canada et le Québec à cette époque:

Il admettra aussi que le contexte politique actuel et depuis de nombreuses années, dans le contexte dans lequel la décision de construire Mirabel a été prise, dans le contexte des ambitions des gens de Toronto, des gens de l'Ouest canadien, le gouvernement québécois, le peuple québécois, dans son ensemble en tout cas - celui de la région de Montréal, en tout cas - est à la merci d'une technocratie et d'un système politique où il n'a à peu près aucune influence.

[...] nous sommes ni plus ni moins des otages entre les mains du gouvernement fédéral en ce qui concerne l'avenir du développement aéroportuaire à Montréal. Cela pourra changer assez rapidement, je crois, si les Québécois disent oui à la souveraineté-association. (88)

Les Péquistes étaient soucieux de reprendre en main le processus de planification afin de répondre en première ligne aux intérêts nationaux, tout en affaiblissant l'influence géopolitique du pouvoir fédéral sur les orientations de développement de l'État québécois. L'objectif du gouvernement Lévesque, qui est de mener le Québec à la souveraineté, transparaît clairement dans la politique ferroviaire.

Une des raisons expliquant les tergiversations gouvernementales dans le dossier des trains de banlieue et du réseau express est imputable en partie à la séparation des compétences constitutionnelles amplifiées par le climat d'affrontement entre les pouvoirs canadien et québécois. C'est le résultat de l'hybridation de la puissance géopolitique de ces deux paliers sur le transport sur rail urbain dont la fonction pour lequel il entend agir, c'est-à-dire l'aménagement urbain, relève de la compétence de l'État québécois, mais où la juridiction sur les moyens techniques, susceptibles d'annihiler ce problème québécois est du ressort fédéral. Dans ce contexte où le succès de ce projet s'appuie sur une concertation harmonieuse de ces autorités, les conflits profonds existant entre ces instances eurent pour conséquences de retarder des investissements publics attendus.

C'est dans cet esprit que fut publié, en 1977, l'avant-projet du REM-Mirabel une des composantes fondamentales du réseau express de Montréal (REM). Les auteurs du rapport favorisaient la réalisation de la liaison Est, une des alternatives proposées en 1974.

(88) Commission permanente des transports. Denis de Belleval, 2 novembre 1979, p. B-9917.

Le REM-Mirabel est d'une envergure réduite comparativement au TRRAMM (figure 17.12). Son coût de construction était évalué à 324 M\$. Le BAREM ne retient qu'un tronçon, soit Montréal-Sainte-Thérèse-Mirabel, desservant dix gares établies en partie sur une emprise partagée avec le Canadian Pacific. La branche Ouest tomba sous le couperet du Bureau qui estime que sa rentabilité n'était pas évidente, sachant qu'en raison du faible bassin de population, l'achalandage estimé n'est pas suffisant pour assumer la viabilité financière du tronçon, alors que l'autre itinéraire rencontrait ces conditions. On prévoyait qu'en 1986, 61 792 personnes emprunteraient le REM-Mirabel. De ce nombre, seulement 15,8% seraient des passagers aériens ⁽⁸⁹⁾.

La différence constitutive existant entre le TRRAMM et le REM-Mirabel réside dans la sphère d'influence territoriale de ces systèmes ainsi que dans leur raison d'être. En plus de privilégier les déplacements dans l'axe Montréal-Mirabel, ce REM s'insère dans une stratégie d'aménagement. Cela au détriment d'une approche visant uniquement à annihiler les problèmes de déplacement entre le centre-ville et l'aéroport. Comme le révèle le directeur général du BAREM, André Gravelle dans une lettre adressée au ministre des Transports, le projet a une portée débordant la seule mission aéroportuaire:

[...] la ligne Mirabel est plus qu'une simple liaison aéroportuaire. Elle constitue, par l'ampleur de son achalandage qui ne se destine pas à Mirabel, une desserte régionale de première importance. Elle devient à ce second titre, un des éléments du réseau régional de transport en commun et conséquemment, vise à s'y intégrer. ⁽⁹⁰⁾

Dans ce contexte, le REM-Mirabel ne devait plus être perçu comme le TRRAMM, c.-à-d. un simple axe de circulation unissant deux points dont les effets de diffusion sont limités. Alors que l'aire d'influence du métro souterrain se concentre en raison de considérations démographiques intimement liées à la rentabilité économique sur l'île de Montréal, le REM par ses ramifications régionales permet l'intégration de la couronne suburbaine au noyau urbain central qu'est la ville de Montréal.

Le réseau express était appelé à devenir une ossature appuyant une démarche intimement associée aux ambitions d'aménagement du territoire de l'agglomération montréalaise. Le projet s'inscrivait dans le sillon des abandons des emprises ferroviaires, où le gouvernement du Québec voulait convertir ces emprises aux fins du transport urbain.

Si la fonction de desserte de l'aéroport répond à un problème de transport, la vocation régionale du REM-Mirabel tient davantage à des choix d'aménagement du territoire. Ces choix consistent à doter la région de Montréal d'une stratégie d'ensemble sur la nature d'une urbanisation nouvelle et à orchestrer le transport

(89) QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Op.cit., p. 39.

(90) Ibid., p. i-ii.

en commun et l'urbanisation de façon à prévenir les problèmes auxquels fait face actuellement la couronne suburbaine de Montréal. [...]

Le REM-Mirabel s'offre donc comme un outil, à l'intérieur d'une stratégie de développement de la région de Montréal, permettant d'orienter l'urbanisation future dans un axe privilégié d'accueil à l'urbanisation dont l'aménagement doit se faire en complémentarité avec le transport en commun.

Le choix du tracé découle, au premier titre, de cet objectif. ⁽⁹¹⁾

Pour les gestionnaires du milieu des années 1970, le transport en commun n'est plus seulement un simple moyen pour déplacer des gens, mais il s'insère dans une trame complexe de relations qui doivent concourir aux objectifs d'aménagement du territoire. En justifiant ces buts que devait rencontrer le REM-Mirabel, le gouvernement se démarquait des intentions fédérales investies dans ce métro comme outil de desserte aéroportuaire, d'autant plus que l'achalandage prévu ne serait pas aussi important que celui escompté au début de la décennie et qu'il voulait maximiser le système qui optimiserait les retombées pour la région en conformité avec les intérêts de l'État québécois.

Bien que les hommes politiques et les technocrates plaçaient le développement du transport collectif au sommet des priorités, leur réflexion ne s'insérait pas dans une politique d'aménagement rationnel de l'agglomération métropolitaine, laquelle était inexistante mais plutôt dans une vacuité. Ils s'aperçurent rapidement qu'un système comme le REM-Mirabel, de par son parcours, pouvait avoir des effets aussi néfastes sur l'extension des périmètres urbanisés que ceux que l'on voulait contrecarrer en arrêtant la construction d'autoroutes.

Dans cette perspective, l'Administration libérale amorça ce virage en 1976, lequel fut poursuivi et mis en application par les gouvernements successifs. Dès lors, les énoncés de politiques dans le transport urbain s'appuyèrent sur des orientations d'aménagement globales, supplantant les plans sectoriels aux horizons singuliers. La démarche gouvernementale s'inspirait sans aucun doute de l'expérience parisienne en matière de métro de surface où les autorités françaises en arrivèrent à la conclusion qu'il était nécessaire de joindre le développement du réseau express régional (RER), conçu pour desservir la banlieue métropolitaine, avec une politique d'aménagement répondant aux besoins de la ville lumière.

[Il existe] des **liens indiscutables entre la voie ferrée et l'expansion urbaine**: certains lotissements ont été conçus en fonction du chemin de fer dans la banlieue nord de Paris au début du siècle; l'électrification de la ligne de Melun, celle de la ligne de Boissy-Saint-Léger (R.E.R.) ont, dès que le projet en a été connu, provoqué des spéculations foncières bientôt suivies d'une prolifération de constructions. Mais ces constatations faites, on doit souligner qu'aucun plan n'a tenté d'harmoniser les étapes du développement urbain et du

(91) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) L'urbanisation dans la conurbation montréalaise, p. 6.

développement du réseau de transport, au moins jusqu'à ces toutes dernières années en France. ⁽⁹²⁾

Les politiques de transport collectif

Pour les concepteurs du projet TRRAMM, leurs propositions constituaient la première étape qui allait mener à une politique québécoise du transport en commun ⁽⁹³⁾. En décembre 1975, le ministre des Transports dévoila la première politique d'aide au transport urbain qui institutionnalisait les intentions gouvernementales dans ce sous-secteur, auxquelles était attachée une enveloppe budgétaire de 70 M\$ pour 1976-1977. Ce montant constituait une augmentation de 75% par rapport aux crédits alloués à ce poste au cours de l'année financière précédente ⁽⁹⁴⁾.

Comme au XIX^e siècle, le gouvernement intervenait pour assumer, en partie, l'acquittement des frais inhérents à la construction et à la gestion d'infrastructures ferroviaires que ne peuvent amortir elle-mêmes les communautés qui s'en sont pourvues. Toutefois, la comparaison avec le passé s'arrête là. Ces investissements sont destinés à une aire géographique limitée, soit l'agglomération montréalaise pour des systèmes à vocation urbaine comme le métro et les trains de banlieue.

La politique de 1975 confirmait l'autonomie des autorités locales dans ce champ, l'action ministérielle se limitant “[...] à fixer le cadre légal d'exercice des fonctions municipales à apporter une aide technique et un support financier selon des règles connues” ⁽⁹⁵⁾. Cette déclaration est contradictoire, sachant qu'une forte part des deniers assurant le fonctionnement des Commissions de transport dépendent des sommes votées par l'Assemblée nationale. Les propos contenus dans ce document sont, dans la pratique, discordants avec le prologue qui privilégie le rôle des administrations locales. Ils laissent transpirer une volonté de centralisation suivant le principe de, *celui qui paye, c'est celui décide*, déléguant aux organismes de transport des pouvoirs limitant leurs activités à la gestion quotidienne des opérations.

Bien que le ministère reconnaisse une place aux municipalités, il s'assigne un rôle d'arbitre et de planificateur dans les choix devant conduire à l'implantation de nouveaux systèmes de transport

(92) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. p. 322.

(93) QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Op.cit., p. 103.

(94) QUÉBEC. Ministère des Transports (1975) Politique d'aide du gouvernement du Québec au transport urbain. p. 12.

(95) Ibid., p. 2.

en commun, dont ceux utilisant la technologie ferroviaire ⁽⁹⁶⁾. C'est pourquoi, le ministre peut affirmer que sa politique était indissociable de l'aménagement du territoire, car l'orientation présentée contribuait à une organisation cohérente du transport collectif au Québec, suivant ses priorités. En ce sens, son soutien financier porterait sur quatre volets:

- Aide pour la réalisation de certaines études;
- Aide à l'acquisition d'un ou de réseaux existants;
- Aide à l'achat d'équipements roulants;
- Aide au déficit d'exploitation. ⁽⁹⁷⁾

Dès le début des années 1970, le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Transports, joua un rôle de premier plan dans la promotion du transport en commun, mission qu'il partagea avec le ministère des Affaires municipales jusqu'en 1975.

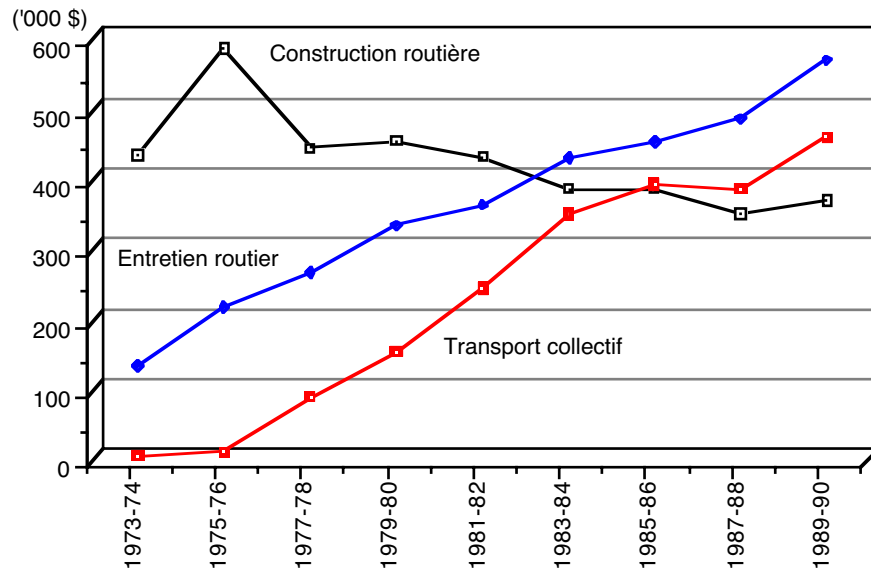
Jusqu'en 1973, la plupart des dépenses publiques en transport étaient dirigées vers la construction de grandes infrastructures routières. Aucune enveloppe budgétaire n'était officiellement destinée au transport en commun. Les municipalités qui s'étaient pourvues de tels services devaient en assurer elles-mêmes la subsistance. Nonobstant, le Conseil exécutif résolut de verser à la Communauté urbaine de Montréal, sur une base discrétionnaire, des deniers afin qu'elle puisse amortir le déficit encouru par l'implantation et le prolongement du métro. Ce fut le premier geste qui inaugura cette nouvelle avenue.

Percevant comme inefficaces les dépenses accordées à la construction de routes, car favorisant l'étalement urbain et étant fort coûteux pour le Trésor, le gouvernement effectuera à partir de 1973, un virage en faveur du transport en commun qui mena à la présentation de la politique d'aide au transport urbain. Depuis, à l'exception des périodes 1973-1976 et 1987-1990, la part consacrée à la construction du réseau routier n'a cessé de diminuer comparativement aux sommes octroyées au transport collectif (figure 17.10). Avec l'élection du Parti québécois, le transport collectif devint une priorité gouvernementale renforçant ce préjugé favorable.

(96) Ibid., p. 12.

(97) Ibid., p.7.

Figure 17.10: DÉPENSES POUR LE RÉSEAU ROUTIER ET LE TRANSPORT COLLECTIF, 1973-1990



Source: St-AMANT, Jocelyne (1989) Évolution des dépenses du ministère des Transports. pp. 15 et 21-25.

Vers une véritable politique du transport urbain

Le dépôt en février 1976 du rapport du Groupe de travail sur l'urbanisation, dont le mandat était d'élaborer les grandes orientations d'une politique d'urbanisation pour l'État québécois en tablant sur l'interdépendance des éléments en cause, amorça un processus de réflexion qui eut une influence majeure sur le volet urbain de la politique ferroviaire qui s'est échafaudée autour de cette analyse. Il inspira la philosophie sur laquelle se sont appuyées les orientations gouvernementales par la suite.

Le groupe recommandait que la politique de transport urbain ait des objectifs allant de pair avec les lignes directrices d'une éventuelle politique urbaine. Toutefois, le gouvernement n'a pas suivi leurs suggestions quant au transport collectif qui devait demeurer une responsabilité locale et non nationale ⁽⁹⁸⁾. Malgré le fait, ses membres affirment que ce sont les municipalités qui sont les mieux *connectées* sur les besoins de leur territoire pour mener à bien cette tâche. Il fut difficile pour le gouvernement de retenir cet argument, sachant que des fonds publics payés par les contribuables québécois servent à défrayer ces investissements.

Quelques semaines plus tôt, le 19 mai 1976, malgré la divulgation de la politique d'aide au transport urbain, le Conseil des ministres, dans le sillage des propositions du BAREM, décréta

(98) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1976) L'urbanisation au Québec. pp. 233-234.

un moratoire sur le prolongement des lignes 2 et 5 du métro, ainsi que du réseau autoroutier. Cette pause technique s'imposait jusqu'au dépôt d'un énoncé de politique sur le transport des personnes pour l'agglomération montréalaise. Les gouvernants en étaient arrivés à la conclusion que l'on ne pouvait plus agir à l'aveuglette comme auparavant connaissant les enjeux géographiques, politiques et socio-économiques de ces investissements. De plus, inspiré des constats du Groupe de travail sur l'urbanisation, un développement décloisonné des systèmes de transport, principalement ferroviaire, serait néfaste à moyen terme pour l'aménagement du territoire.

En parallèle, le Conseil exécutif demandait au ministère des Affaires municipales, en collaboration avec les ministères de l'Agriculture et de l'Environnement, de dresser une politique d'orientation de l'urbanisation dans l'agglomération de Montréal. Cette démarche était justifiée par le fait que le gouvernement ne voulait plus investir dans l'implantation de nouvelles infrastructures sur le territoire visé, sans connaître leurs impacts sur l'équilibre des espaces agricoles et urbanisés.

Depuis le début de la décennie 1960, il y eut un développement sauvage et désarticulé, résultat de la spéculation foncière. Le développement accéléré par l'avènement du complexe aéroportuaire de Mirabel retranscha du domaine agricole québécois environ 20 235 hectares des terres les plus fertiles, contribuant d'autant plus à réduire le potentiel de productivité de ce secteur.

[...] les terres agricoles avalées par l'autoroute 20 (100 kilomètres carrés) et par l'aéroport de Mirabel (350 kilomètres carrés) pourraient ensemble nourrir une population de 45 000 personnes [...].⁽⁹⁹⁾

Ce processus a soutenu l'étalement du tissu urbain dans l'agglomération de Montréal vers la couronne suburbaine au détriment de l'île de Montréal et de l'île Jésus (figure 17.11). Ces dernières zones n'étaient urbanisées respectivement qu'à 72% et 37%, tandis que la densité ne dépassait pas 8,1 personnes par hectare⁽¹⁰⁰⁾ dans les autres secteurs urbains.

En avril 1977, le rapport du groupe d'étude, intitulé *L'urbanisation dans la conurbation montréalaise*, fut transmis au nouveau ministre péquiste des Affaires municipales, Guy Tardif. Après avoir dressé l'état de la situation quant à l'aménagement du territoire de la région et avoir prophétisé sur les tendances futures de l'organisation spatiale montréalaise pour 1986, si des mesures de contrôle et une politique volontariste de développement urbain n'étaient pas entérinées, des recommandations sont soumises pour annihiler ces séquelles pernicieuses. Les

(99) LÉONARD, Jacques (1978) Les impacts du transport et des routes sur l'aménagement du territoire. p. 101.

(100) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) Op.cit., pp. 7-8.

fruits de ce document de travail ont servi de base d'analyse au COMPA et au ministre d'État à l'aménagement qui dévoila en février 1978 l'option préférable d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal qui rejoint les grandes orientations de l'étude commandée deux ans plus tôt, par le Conseil exécutif.

[...] le gouvernement du Québec, soucieux de donner une plus grande cohérence aux programmes d'investissements publics dans la région de Montréal, a travaillé au choix d'un schéma souhaitable d'aménagement pour la métropole. L'option retenue s'appuie sur les deux orientations suivantes:

- la consolidation du tissu urbain à l'intérieur du périmètre urbanisé actuel, lequel comprend l'île de Montréal, Laval et la rive sud immédiate;

- le réaménagement accéléré de l'île de Montréal en termes de qualité de vie.
(101)

Dans le dessein de mettre en application cette philosophie, l'Assemblée nationale réforma la législation en vigueur, en adoptant la *Loi sur la protection du territoire agricole* ainsi que la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., A-19.1). Ces outils octroyaient au gouvernement le pouvoir et les moyens nécessaires pour faire de l'aménagement volontaire, centré vers la qualité de vie et dirigé par les agents québécois.

Le gouvernement se doit de privilégier un type d'occupation du sol québécois qui minimise les coûts sociaux et économiques et qui maximise l'utilisation des équipements déjà en place. (102)

Dans les années qui suivirent et en vue d'appuyer ce virage, une politique du transport en commun ordonnée autour de ce nouvel ordre, fut présentée.

Revenons aux préceptes ayant conduit à cette réorientation. La réflexion pilotée par les Affaires municipales constituait une remise en question de la philosophie de laisser-faire où des promoteurs immobiliers, soutenus par le pouvoir québécois depuis 1945, contribuèrent par leurs projets à l'exode de la population de l'île de Montréal au profit des banlieues nouvelles. Désormais, par une approche volontariste, il fallait consolider et concentrer le tissu urbain plutôt que de continuer à favoriser l'étalement vers la périphérie et les zones agricoles, lequel processus engendrait des coûts économiques très importants pour la société québécoise. Ces propositions visaient à:

a) Faire cesser le gaspillage des sols de bonne qualité.

b) Rentabiliser les équipements et les infrastructures existantes.

(101) QUÉBEC. Secrétariat permanent des conférences socio-économiques du Québec (1981) Le grand Montréal: Île de Montréal-Laval-Rive-Sud: Pôle de développement et centre international: État de la situation. p. 70

(102) LÉONARD, Jacques (1978) Op.cit., p. 102.

- c) Réduire l'importance des investissements à faire en matière de routes, d'égouts, d'aqueducs communautaires.
- d) Réduire le nombre, la longueur et la durée des déplacements quotidiens.
- e) Créer les conditions propices à l'extension de réseaux de transport en commun rentables.
- f) Réduire au minimum les disparités existant entre les parties composant la conurbation.
- g) Rechercher une autonomie plus large pour chacun des secteurs en vue d'assurer une plus grande autosuffisance quant aux services essentiels et aux emplois.
- h) Établir une organisation physique et politique des milieux urbains qui permette aux collectivités locales de promouvoir une meilleure qualité de vie. (103)

(103) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) Op.cit., pp. 42-43.

figure 17.11 ici

Le réseau express et l'option préférable d'aménagement: deux projets antagonistes

Dans ce nouvel esprit, la politique de transport en commun allait jouer un rôle constitutif. Suivant les options d'aménagement privilégiées, les planificateurs choisissent des systèmes de transport susceptibles de concourir aux objectifs ciblés, sachant qu'il existe une corrélation entre les axes préférentiels de développement et la localisation des artères de transport sur le territoire d'intervention.

Le système de transport conditionne en partie la vie interne et l'horizon des relations extérieures d'une agglomération. [...] amorcée depuis vingt à quarante ans suivant les pays, une volonté de discipliner la croissance spatiale des villes s'est manifestée: l'idée s'est répandue de faire des infrastructures de transport les directions majeures du développement urbain ou, pour employer le langage à la mode, de leur conférer le rôle d'axes structurants. (104)

Alors que l'équipe du BAREM portait son choix sur un métro de surface s'étendant sur plusieurs kilomètres qui aurait favorisé la croissance de nouveaux pôles dans la région Nord et modifié la hiérarchie urbaine régionale, les technocrates des Affaires municipales remettaient en question la compatibilité des effets géographiques du réseau express, avec leur orientation dite tendancielle-concentrée. Ce scénario s'appuie sur l'expérience passée qui ne laisse pas présager de modification à la tendance observée (c'est-à-dire, l'étalement urbain) dans l'agglomération montréalaise. Il propose une alternative, soit la concentration et la consolidation du développement urbain dans les secteurs centraux (figure 17.11), pour renverser ce processus afin de rentabiliser les équipements urbains existants, tel le réseau de métro.

(104) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Op.cit., p. 321.

Dans cette stratégie de repliement géographique autour du noyau central, l'extension du réseau autoroutier n'était plus justifiée; le rapport optait pour des investissements massifs dans le prolongement du métro vers Laval, l'est de l'île de Montréal et la rive-sud ⁽¹⁰⁵⁾. Cette préférence pour le métro souterrain n'est pas le fait du hasard, sachant qu'il offre l'attrait d'une desserte optimale des zones urbaines hautement densifiées et rejoint la clientèle captive du transport en commun, c'est-à-dire les personnes habitant sur l'île de Montréal. Ce bassin de population, en antinomie aux banlieusards, est caractérisé par un faible taux de possession d'automobiles, dû au statut socio-économique précaire des individus qui en font partie (p. ex. familles monoparentales, chômeurs, étudiants et néo-québécois) ⁽¹⁰⁶⁾. Ce choix était un rejet des projets du BAREM, malgré les prétentions de son directeur général:

S'appuyant sur l'instrument privilégié de transport que constitue la ligne Mirabel, le projet supporte à moyen terme des objectifs précis de développement urbain qui, à prime abord, nous apparaissent compatibles avec les grandes orientations suggérées par le Ministère des Affaires municipales dans son document sur l'urbanisation de la conurbation montréalaise. En effet, pour être mené de façon efficace et ordonnée, le développement urbain et celui des transports doivent être exécutés en une seule et même opération. Les moyens de transport ne doivent pas seulement viser à résoudre des problèmes après qu'ils aient surgi, mais plutôt à réaliser une forme d'urbanisation volontaire, plus efficace et moins coûteuse à long terme. ⁽¹⁰⁷⁾

Quelques semaines plus tard, le Comité des transports de la région de Montréal déposa le rapport *Le transport des personnes*. Il avait pour trame de fond les orientations édictées dans *L'urbanisation dans la conurbation de Montréal*, ainsi que celles façonnées au fil des ans par l'OPDQ. L'Office, contrairement aux fonctionnaires des Affaires municipales qui avaient un préjugé favorable pour le métro souterrain au détriment des autres systèmes sur rail, soutenait une approche dite axiale, s'appuyant sur le développement des trains de banlieue existant ainsi que par l'ajout de métros de surface. Ces systèmes avaient des effets structurants correspondant à leurs objectifs de développement spatial. Bien que son option concoure à des objectifs similaires à ceux recherchés par les Affaires municipales, les moyens proposés sont plus flexibles et tablent sur les axes d'urbanisation déjà en place.

Le scénario axial se veut un modèle d'urbanisation souple. Tout en reconnaissant la nécessité de renforcer les secteurs centraux, il vise seulement à contenir la population. Et, plutôt que de limiter l'urbanisation à un périmètre défini, il oriente le débordement urbain vers des axes préférentiels. [...]

L'option axiale est moins contraignante, plus souple et plus réaliste que l'option concentration. Elle offre une solution de rechange qui permet d'éviter, si

(105) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) Op.cit., pp. 52-54.

(106) CAMUS, Michel et ROY, Louise (1977) Op.cit., pp. 245-246.

(107) QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Op.cit.

l'option précédente s'avère trop difficile d'application, de devoir abandonner la région à l'urbanisation sauvage. (108)

Le document du CTRM est au transport collectif ce que le rapport Parent fut pour le secteur de l'éducation, une publication qui mobilisa la réflexion des intervenants et sur lequel les gouvernants allaient s'appuyer pour façonner leurs énoncés de politique concernant les structures de gestion, de planification, ainsi que de financement du transport en commun pour la région de Montréal. *Le Transport des personnes* partant des faiblesses et des forces constatées en 1976, proposa 90 recommandations dont près de 25% avait été mises en application un an après son dépôt (109).

Depuis la parution de ces documents, la politique ferroviaire urbaine a été étroitement influencée par les positions qui y étaient défendues. Par exemple, le REM-Mirabel (figure 17.12) a été abandonné au profit d'un réseau ferroviaire géographiquement concentré dans les secteurs d'intervention privilégiés en 1978 (figure 17.13). Ce revirement était d'autant plus logique que l'achalandage vers l'aéroport international de Montréal (Mirabel) ne justifiait pas cet investissement onéreux.

[...] Le concept est coûteux parce qu'il accorde forcément beaucoup d'importance au REM-Mirabel comme instrument puissant de développement et d'aménagement, tout en tenant compte des exigences aéroportuaires.

[...] même si la clientèle aéroportuaire ne représente qu'une faible partie de l'achalandage total prévu pour le REM (15% environ), le REM demeure quand même un des éléments essentiels au bon fonctionnement de l'aéroport.

[...] En résumé, nous pensons que l'aéroport a beaucoup plus besoin de la présence du REM pour assurer sa réussite que le REM a besoin de la clientèle aéroportuaire pour assurer sa viabilité. [...] Je pense que les planificateurs fédéraux clairvoyants réalisent cet état de chose, ce qui pourrait faciliter le dialogue en ce qui concerne le partage des coûts. (110)

Par ailleurs, un autre facteur défavorable qui mena à l'échec l'implantation du réseau express, c'est que la Communauté urbaine de Montréal, qui dispose d'un pouvoir politique admis auprès du gouvernement du Québec, n'avait jamais exprimé son enthousiasme face aux orientations de développement du réseau express. Elle pensait que cette infrastructure était susceptible de morceler son influence géopolitique régionale en modifiant la hiérarchie urbaine au profit de

(108) QUÉBEC. Comité des transports de la région de Montréal (1977) Le transport des personnes. pp. 22-23.

(109) QUÉBEC. Ministère des Transports (1978) Rapport annuel 1977-1978: Ministère des Transports. p. 42.

(110) ANQ, Op.cit., Article 2B27-2203A 7, Lettre de André Gravelle adressée à Réjean Séguin, 9 mai 1977.

ville de Laval qui deviendrait un point terminal dominant pour plusieurs activités (p. ex. le magasinage, les loisirs, etc.) des habitants venus des Pays-d'en-Haut.

Le REM-Mirabel concourait au déplacement vers la partie nord de la couronne suburbaine, de nouveaux pôles de développement qui auraient pour conséquence de soustraire à l'île de Montréal une activité économique, une part de sa population, ainsi que d'importants revenus fiscaux, au profit de Sainte-Thérèse et ville de Laval. D'ailleurs, c'est un objectif géographique que ne dissimulait pas le BAREM:

figure 17.12 ici

[Le REM-Mirabel influencera] l'orientation à long terme du pattern de croissance de la métropole dans l'axe de Montréal-Mirabel. Il en résulte un niveau de service élevé et attrayant qui présente un potentiel d'attraction fort pour le développement périphérique. En préconisant un tel système de transport collectif, on cherche donc à promouvoir la consolidation des banlieues existantes et à réduire les déplacements autonomes vers Montréal, en facilitant la création de centres d'emplois tertiaires le long de la voie (par exemple, la consolidation autour du REM des centres-villes de Laval et de Sainte-Thérèse). (111)

La CUM n'acceptait pas de partager aussi facilement sa puissance géo-économique au sein de son hinterland avec des centres qu'elle avait dominés jusque-là et qui risquaient d'exercer à sa place un pouvoir d'attraction sur la région des Laurentides. Ceci rejoint la pensée de Wolkowitsch quant à la filiation existant entre les axes de circulation et l'organisation spatiale des agglomérations, sachant que “la modification dans la hiérarchie des voies de communications desservant une ville s'accompagne de transformations dans la hiérarchie urbaine” (112).

Toutefois, cette citation isolée, bien qu'elle cristallise cette interrelation, se borne à souligner son existence sans s'attarder à la nature des résultats diffusés sur le territoire, qu'ils soient positifs ou négatifs. Alors que les effets structurants du REM-Mirabel sont redoutés par la Communauté urbaine de Montréal pour des raisons géopolitiques, des études scientifiques menées pour l'OPDQ ont démontré que cet axe n'aurait pas pour effet de réduire l'étalement urbain (113).

Bien au contraire, tout comme les autoroutes, en raison de la configuration de son tracé, il appuierait l'accessibilité à des territoires non urbanisés, favorisant l'abandon de terres agricoles au profit de leurs transformations en zones résidentielles. Les bénéfices résultant de l'implantation d'un tel système seraient non pas récupérés par la population en générale, mais plutôt par une minorité constituée de spéculateurs et de promoteurs immobiliers (114). En appuyant le déplacement rapide de l'urbanisation vers le nord, les élus québécois n'auraient pas

(111) Ibid.

(112) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Op.cit., p. 344.

(113) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1980) Les études d'impacts d'un réseau express de transport.

(114) LABONTÉ, Pierre (1980) Impact du REM sur l'urbanisation. pp. 37-49.

atténué la sous-utilisation des périmètres de l'île de Montréal encore disponibles pour cette fonction.

Il existe une forte adéquation entre les conclusions auxquelles aboutit le rapport du CTRM avec les propositions des agents des Affaires municipales, de l'OPDQ et du plan de transport pour la rive-sud de Montréal présenté par le ministère des Transports en novembre 1976 (115). Les recommandations d'implantation de systèmes (c.-à-d. métro souterrain, métro de surface et trains de banlieue) sont un compromis qui reflète les options d'aménagement défendues par ces entités, dont les desseins fondamentaux sont complémentaires et sont la résultante de la géographie volontariste. Nonobstant certaines divergences, pour la première fois l'Administration démontre sa compréhension de la forte imbrication existant entre le transport urbain comme moyen de structuration du territoire et les ambitions idéologiques et géographiques investies dans une option d'aménagement. Des actes coordonnés se fortifiant réciproquement et employés conjointement étaient désormais préférables à des actions isolées et désordonnées qui risqueraient d'annihiler une dynamique spatiale optimale (116).

Ainsi, pour la desserte de Mirabel, le Comité des transports de la région de Montréal (117), puis le gouvernement, en arrivèrent à la conclusion que ce projet ne serait pas rentable du point de vue socio-économique, car ses effets de diffusion géographique engendreraient, à moyen terme, des déséconomies externes pour la région, lesquelles devraient être amorties à long terme par l'ensemble du peuple québécois.

Selon nous, le développement d'un tel réseau n'est pas prioritaire et pourrait même entrer en contradiction avec les objectifs de concentration du développement urbain et de rationalisation des coûts en cause.

Il nous semble d'abord que la capacité d'un tel réseau et son pouvoir réel de captation ne sont pas commensurables avec l'importance des investissements nécessaires à sa réalisation. [...]

En dernière analyse, la raison d'être essentielle d'un service ferroviaire rapide au nord est le lien Montréal-Mirabel, et si le nouvel aéroport international n'était pas là, nous doutons qu'il soit même question d'installer le REM. Si une desserte ferroviaire rapide et fréquente s'avère une nécessité absolue pour satisfaire certains types de déplacements (vers le centre-ville) occasionnés par l'aéroport et sa localisation, c'est sans doute au gouvernement fédéral qu'il incombe de la mettre en place. (118)

(115) QUÉBEC. Ministère des Transports (1976) Le Plan de transport: Inventaire et propositions: Étude de transport intégré de la Rive Sud de Montréal.

(116) DELFAUD, Pierre, LACOUR, Claude et LAJUGIE, Joseph (1985) Espace régional et aménagement du territoire. pp. 97-98.

(117) QUÉBEC. Comité des transports de la région de Montréal (1977) Op.cit., p. 75

(118) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) Op.cit., p. 62.

Toutefois, la position québécoise est contradictoire, sachant que les membres du groupe d'études des Affaires municipales étaient prêts à accepter la mise en service du REM-Mirabel si le gouvernement fédéral en assumait les coûts d'implantation. Le cas échéant, le gouvernement du Québec devrait alors maximiser les effets structurants du système pour les zones touchées, soit la rive-nord et l'île de Montréal.

Ces propos divergents démontrent clairement, nonobstant son option d'aménagement pour l'agglomération montréalaise une des préoccupations gouvernementales québécoises. Il ne veut pas assumer les frais imputables au métro régional vers Mirabel, dont l'utilité n'est justifiée que par les choix de technocrates fédéraux, évoluant dans son environnement externe. Ce processus décisionnel a eu pour conséquence de localiser le complexe aéroportuaire à une distance éloignée du centre-ville, tout en étant incompatible avec un aménagement respectant les prérogatives territoriales québécoises. Agir dans le sens des souhaits canadiens, n'aurait fait qu'appuyer la convoitise fédérale à s'introduire dans un champ de compétence de l'État québécois. Cette tangente fut renforcée par l'arrivée au pouvoir du Parti québécois et est confirmée dans le rapport du CTRM, qui rejette, du moins à court terme, la réalisation du tronçon du REM-Mirabel au-delà de Sainte-Thérèse.

A la lecture de *L'urbanisation dans la conurbation montréalaise*, il est évident pour ses auteurs que dans la perspective fédérale, le REM-Mirabel aurait grandement favorisé l'accès à l'aéroport. Toutefois, ses effets sur l'étalement urbain vers la couronne montréalaise auraient été dispendieux à longue échéance pour l'économie québécoise. De plus, il n'était pas prouvé que ce REM attirerait dans le bassin desservi une population fortement motorisée, déjà vendue aux vertus de l'automobile ⁽¹¹⁹⁾. Confronté à ce dilemme dont la conclusion finale n'est également pas étrangère avec l'idéologie souverainiste des gouvernants péquistes, le projet initial fut mis sur la glace au profit d'une ligne ayant son point terminal sur l'île Jésus.

Entre 1974 et 1982, les revirements de l'Administration quant au tracé du métro régional Montréal-Mirabel, originent sans le moindre doute de facteurs géopolitiques étroitement impliqués dans ce projet, de l'inexpérience des agents gouvernementaux à piloter des dossiers à caractère ferroviaire, ainsi qu'une méconnaissance des effets structurants qui leur sont associés. Le député libéral Claude Forget illustre avec le cas du REM-Mirabel ces tergiversations:

Quant au lien Mirabel-Montréal, il y a là aussi tout un tas de déclarations contradictoires. C'était selon les époques et selon le prédécesseur du ministre, un problème entièrement fédéral. Le fédéral, nous disait M. Lessard au tout début de son règne, a décidé d'implanter Mirabel à l'endroit où il est. C'est son problème de construire et de financer un lien avec le centre-ville; mais c'était en

(119) CAMUS, Michel et ROY, Louise (1977) Op.cit.

1977. Un peu plus tard c'était complètement différent. [...] le lien avec Mirabel était devenu la priorité no 1 du ministère des Transports du Québec. (120)

A la lecture du rapport de faisabilité du TRRAMM, il appert qu'au début des années 1970, les agents gouvernementaux avaient une vision sectorielle et disciplinaire des problèmes de transport ferroviaire collectif plutôt qu'intégraux et interdisciplinaires. Ainsi, le gouvernement avait retenu les services d'éminents ingénieurs versés dans les aspects techniques, de même que d'excellents géographes et urbanistes, afin de s'occuper de la perspective territoriale immanente aux projets. Toutefois, ces spécialistes évoluaient généralement en vase clos, alors que peu mariaient l'interdisciplinarité de la sphère spatiale avec l'instrument de transport qu'est le train de banlieue, le métro de surface ou le métro souterrain.

Progressivement, avec les travaux du BAREM, du CTRM et l'élection du Parti québécois, les planificateurs ont réajusté leur tir en fonction de la philosophie de gestion volontariste du territoire appuyé par les nouveaux gouvernants. Ceci a permis de disséquer les conséquences et de mieux positionner les relations très complexes qu'impriment sur le territoire ces systèmes où sont impliqués une multitude d'intervenants municipaux et privés. Comme l'admet Denis de Belleval:

C'est un processus complexe et je pense que trois ans, quatre ans ne sont pas de trop pour faire de telles études, pour ceux qui connaissent, disons la complexité de ces sujets où il ne s'agit pas seulement, [...] de décisions techniques qui peuvent être prises par des technocrates en circuit fermé, mais de décisions qui doivent recevoir l'assentiment, [...] de dizaines d'élus municipaux, en même temps que de députés et de ministres, [...] si on veut que finalement, sinon une unanimité, du moins un consensus assez large existe là-dessus. (121)

En l'absence de tradition établie dans le domaine du transport en commun et dans le secteur ferroviaire, il fallait se départir du préjugé favorable qu'avaient épousé depuis de nombreuses années les gouvernants et la population à l'égard de l'automobile. La transition laborieuse s'explique sans aucun doute par les attermolements des élus qui hésitent à appuyer pleinement le transport collectif au détriment de la construction d'autoroutes, opération qui s'avère très rentable au point de vue électoral.

Durant cette période, les politiciens et les experts gouvernementaux furent confrontés avec de nouvelles données qui les menèrent à réajuster leur stratégie d'intervention. Désormais, pour justifier leur décision, ils devaient intégrer à l'analyse précédant le développement d'un nouveau tronçon, les éléments propres au milieu géo-économique et géopolitique montréalais. A partir de la seconde moitié de la décennie 1970, leurs propositions n'allaient plus se borner à solutionner

(120) Commission permanente des transports. Claude Forget, 2 novembre 1979, p. B-9917.

(121) Ibid.

des problèmes sectoriels de transport, mais globaux, associés à une intervention rationnelle dans l'espace urbain s'appuyant sur l'intégration des modes de transport.

Il est bien évident que les résultats géographiques attendus par l'installation d'une infrastructure de transport sur rail devaient être avantageux et rentables pour la zone desservie. Malgré tout, ces seuls critères établis en fonction de prérogatives locales, ne devaient pas générer des effets pervers sur le plan régional en créant des déséquilibres régionaux, ce qui est incompatible avec l'intérêt général de l'agglomération montréalaise et des principes établis dans les orientations édictées par la législation et l'option préférable d'aménagement de 1978. Désormais, tout au long du processus décisionnel, la planification avait une place privilégiée, permettant d'en arriver à des conclusions sérieuses, établies sur la présence d'un achalandage suffisant des secteurs couverts, ainsi que sur les effets structurants sur l'aménagement. Ce modèle de fonctionnement se justifiait, connaissant le coût faramineux des investissements nécessaires pour pourvoir un territoire en infrastructure de transport collectif:

[...] il est apparu important de se doter d'un cadre général de planification, complété par des politiques d'urbanisation, de transport, de développement économique et d'agriculture. Ces politiques serviraient de référence à la prise de décision d'investissements publics au cours des prochaines années. (122)

Devant ces faits, il apparaît évident, qu'au-delà des considérations géo-économiques, les prétentions géopolitiques des dirigeants au pouvoir se convertissent dans la configuration des réseaux de transport ferroviaire suivant les ambitions qui les animent. Pour la première fois dans l'histoire québécoise, on imposait aux planificateurs un cadre de référence où le mode de transport proposé devait respecter et supporter les buts de la politique urbaine. Dorénavant, c'est le métro ou le train de banlieue qui s'adaptent aux priorités d'aménagement et non l'inverse comme c'était la norme auparavant.

En parallèle, il fallut repenser l'organisation géopolitique de la gestion du transport en commun pour l'adapter aux nouvelles exigences géographiques, afin d'aplanir les égoïsmes locaux qui jusque-là avaient empêché l'agglomération montréalaise “de progresser [...] au même rythme que les autres grandes régions métropolitaines du monde depuis quelques années” (123).

Sous le régime péquiste, puis avec le retour au pouvoir des Libéraux en 1985, les énoncés politiques convergèrent dans la voie tracée dès 1977 pour renforcer l'intégration régionale, seul cheminement autorisant la concrétisation de projets d'envergure régionale.

(122) QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Op.cit., p. 4.

(123) Commission permanente des transports. Denis de Belleval, 2 novembre 1979, p. B-9910.

Avec l'étude du réseau express dont les effets géographiques débordent le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, il devenait impératif d'adopter une conception élargie pour allier les intérêts locaux et régionaux avec la configuration des systèmes intermodaux de transport collectif. Dans le dessein d'arrimer ces différences, et suite aux recommandations du CTRM, le gouvernement créa le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) afin de favoriser l'intégration régionale des réseaux de transport en commun.

Le COTREM est un organisme de planification et de développement concerté, dont le mandat géographique de travail est régionaliste. Les démarches et propositions qu'il soumettait, tenaient compte de ce paramètre qui annihilait les velléités plus proprement locales. C'était aussi un instrument d'intervention qui permettait à un acteur externe, le gouvernement, d'agir comme coordinateur afin de concilier les demandes locales en fonction des prérogatives régionales et québécoises inhérentes à l'implantation de systèmes de transport dont les effets de diffusion sont désormais étendus.

Pour la STCUM et la CUM, il est difficile d'accepter un projet de métro régional. Ses mandataires préfèrent plutôt l'implantation de métro souterrain, sachant que ces deux organismes supra-municipaux n'ont pas avantage à appuyer la construction ou la modernisation des trains de banlieue, lesquels desservent une clientèle située en dehors des secteurs centraux de l'île de Montréal.

Leurs choix sont avant tout dictés par des prérogatives géopolitiques issues du Comité exécutif de la ville de Montréal qui domine ces organismes ⁽¹²⁴⁾. Il n'est pas rentable sur les plans économiques et surtout politiques, pour cette Administration municipale, d'assumer financièrement l'opération d'un service qui est utilisé principalement par des voyageurs résidant hors des limites de la ville et de l'île de Montréal ⁽¹²⁵⁾. Les membres de la CUM et de la STCUM optent plutôt pour la construction de nouvelles lignes de métro sur leur territoire d'influence, car bénéficiant directement aux habitants de leur municipalité et par le fait même à leur électorat.

(124) Jusqu'en 1982, la ville de Montréal contrôlait la STCUM. Après cette date, le gouvernement du Québec a instauré la parité des sièges au conseil d'administration de la Société entre la ville de Montréal et les autres municipalités membres de la Communauté urbaine de Montréal.

(125) Une étude de l'OPDQ, publiée en 1979, *Les orientations du développement régional de Montréal: Document de consultation*, révèle que 80% de la clientèle des trains de banlieue habitaient sur l'île de Montréal. Toutefois, aucune station ne desservant le territoire de la ville de Montréal, c'est la population des municipalités situées à l'ouest qui en tire avantage. Une étude de Transports Québec, menée en mars 1985 et intitulée *Clientèle actuelle des trains de banlieue de la ligne Montréal/Deux-Montagnes*, démontre que 85% des passagers empruntant cette ligne originent de l'ouest de l'île de Montréal et 15% de Deux-Montagnes et de l'île Jésus.

Aux considérations politiques, s'ajoute une fascination des hommes politiques montréalais, notamment de la part du maire Jean Drapeau pour le métro souterrain. Comme le relevait un fonctionnaire de Transports Québec, ils sont obnubilés par la symbolique du métro, monument légué aux générations futures, permet d'ancrer solidement leur oeuvre dans les entrailles insulaires. Au contraire du train de banlieue, le métro représente la modernité, la puissance et la durabilité temporelle.

Dans un tel contexte, en juillet 1982, le transfert des opérations des trains de banlieue à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal ne s'est pas fait sans mécontenter cette entreprise publique. L'analyse des propos tenus lors des Commissions parlementaires démontre que les représentants de cet organisme de la Communauté urbaine de Montréal ont une sympathie pour le métro au détriment des systèmes sur rails régionaux qui constituent un fardeau que leur impose le gouvernement. Pour un membre du ministère des Transports, les trains de banlieue sont même devenus, au cours de la décennie 1980, un instrument de négociation où le gouvernement en échange d'une plus grande implication des autorités de l'île de Montréal, face à ce service, promettait en échange de prolonger le métro. C'est en fait la stratégie du *Si tu veux de nouvelles lignes de métro, paye et gère les trains de banlieue*.

La Communauté urbaine de Montréal et la ville de Montréal qui domine la STCUM, furent pendant plusieurs années les obstacles majeurs à une intégration totale des trains de banlieue au réseau de transport en commun montréalais, et d'une vision régionale dans ce domaine. Leur argumentation repose sur le fait, qu'elles ne veulent pas supporter les coûts d'une infrastructure dont les ramifications s'étendent au-delà de leur territoire. Si le gouvernement veut que la STCUM en assume la gestion, il doit en assumer les frais avec l'ensemble des municipalités bénéficiant de ces services.

C'est le reflet d'une réalité institutionnelle où la survie d'une infrastructure de transport ferroviaire régionale, dépend intimement de la volonté d'une seule instance décisionnelle, qui ne représente qu'une partie du territoire desservit. Selon Denis de Belleval, malgré les prétentions politico-économiques de la CUM, les trains de banlieue sont d'un grand apport pour décongestionner le système routier de l'île de Montréal.

[...] un geste que nous poserions dans les banlieues nord de Montréal aurait des conséquences directes sur les usagers actuels du métro. Je donnerai un autre exemple. Si, en ayant un plan intégré de transport, nous enlevons, dans le centre-ville de Montréal, des milliers de voitures [...] est-ce que ce ne sera pas la qualité de la vie des quartiers centraux de Montréal qui en sera ainsi améliorée et est-ce que les citoyens de la rue Clark à Montréal ne seront pas avantagés par un geste que nous poserons du côté de Montréal-Nord, de Roxboro ou de Pierrefonds. ⁽¹²⁶⁾

(126) Commission permanente des transports. Denis de Belleval, 2 novembre 1979, p. B-9911.

Débuté sous le régime libéral, le Parti québécois a renchérit cette conception au préjudice du morcellement et des conflits interlocaux. Les gouvernants ont compris que la seule alternative pour construire et gérer ce type de réseau était d'octroyer une conscience et une harmonie régionale à un territoire, en vue de rentabiliser les investissements publics. Toutefois, cette démarche ne s'effectua pas sans difficulté.

Le plan de transport intégré de la région de Montréal

Le plan présenté en décembre 1979 par le ministre des Transports, Denis de Belleval, se voulait la transposition de plusieurs des recommandations du CTRM en énoncé ministériel. Par les mesures proposées, il privilégiait la mise en place d'un réseau de métro régional intégré au service de transport en commun montréalais (figure 17.13). Son ambition était de renforcer l'ossature des corridors de déplacement collectif dans l'agglomération. Ceci donnerait une impulsion à une alternative décourageant le recours aux véhicules particuliers qui constituent un mode de locomotion *énergivore*, tout en étant une réponse concrète aux orientations d'aménagement édictées par le Conseil exécutif en 1978.

Par ailleurs, la stratégie gouvernementale s'insérait dans le processus d'abandon des emprises ferroviaires et des services de trains de banlieue enclenché par le CN Rail et CP Rail, suite à la création de Via Rail. Transports Québec s'octroyait une alternative au coût de construction très élevé d'un métro souterrain, dont les caractéristiques n'étaient guère compatibles avec les zones traversées (p. ex. faible densité) ⁽¹²⁷⁾. Le ministère entendait récupérer une partie du réseau ferroviaire montréalais afin d'implanter ce métro régional. Cela réduisait les frais d'expropriation et de démolition. De plus, en recyclant à cette nouvelle fonction les emprises désaffectées par les compagnies de chemins de fer, le tissu urbain ne s'en trouverait pas bouleversé par l'avènement du système rapide sur rail. Du point de vue géopolitique, cette approche prévenait les conflits de localisation avec les zones résidentielles sujettes à être expropriées, ce qui aurait pu entraîner une mobilisation populaire contre le gouvernement.

Au métro régional dont le réseau initial serait composé de trois lignes, le gouvernement promettait à la CUM, des deniers pour prolonger le métro souterrain et favoriser l'intégration des trains de banlieue de Rigaud et Saint-Hilaire à la STCUM. Ceux-ci porteraient les noms de lignes Dorion et Beloeil, en raison des modifications apportées à la longueur de leur parcours original.

(127) En 1988, pour la région montréalaise, la construction d'un kilomètre de métro était évalué à 50 M\$ versus 5 M\$ pour un train de banlieue.

Une des particularités du plan, c'est qu'il s'appuyait sur une forte intermodalité de ces systèmes sur rail avec les circuits d'autobus. Cette interaction, qui bénéficierait aux voyageurs, en faisait la clé de son succès sur lequel les planificateurs escomptaient, afin d'attirer de nouveaux utilisateurs soustraient du bassin des automobilistes.

À l'hiver 1981, les deux paliers gouvernementaux ratifièrent un accord où le Conseil exécutif autorisait l'octroi de 1 G\$, pour concrétiser le plan ⁽¹²⁸⁾. Un an plus tard, l'opération des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Rigaud était prise en charge, sans gaité de cœur par la STCUM, sachant que la part de recouvrement des coûts d'opérations n'était que de 26% contre 50% à Toronto ⁽¹²⁹⁾. Cet écart s'explique par des frais d'entretien afférents à ces lignes qui sont exorbitants, dû à l'état de vétusté du matériel cédé par le CN Rail et le CP Rail. De plus, la STCUM soucieuse de dévaloriser le réseau *s'autoconcurrentait* en opérant des circuits d'autobus en parallèle avec le service ferroviaire. Cela soustrait des usagers du train, d'autant plus que le tarif exigé y est supérieur, diminuant la rentabilité des deux lignes, alimentant du même coup le discours des détracteurs du service ⁽¹³⁰⁾.

Afin de favoriser la coordination des intervenants, le gouvernement proposa la création d'une organisation de transport régional ayant pour mandat de planifier un développement intégré des modes de déplacement collectif sur son territoire, s'harmonisant avec l'option préférable d'aménagement pour la région de Montréal.

(128) QUÉBEC. Secrétariat permanent des conférences socio-économiques du Québec (1981) *Op.cit.*, p. 71.

(129) Données obtenues du ministère des Transports.

(130) En janvier 1986, la STCUM a aboli le double tarif pour les stations de train de banlieue situées entre Portal Heights et Val Royal sur la ligne Deux-Montagnes, ainsi qu'entre Vendôme et Montréal-Ouest sur la ligne Rigaud. Cette décision contribua à augmenter l'achalandage sur ces tronçons, démontrant qu'un tarif non concurrentiel était un frein à l'utilisation de ce système.

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (1987) Rapport annuel 1986: Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. p. 17.

figure 17.13 ici

Le transport en commun: Un choix régional

Alors que le plan de Belleval s'attardait principalement à l'aspect quincailerie de l'organisation du transport en commun, la proposition gouvernementale de 1982 présentée par le ministre des Transports, Michel Clair, entend donner à ce territoire un cadre institutionnel compatible avec l'extension géographique des corridors de transport. Un de ses desseins était d'annihiler l'esprit de clocher des agents municipaux qui, jusqu'à présent, avaient miné la concertation régionale par une vision trop locale des problèmes de ce secteur. Dans ce sens, le gouvernement péquiste favorisait la création d'une structure de gestion unifiée issue de la fusion du COTREM et du Bureau de transport métropolitain (BTM), ayant des pouvoirs d'intervention dans les limites de la région métropolitaine de recensement de Montréal. Son conseil de direction serait formé en majorité d'élus (28 personnes) choisis parmi les membres de la Communauté urbaine de Montréal (14 personnes), le Conseil des maires de la Rive-sud, ainsi que par les municipalités

régionales de comtés ayant un organisme municipal ou intermunicipal de transport sur leur territoire. A ces personnes, s'ajouteraient trois délégués gouvernementaux qui veilleraient à ce que les intérêts de leur mandataire soient respectés par les intervenants locaux.

L'exploitation des systèmes demeurerait sous la supervision des sociétés de transport existantes. Par ailleurs, le ministre proposait une réforme du financement du transport collectif en vue d'améliorer le fonctionnement et l'efficacité du réseau de transport en commun.

Un profond changement organisationnel des canaux décisionnels alors en place s'imposait pour les adapter à la nouvelle configuration du réseau de transport qui s'est régionalisé avec l'intégration progressive des trains de banlieue, amorcée en juillet 1982. La raison d'être sous-jacente à l'instauration d'un organisme régional de transport (ORT) est étroitement liée avec cet événement et à la volonté gouvernementale d'établir des structures lui permettant de veiller au respect de son option d'aménagement.

Les trains de banlieue sont un des éléments ayant contribué à la remise en question, en raison de leur rayonnement spatial, de l'organisation géopolitique en place depuis plusieurs années. Cela exigeait l'extension géographique de la sphère d'action des intervenants du transport au niveau régional. D'ailleurs, un des desseins de l'organisme régional de transport était:

de planifier, de développer, de construire et de s'assurer du financement des systèmes de transport à caractère régional (métro, métro de surface, train de banlieue et autobus régionaux); ⁽¹³¹⁾

Malgré la volonté gouvernementale, le projet a été reporté de mois en mois en raison des dissensions politiques existant au sein de l'agglomération montréalaise. En septembre 1989, le gouvernement libéral revenait à la charge en décidant de financer la mise sur pied de l'ORT. A l'automne 1990, l'Assemblée nationale donna une existence légale à cet organisme.

Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998.

La plupart des projets ferroviaires d'importance, prévus sous le gouvernement péquiste, n'ont pas abouti en raison des restrictions budgétaires que les élus imposèrent dans le contexte de récession économique de 1982 ⁽¹³²⁾, ainsi que par le refus de la CUM d'accepter le plan gouvernemental quant au métro régional. Le réseau express jugé trop coûteux fut abandonné au

(131) QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Le transport en commun: Un choix régional, p. 1.

(132) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Le Virage technologique: Bâtir le Québec - Phase 2: Programme d'action économique 1982-1986, p. 159.

profit de la rénovation de la ligne Rigaud et du prolongement du métro. A ce propos, au dire d'un membre du ministère des Transports, l'on revient à des solutions plus réalistes sur le plan monétaire, après avoir trop cherché à développer des systèmes *chromés*.

Il existe une justification intimement associée à la volonté politique de ne point bouleverser la structure géographique existante dans l'agglomération de Montréal, en vue de ménager les doléances des intervenants municipaux montréalais. Le gouvernement du Québec opta pour l'amélioration des services de trains de banlieue déjà en place, sachant qu'ils sont bien implantés dans la trame urbaine, ce qui ne risquait pas d'engendrer des aspects structurants imprévus comme cela aurait pu être le cas avec le REM.

En 1988, le nouveau gouvernement libéral dévoila par l'entremise du ministre des Transports, Marc-Yvan Côté, un plan d'action global actualisé qui s'appuie sur des investissements massifs de plus de 1,6 G\$, partagés entre les gouvernements du Québec, du Canada et des municipalités de l'agglomération montréalaise ⁽¹³³⁾. Bien que 40% de cette somme seront consacrés à la modernisation et au développement des trains de banlieue ainsi que du métro souterrain, 51,9% de l'enveloppe totale sont destinés au réseau routier.

Ce choix constitue un renversement de la politique suivie depuis le milieu des années 1970 où la préséance était octroyée au transport en commun.

La priorité du gouvernement du Québec est de faciliter les déplacements de tous les citoyens par des améliorations importantes, tant au transport collectif qu'au réseau routier. ⁽¹³⁴⁾

Bien qu'au dire du ministre le plan respecte les grandes lignes de l'option préférable d'aménagement, il entend répondre aux besoins et aux demandes formulés par la population (entendre ici les démarcheurs), nonobstant que certains constituent une dénégation de ladite option. Le plan visait à susciter un consensus en conformité avec les requêtes déposées lors de Sommets socio-économiques et de la Commission parlementaire sur les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal tenus à l'été 1987 ⁽¹³⁵⁾.

Pour la première fois depuis 1976, le ministère misait intensément sur le développement (55,3%) et la réfection du réseau routier. Ce revirement suscita les doléances de plusieurs individus et de groupes environnementaux. Au sein du gouvernement, ces propositions ne font

(133) QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998: Synthèse. p. 18.

(134) Ibid., p. 5.

(135) QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998. pp. 111-115.

pas l'unanimité. En décembre 1989, le sous-ministre au développement durable du ministère de l'Environnement, Harvey Mead, affirma à la Presse canadienne:

Peut-on imaginer que chaque famille aurait son auto privée sur la terre comme chaque famille québécoise? M. Mead suggère de prendre l'autobus plutôt que l'auto. Un de ses vœux: amener le gouvernement à réviser son plan de transport pour la région métropolitaine, critiqué par les écologistes parce qu'il néglige le transport en commun. (136)

Alors que d'un côté, le ministre prévoit investir plusieurs centaines de millions de dollars dans le transport collectif de l'autre, il contrecarre cet effort financier en affectant plus de la moitié des sommes réservées au transport dans la région de Montréal, au réseau routier.

En ce qui touche le transport ferroviaire, le plan prévoit quatre interventions concrètes, soit la modernisation de la ligne Deux-Montagnes, la finalisation des travaux de même nature amorcés sur la ligne Rigaud, la rénovation de la première génération de voitures de métro (MR-63) et le réaménagement de la station de métro Longueuil. De plus, pour réduire la congestion du réseau routier, le ministère envisageait la prolongation du métro vers Bois-Franc, puis éventuellement vers Laval (ligne 2) et Montréal-Nord (ligne 5), tandis que la mise en service d'un train de banlieue qui relierait le centre-ville de Montréal et Châteauguay était envisagé (figure 16.9).

Pour mieux comprendre la remise en question du préjugé favorable à l'égard du transport collectif, il faut repositionner ce document dans son contexte politique qui répond davantage à une stratégie électorale qu'à des desseins d'aménagement comme c'était le cas sous le règne du Parti québécois. Publié à quelques mois d'un scrutin général, le plan-catalogue se veut une opération charme auprès des élus municipaux de la couronne montréalaise, tout en distribuant une manne pour les promoteurs immobiliers et les entrepreneurs en construction, agents généralement près du Parti libéral. Ces desseins sont d'autant plus fondés que le ministre des Transports, "Marc-Yvan Côté qui est aussi responsable de la caisse et de l'organisation électorale des libéraux, sait qu'une bonne partie du succès électorale du Parti québécois lui est venue des municipalités de la Rive-Sud" (137). Pour le politicologue, Daniel Latouche, ce plan qui privilégie la construction d'autoroutes sur l'île Jésus (A-15 et A-440), vers Mirabel (A-13) et dans la région de Châteauguay (A-30), constitue:

[...] la plus vaste opération de voirie électorale que le Québec ait jamais connue. Une tentative éhontée mais pleinement réussie d'acheter l'appui de tout ce que la grande région métropolitaine compte de maires et de conseils municipaux. En somme, une autoroute reconstruite au coeur de Montréal, c'est beaucoup moins de contrats de voirie, de terres agricoles "dézonées" et de nouveaux quartiers à

(136) Presse Canadienne. Le sous-ministre Harvey Mead: Les Québécois doivent donner l'exemple en diminuant leur propre consommation. Le Soleil, 27 décembre 1989.

(137) CHARTRAND, Luc (1989) OÙ va Jean Doré? p. 48.

développer que de voies de contournement tracées à travers les champs de Laval ou de Châteauguay. ⁽¹³⁸⁾

L'étalement urbain appréhendé par ces projets autoroutiers, réclamé par les maires de la couronne montréalaise et les préfets de municipalités régionales de comté, heurte les souhaits de la CUM. Comme dans le cas du REM, elle percevait que son développement territorial serait sacrifié au détriment de la couronne suburbaine, qui verrait son réseau de transport amélioré.

Par ailleurs, même si le gouvernement entend investir dans le transport en commun, ses choix ne privilégient pas nécessairement les objectifs de l'option préférable d'aménagement. L'étude du tracé de la ligne Châteauguay répond aux mêmes ambitions politiques investies dans le réseau autoroutier (c'est-à-dire satisfaire le démarchage mené par les agents politiques et socio-économiques de la rive-sud), sachant qu'une partie appréciable de l'itinéraire projeté traverse une zone agricole (figure 17.14). A l'image des autoroutes, ce train de banlieue, advenant son implantation, est appelé à servir l'étalement urbain vers ce territoire.

(138) Ibid. pp. 46-48.

figure 17.14 ici

Le transport ferroviaire conventionnel

Dans ce sous-secteur les activités relèvent plus de la volonté de défendre théoriquement, pour des préceptes politiques, l'intérêt québécois que d'agir concrètement à l'exemple de la Colombie-Britannique et de l'Ontario qui sont intervenues directement dans le transport sur rail, dès le début du XX^e siècle, pour se doter d'axes de pénétration ayant pour objectif l'initiation de l'aménagement et du développement des territoires nordiques ⁽¹³⁹⁾.

(139) Bien que le ministère des Transports analysa, dès 1983, la possibilité d'établir conjointement avec les autorités étatsuniennes, un lien par train rapide entre les villes de New-York et Montréal, cette intention était davantage fondée sur des desseins politiques que sur une volonté d'agir en ce sens. Selon un fonctionnaire de Transports Québec, c'était pour plaire au maire Jean Drapeau, dont la puissance politique suscitait la peur de certains membres du Conseil des ministres, que le gouvernement québécois commandita cette étude.

En 1989, avec la réduction des services de Via Rail, le gouvernement Bourassa a remis à l'ordre du jour la création d'un train rapide dans le corridor Québec-Windsor. Toutefois, le projet, dont les principales retombées économiques bénéficieraient au Québec, risque de basculer au profit du transport aérien, secteur dominé par des intérêts financiers canadiens. D'autant plus que vingt pour cent de leurs vols circulent dans le corridor Montréal-Toronto, qui représente la vache à lait de ces entreprises.

RIOUX, Christian

(1990) Un TGV nommé désir. p. 46.

En parallèle au Québec, la seule politique qui a prévalu en fut une d'impassibilité, laissant à des entrepreneurs privés étrangers le soin de *tisser* le réseau ferroviaire de la Côte-Nord. La construction de ces chemins de fer n'a été qu'un processus d'organisation de lignes établies à des fins mono-fonctionnelles pour évacuer les richesses minérales de l'arrière-pays vers un terminal portuaire, afin de répondre aux besoins stratégiques des États-Unis. Ces transporteurs n'avaient pas pour mission de veiller au développement et à la diversification économique des zones concomitantes à l'emprise ferroviaire.

En 1974, le Comité interministériel sur les investissements étrangers, institué par le Conseil exécutif en vue d'étudier une stratégie d'adéquation des investissements étrangers en conformité avec les intérêts du Québec, dénonçait cette situation qui laissait, entre des mains allogènes et privées, le contrôle sur ces axes structurants qui devraient être assimilés à des services publics. Toutefois, il n'allait pas jusqu'à proposer leur nationalisation, préférant plutôt utiliser la régulation pour régir leur activité.

Cette réglementation pourrait inclure un certain nombre de dispositions visant l'intégration de ces entreprises au milieu québécois, telles mettre à la disposition de citoyens canadiens - résidents québécois - un pourcentage minimum d'actions, ou transiger leurs titres dans une bourse québécoise, ou maintenir une certaine proportion de citoyens canadiens - résidents québécois - parmi leurs administrateurs et leur personnel de direction. ⁽¹⁴⁰⁾

Le gouvernement, sûrement dans l'intention de ne pas bousculer la susceptibilité des puissantes compagnies-mères, n'a jamais donné suite à cette recommandation. Cette tradition de laisser-faire fut néfaste pour l'État québécois. Lorsque le gouvernement du Québec décida de s'intéresser au transport ferroviaire au début des années 1970, il eut alors une longue pente à gravir, afin de constituer une expertise dans ce secteur et d'édicter des orientations pour ce secteur.

Malgré tout, ses gestes sont demeurés passifs et laissent une autonomie pleine et entière à un pouvoir décisionnel agissant sur l'ensemble géopolitique québécois. Par ses actions, l'autorité fédérale modèle ses interventions suivant des ambitions pan-canadiennes de développement du réseau ferroviaire plutôt que québécoises. En relation avec ce constat, le Comité interministériel dénote que la politique ferroviaire québécoise est superficielle et morcelée:

Le Québec, pour sa part, bien qu'il se soit donné dans quelques cas, depuis très longtemps, certains pouvoirs législatifs ou réglementaires dans les limites de sa juridiction, notamment en ce qui concerne le rail, n'a accordé au secteur des transports ni le même rôle ni la même importance que lui attribuait le gouvernement fédéral. Sans doute, ses lois favorisaient-elles le développement de l'industrie ferroviaire au Québec par des dispositions permettant, par exemple au ministre des Terres et Forêts d'accorder des "scrips" aux compagnies du

(140) QUÉBEC. Comité interministériel sur les investissements étrangers (1975) Le cadre et les moyens d'une politique québécoise concernant les investissements étrangers, p. 175.

chemin de fer qui construisaient une voie ferrée ou permettant au lieutenant-gouverneur en conseil d'accorder des exemptions fiscales aux compagnies entreprenant la fabrication de [matériels roulants]. Le Québec, pourtant, n'en a pas moins laissé se développer sans direction ses réseaux de chemin de fer, n'intervenant pas davantage dans les années '50 lors de la mise en place des lignes parallèles en direction des mines de fer de la Côte-Nord que lors de la construction au profit de Toronto, entre les années '20 et '30, des lignes d'accès aux richesses minières du Nord-Ontario et de l'Abitibi. (141)

Les deux principales activités ferroviaires mobilisatrices de deniers publiques, soit l'étude de faisabilité du chemin de fer pour le projet Ferchibal et l'établissement du traversier-rail, étaient issues d'ambitions investies par les gouvernants québécois afin de satisfaire, surtout dans le second cas, les demandes d'agents étatsuniens. Ceux-ci voulaient s'assurer un accès économique et fiable à leur marché domestique pour les ressources extraites ou transformées (p. ex. pâtes et papier, aluminium, etc.) au Québec. L'absence d'orientations globales assoyant clairement les desseins du volet conventionnel ont renchéri sur ce processus d'essor quasi colonial, où l'implantation d'infrastructures est associée en premier lieu aux besoins d'entreprises étrangères. En antithèse au discours nationaliste et à la situation prévalant dans le volet urbain de la politique ferroviaire, qui était fortement imbriqué avec un plan d'ensemble d'aménagement dans ce sous-secteur, les années 1970 et 1980 furent la poursuite de la prédominance des décisions entérinées à la pièce, où le démarchage par des intervenants exogènes à l'environnement québécois sont à l'origine des principaux extrants.

Contrairement au transport urbain qui est dominé par des entreprises publiques ayant pour mission de répondre aux exigences et attentes des nationaux, dont la portée géographique des activités se borne aux zones urbanisées de l'État québécois, les chemins de fer interurbains ne s'appuient pas sur les mêmes conditions d'existence. Ce mode, par sa fonction, contribua à la confection de voies d'échanges géo-économiques bâties dans une perspective de desserte continentale établie suivant les intérêts de groupes privés plutôt que de la cohésion du territoire national. Les chemins de fer de la Côte-Nord en constituent d'excellents exemples.

Ce processus fut bonifié par l'apathie des politiciens québécois ainsi que par une soumission économique et constitutionnelle historique où le réseau ferroviaire a été configuré suivant les appétences de pouvoirs extérieurs. Le traversier-rail n'échappe pas à cet archétype malgré le fait que le gouvernement du Québec participe à son installation.

Malgré que le projet Ferchibal allait servir des intérêts étrangers, il s'inscrivait davantage dans les desseins électoraux de Robert Bourassa, soucieux de donner un essor économique sans précédent à l'État québécois. Selon les promesses libérales de 1970, l'exploitation du potentiel

(141) Ibid., p. 170.

hydro-électrique et minier de la région de la Baie James constituait la clé de cette prospérité devant créer 100 000 emplois.

Localisé dans une région isolée (figure 17.15), les planificateurs devaient trouver le mode de transport optimal au point de vue économique pour évacuer le minerai de fer. Trois alternatives s'offraient pour désenclaver le territoire avec l'avant-pays, la route, le rail ou l'oléoduc. En 1974, le ministère des Transports reçut du Conseil du Trésor une somme de 750 000\$ et le mandat de “chercher à préciser, pour diverses options, les coûts de transport du minerai de fer et les frais d'établissement des infrastructures requises” (142).

Ces travaux menés sous la maîtrise d'oeuvre de la Direction des politiques et du développement aboutissent à la production d'études techniques et économiques de faisabilité pour le choix d'un

(142) Document de la session (1974), DS-501-226, Étude de factibilité des options de transport: Projet Ferchibal, Conseil du Trésor, 20 décembre 1974.

figure 17.15 ici

tronçon ferroviaire électrifié. Ce tronçon permettrait de transporter annuellement 12 Mt de minerai de fer extrait au Lac Albanel vers un terminal portuaire situé à la Baie des Ha! Ha!

Toutefois, le projet Ferchibal ne vit jamais le jour, notamment en raison du coût des infrastructures de transport nécessaires. Après avoir investi, depuis le début de la décennie 1970, plus de 5 M\$ dans la mise en valeur des gisements ferreux du Lac Albanel ⁽¹⁴³⁾, le Conseil exécutif abandonna l'idée d'exploiter ces mines, en raison de la chute des prix mondiaux du fer qui aurait affecté la rentabilité du projet.

La construction du lien ferroviaire Ferchibal et la mise en opération du traversier-rail sont d'excellents exercices géopolitiques d'infrastructures répondant davantage aux demandes de groupes financiers particuliers, qu'à l'intérêt collectif national. Cela a eu pour conséquences de renforcer la domination des capitaux étrangers et l'intégration de l'État québécois à l'ensemble économique nord-américain. Cet état de la situation n'est pas étranger au fait, qu'au cours de la période, le gouvernement, qui ne dispose pas d'orientations constructives, s'est borné à cautionner une politique de dénonciation de l'autorité centrale, sans toutefois offrir en contrepartie des solutions qui auraient corrigé les injustices créées par le régime fédéral. D'ailleurs, c'est le discours type relevé dans trois documents majeurs d'orientations politiques en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional, *Bâtir le Québec*, *Le virage technologique* et *Aménager l'avenir*, publiés par le Conseil exécutif, entre 1979 et 1983.

Lorsqu'il produit des extrants monétaires, ceux-ci sont ponctuels et limités géographiquement à une ou des régions. De plus, les coûts de ces projets sont partagés avec le gouvernement canadien par le biais des Ententes auxiliaires Canada-Québec. Ce fut le cas du traversier-rail ou de la modernisation des trains de banlieue montréalais.

(143) Société de développement de la Baie-James (1980) Rapport annuel 1979: Société de développement de la Baie-James. Montant investi au 31 décembre 1979.

A cet égard, en juillet 1985, les gouvernements canadiens et québécois ratifièrent une nouvelle *Entente auxiliaire sur le développement des transports*, dont l'objectif était de favoriser le développement économique régional, en facilitant la circulation des personnes et des marchandises sur le territoire québécois, ainsi que les échanges avec le Canada et d'autres pays (144). Trois volets s'intéressaient plus particulièrement au transport sur rail: celui des dessertes maritimes (traversier-rail), l'amélioration du transport urbain dans les grands centres du Québec (p. ex. gare intermodale de Québec) et de la recherche et du développement technologique.

L'aide au développement d'une industrie nationale du matériel ferroviaire

La politique ferroviaire des décennies 1970 et 1980 n'a pas, comme au cours des années 1867 à 1920, pour seul but d'aménager le territoire et de favoriser un développement économique intimement lié aux ressources de ces régions. Ses orientations contemporaines constituent une innovation dans le discours des hommes politiques, s'inscrivant dans le mouvement de modernisation de l'État, amorcé sous la gouverne de Jean Lesage (1912-1980). Dans *Le Virage technologique*, la raison d'être de l'intervention gouvernementale dans le transport sur rail urbain est clairement exposée:

[...] l'action gouvernementale vise à améliorer notre bilan énergétique et à engendrer au Québec des retombées économiques et technologiques importantes par le biais de grands projets d'immobilisation. (145)

L'objectif était de transformer une structure économique dominée par des capitalistes étrangers, largement arrimée sur l'exportation des richesses naturelles et cantonnée dans des secteurs traditionnels (p. ex. le textile) en décroissance vers des secteurs moteurs plus prometteurs pour l'avenir, s'appuyant sur des capitaux autochtones. Pour ce faire, le gouvernement allait jouer un rôle primordial en instaurant, en 1977, une politique d'achat chez soi auxquelles seraient soumis ces projets d'investissements publics (146).

Depuis la décennie 1960, les partis politiques qui se succédèrent à la tête de l'État, ne renièrent jamais le rôle catalyseur dévolu au gouvernement dans une société où la majorité francophone ne disposait pas des capitaux nécessaires pour investir au sein des grandes entreprises. Le gouvernement ayant des moyens politiques, législatifs et financiers, était un des seuls

(144) *Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports*. Entente conclue le 8 juillet 1985 entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec.

(145) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Op.cit., p. 158.

(146) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1979) *Bâtir le Québec: Énoncé de politique économique*, pp. 142-144.

entrepreneurs québécois capable de concurrencer sur leur terrain les multinationales étrangères. C'était le levier qui s'offrait aux francophones pour se positionner dans l'ensemble nord-américain en vue d'assurer leur survivance, en favorisant la naissance de forces économiques nationales et dynamiques.

La politique d'achat chez soi fut un de ces moyens qui contribua à la création d'un espace géo-économique québécois et amena les gouvernants à mettre de l'avant de grands projets mobilisateurs, telle la prolongation du métro qui permet de soutenir l'économie, notamment en période de récession. Chaque fois que le secteur public doit acquérir des biens, il privilégie l'octroi de ces contrats d'approvisionnements à des compagnies propriétés de nationaux (p. ex. Bombardier). Jusqu'en 1979, aucun gouvernement québécois ne s'était intéressé à établir une stratégie d'actions dans l'intention de répondre à ces ambitions. En antinomie au laisser-faire ayant prévalu jusqu'au milieu des années 1970, le gouvernement Lévesque entreprit d'encadrer ces changements en créant un marché interne par l'activité générée par de grands projets d'investissements publics.

La demande suscitée par les grands projets industriels offre une occasion unique de redéployer et de modifier la structure économique du Québec en suscitant la croissance et la création d'entreprises qui peuvent compter sur des marchés en pleine expansion, qui font appel à une main-d'oeuvre hautement qualifiée et qui dépendent du développement de technologies originales. ⁽¹⁴⁷⁾

L'intégralité de ce processus reposait sur les propositions contenues dans l'énoncé de politique économique, *Bâtir le Québec* et son plan d'action *Le virage technologique*. Ces propositions misaient sur l'épanouissement des forces de l'économie nationale en articulant la stratégie d'action autour d'une meilleure intégration des secteurs industriels, sur la promotion et l'exportation de la production québécoise. De plus, ces changements ne pourraient s'effectuer sans que les agents économiques se donnent les moyens pour favoriser l'innovation industrielle et technologique, en appuyant l'essor de la recherche et développement afin que le Québec puisse préserver son autonomie et sa place dans le peloton des nations industrialisées.

Suivant l'exemple ontarien de l'industrie de l'automobile, les dirigeants péquistes voulaient développer une structure économique fortement maillée, tablant sur la sous-traitance. Cette approche privilégiait une des forces de l'économie québécoise, soit les petites et moyennes entreprises (PME), contrôlées en majorité par des francophones, lesquelles bénéficieraient de l'expertise acquise de Bombardier, permettant de s'adapter à l'évolution technologique et d'affronter éventuellement la concurrence sur les marchés mondiaux. Dans le secteur ferroviaire, cette stratégie favorise l'utilisation de la main-d'oeuvre québécoise spécialisée, tout en offrant des débouchés d'emplois intéressants à des diplômés universitaires (p. ex.

(147) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Op.cit., p. 38.

ingénieurs), qui n'ont pas à s'exiler hors des frontières du Québec pour occuper un travail compatible avec leur scolarité.

Dans un autre ordre d'idées, sachant que de 10% à 25% de produits sidérurgiques entrent dans la fabrication de matériel ferroviaire ⁽¹⁴⁸⁾, l'essor de ce secteur était appelé à fournir un débouché à la production minière québécoise (p. ex. Sidbec), réduisant d'autant plus sa dépendance vis-à-vis l'exportation sur les marchés internationaux.

Ainsi, la politique ferroviaire devait concourir à un ensemble d'objectifs structureaux, afin que les citoyens québécois occupent la place qui leur revient dans l'essor économique de leur État. En 1983, dans le sillon de ces réflexions, le ministère des Transports publia *Les voies de l'avenir*, qui se veut un document synthèse de l'état de la recherche-développement en transports au Québec, ainsi que sur la stratégie d'action à prendre pour renforcer cette sphère d'activité si essentielle à l'évolution de ce domaine ⁽¹⁴⁹⁾. Il était ainsi recommandé que l'industrie du matériel ferroviaire porte son intérêt pour la technologie des trains rapides, aux systèmes ferroviaires urbains, ainsi qu'à l'amélioration des composantes mécaniques (p. ex. bogie mécano-soudé) et périphériques de ces équipements (p. ex. l'électrification de réseaux) ⁽¹⁵⁰⁾.

C'est dans cette trame que la politique ferroviaire urbaine a pris réellement son envol. En 1974, en vertu de la première phase de prolongement du métro, puis en 1980 par l'élargissement du *Programme d'aide au transport en commun* à l'achat de matériel ferroviaire, le gouvernement entendait injecter des millions de dollars dans le circuit économique québécois. Depuis, cette manne bénéficia aux entreprises locales, dont la multinationale Bombardier, une force en émergence est le centre d'attraction.

Propriété

Programme du traversier-rail (COGEMA/SOPOR)

a. Objectifs et raisons d'être

En vertu de sa loi constitutive, la Compagnie de gestion de Matane (COGEMA) détient le mandat d'assurer le transport maritime entre l'Est du Québec et la Côte-Nord, afin de relier cette

(148) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1979) Op.cit., pp. 486-487.

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

(150) Ibid., pp. 155 et 169.

dernière région aux services ferroviaires nord-américains. Elle possède aussi le droit d'acquérir des navires afin de s'acquitter de sa tâche. Quant à la Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive (SOPOR), elle gère les installations ferro-portuaires localisées à Matane et à Baie-Comeau.

La raison d'être de ce programme fut motivée essentiellement par les besoins des grandes multinationales étrangères installées sur la Côte-Nord pour l'exploitation des richesses naturelles du pays. Dès les années 1950, des groupes de citoyens des deux rives souhaitèrent l'établissement de ce lien maritime, afin d'y favoriser le développement économique. Au cours de la décennie suivante, des entreprises, comme la compagnie minière Québec-Cartier, abondèrent dans le même sens. La mise en service d'un traversier-rail devait favoriser un accès plus rapide et à des coûts moindres aux grands centres industriels nord-américains. Finalement, au début des années 1970, le projet fut remis à l'ordre du jour lorsqu'une étude commandée par le gouvernement fédéral en vue d'analyser le transport dans le Bas-Saint-Laurent recommanda la création de ce service, afin de donner une impulsion nouvelle aux échanges interives ⁽¹⁵¹⁾.

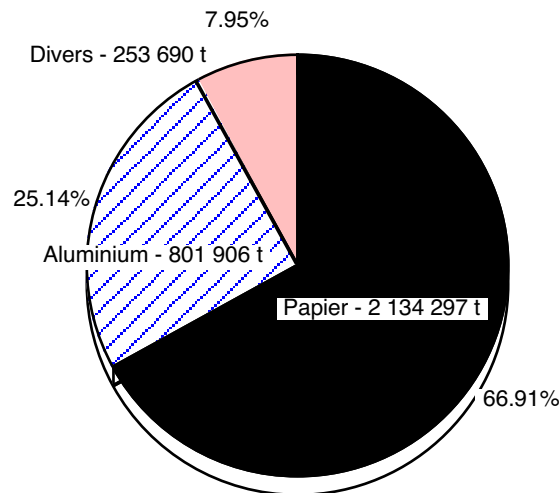
b. Extrants du programme et ressources financières allouées

Depuis sa création en 1975, le gouvernement a alloué une somme de 3 831 772\$ au programme. Entre 1975 et 1978, 2 M\$ ont été consacrés au capital de la SOPOR, tandis que 781 000\$ furent octroyés à des firmes d'ingénieurs. Finalement, en 1979, le gouvernement du Québec consentait à verser, durant trois ans, 350 000\$ dans le dessein d'aider la Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive à rembourser un emprunt qu'elle avait contracté. Quant à la Compagnie de gestion de Matane, le gouvernement du Québec possède dans cette entreprise une participation minoritaire (7%) par le biais de la Société des traversiers du Québec, tandis que la Canadian National est l'actionnaire principal (49%).

Depuis son inauguration en 1978, le service de traversier-rail a été utilisé presque essentiellement pour le transport de papier produit par la compagnie de papier Québec et Ontario, ainsi que d'aluminium manufacturé par Métaux Reynolds à leur usine de Baie-Comeau (figure 17.16).

(151) LALONDE, VALOIS, LAMARRE, VALOIS ET ASSOCIÉS (1970) Étude de transport de l'Est du Québec: Rapport général, p. C23-12.

Figure 17.16: TRAFIC MARCHANDISES DE LA COGEMA, 1980-1987



Source: Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive

c. Organisme responsable du programme

La Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive est une société d'État créée par le gouvernement du Québec en 1975. C'est le ministère des Transports qui est responsable de cet organisme. Cinq personnes siègent sur son conseil d'administration. Une est désignée par le ministère des Transports, une par CN Rail, tandis que les autres nominations sont du ressort de la ville de Baie-Comeau. Par ailleurs, la Compagnie de gestion de Matane est une entreprise à capital-actions, créée en vertu de la *Loi concernant la Compagnie de gestion de Matane Inc* ⁽¹⁵²⁾.

d. Clientèle-cible du programme

Le service est utilisé principalement par deux entreprises étatsuniennes, soit les Métaux Reynolds et la compagnie de papier Québec et Ontario, toutes deux localisées à Baie-Comeau.

e. Durée du programme

Le service de traversier-rail a été inauguré le 26 janvier 1978. Il est en activité 12 mois par année durant les jours ouvrables.

Distribution

Programme d'aide au transport en commun

(152) Loi concernant la Compagnie de gestion de Matane. S.Q. 1975, c.105.

a. Objectifs et raisons d'être

Le programme a pour ambition de soutenir, principalement dans les grandes agglomérations urbaines québécoises, le transport collectif comme alternative au déplacement individualisé, tout en appuyant l'essor et la consolidation des réseaux existants, ainsi que des services fiables pour la population (153). Par ailleurs, même si ce but n'est pas spécifié dans sa description ministérielle officielle, son volet transport sur rail constitue, aggloméré avec la politique d'achat chez-soi, un instrument de développement économique, qui assiste l'essor de l'industrie du matériel ferroviaire.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

Dans ses premières années d'existence, le programme se limitait à l'octroi de subsides aux organismes publics de transport en commun (OPT), afin qu'ils puissent acquérir des autobus et financer leurs déficits d'exploitation. En 1976, le ministère élargissait les subventions aux immobilisations à la construction du métro et introduisait le financement d'une partie (60%) de la dette contractée à ce poste par la STCUM (tableau 17.1). Ces mesures avaient pour ambition d'améliorer le service dispensé et l'achalandage tout en répartissant, sur une base nationale, le paiement du déficit encouru pour le métro dont les activités ne peuvent être autofinancées par les seules contributions des usagers.

Le 1^e janvier 1980, le programme est modifié afin de l'adapter aux nouvelles priorités gouvernementales. Dans le dessein d'attirer plus d'usagers, de réduire les coûts et la dépendance énergétique de l'État (objectif qui n'est pas étranger à l'option souverainiste des gouvernants qui vise à accroître l'autonomie économique du Québec), ainsi que concourir aux orientations de l'option préférable d'aménagement, le ministère introduisit une série de subventions pour bonifier la qualité du service, telle la construction de terminus (75%) et pour l'instauration des laissez-passer mensuels (30%) (154).

Pour le transport ferroviaire, le programme d'aide comporte deux volets: les subventions à l'exploitation et les subventions aux immobilisations. Le premier groupe comporte une aide de fonctionnement équivalente à quarante pour cent des revenus d'exploitation des entreprises de transport publique. Afin de réduire les charges imputables au programme, le gouvernement Bourassa a poursuivi un virage amorcé en 1984, en prenant des mesures pour réduire la part du

(153) QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Programmes et mesures d'aide financière du ministère des Transports du Québec. p. 9.

(154) Ibid.

gouvernement dans les dépenses d'exploitations des OPT. En 1988, le ministère des Transports a remplacé cette formule dite flottante par une enveloppe budgétaire fermée et indexée chaque année (maximum de six pour cent). Cette décision a eu pour conséquence de transférer vers les gouvernements municipaux et les usagers une partie du fardeau imputable aux coûts de fonctionnement du transport en commun (155).

L'ensemble des organismes publics de transport en commun créés par l'Assemblée nationale sont admissibles à cette subvention. A cette aide universelle s'ajoute, pour la STCUM depuis 1982, une subvention au déficit résiduel pour les trains de banlieue. Quant aux subventions à l'exploitation, depuis le 1^e janvier 1980, elles couvrent 100% des coûts engagés pour la construction du métro de Montréal. En ce qui concerne les investissements effectués jusqu'au 31 décembre 1979, ils sont remboursés dans une proportion de 60%, en vertu des anciennes modalités du programme d'aide.

De plus, une subvention à l'établissement de systèmes de transport rapide (p. ex. métro), permet à un OPT de faire payer 100% des coûts imputables par le gouvernement. Toutefois, ces systèmes doivent avoir été prévus dans le programme triennal d'immobilisations de l'organisme requérant, lequel doit recevoir l'approbation gouvernementale avant de procéder à son implantation.

Finalement, le ministère offre à tout OPT qui en fait la demande, une aide couvrant la moitié des déboursés engagés pour la réalisation d'études et de projets expérimentaux ayant pour dessein de raffiner un service de transport collectif. Dans le cadre de son projet d'implantation d'un métro de surface, la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec a obtenu, en 1988, une telle subvention pour défrayer les coûts (650 000\$) d'une étude de faisabilité (156).

Tableau 17.1: SOMMES VERSÉES PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC A LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE URBAIN EN VERTU DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN, 1971-1990

Années	Métro-Service de la dette	Métro-Construction	Trains de banlieue
---------------	----------------------------------	---------------------------	---------------------------

(155) Dans le contexte des compressions budgétaires visant à réduire le déficit gouvernemental, le ministre des Finances annonça dans son Discours du Budget que le gouvernement du Québec projetait de demander aux municipalités d'assumer les dépenses d'exploitation du transport en commun. Ce montant s'élevait à 276,9 M\$ pour l'année financière 1990-1991.

QUÉBEC. Ministère des Finances (1990) Budget 1990-1991: Discours sur le budget et Renseignements supplémentaires. p. 26.

(156) ROUTHIER, Benoît. Étude sur le métro léger: Forgues ne retire pas ses propos. Le Soleil. 1^e novembre 1990, p. A13.

1971-1972	7 500 000\$		
1972-1973	9 500 000\$		
1973-1974	5 400 000\$		
1974-1975	20 000 000\$		
1975-1976	20 000 000\$		
1976-1977	25 000 000\$		
1977-1978	29 975 000\$		600 000\$
1978-1979	47 100 000\$		2 376 000\$
1979-1980	52 000 000\$		
1980-1981	76 664 000\$		2 338 659\$
1981-1982	88 000 000\$		
1982-1983	85 199 000\$	101 484 100\$	4 238 142\$
1983-1984	92 192 000\$	84 295 400\$	13 784 934\$
1984-1985	94 071 000\$	102 885 500\$	17 588 158\$
1985-1986	108 818 000\$	109 104 100\$	18 500 072\$
1986-1987	113 200 000\$	109 036 400\$	20 188 652\$
1987-1988	122 300 000\$	105 927 600\$	20 062 687\$
1988-1989		117 649 500\$	21 464 115\$
1989-1990			22 000 596\$

Source: QUÉBEC. Ministère des Transports. Direction du transport terrestre des personnes.

c. Organisme responsable du programme

La Direction générale du transport des personnes et des marchandises du ministère des Transports en assume la gestion et le contrôle.

d. Clientèle-cible du programme

Pour le volet transport ferroviaire urbain, le programme est accessible en principe à l'ensemble des organismes publics de transport en commun. Cependant, dans la pratique, seule la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui justifie sur son territoire un bassin de population suffisant pour autoriser l'implantation de ce type de technologie, en a été l'unique bénéficiaire jusqu'à ce jour.

e. Durée du programme

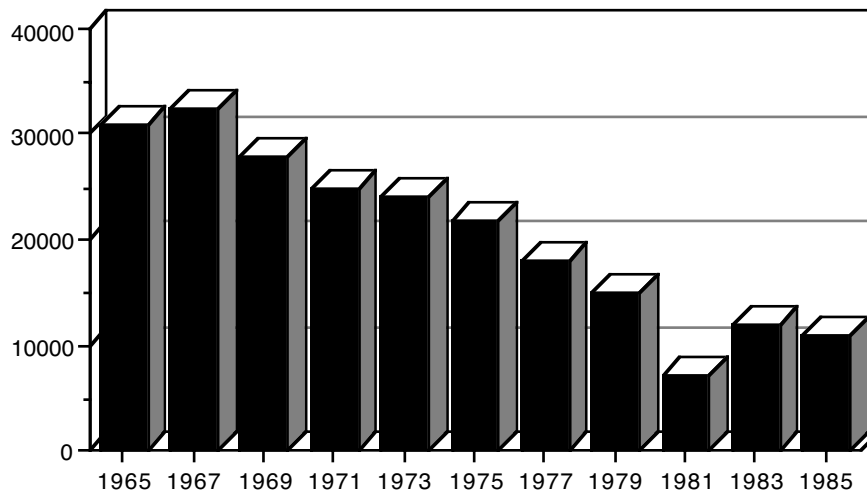
Le programme a été instauré en 1973, après avoir subi des modifications parfois majeures, afin de l'adapter aux nouveaux besoins et améliorer les moyens pour mieux concourir à la réalisation des objectifs recherchés. Il était toujours en vigueur le 31 décembre 1990.

Programme de modernisation des services de trains de banlieue de la région de Montréal

a. Objectifs et raisons d'être

Depuis le milieu des années 1960, l'achalandage du réseau montréalais de trains de banlieue, inauguré au début du XX^e siècle, n'avait cessé de péricliter. Les données de la ligne Deux-Montagnes sont représentatives de cette tendance (figure 17.17).

Figure 17.17: ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE QUOTIDIEN (LIGNE DEUX-MONTAGNES), 1965-1985



Source: QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Ligne Montréal/Deux-Montagnes. pp. 2 et 3.

Un service déficient, dû au manque d'intérêt des compagnies ferroviaires, allié à un matériel roulant vétuste, en regard du développement du réseau autoroutier et à l'augmentation rapide des tarifs, contribuèrent à accentuer ce déclin vers 1975. En parallèle, le fonctionnement des trains devint particulièrement onéreux pour les transporteurs au fur et à mesure que le nombre d'usagers diminuait, d'autant plus que le gouvernement fédéral n'amortissait pas ces pertes. Alors qu'au cours des années 1960, le déficit du Canadian National imputable à son service canadien des trains de banlieue (régions de Montréal et de Toronto) s'établissait à 1,6 M\$, dans la décennie suivante le manque à gagner s'élevait à 15 M\$⁽¹⁵⁷⁾. De là détermination de se retirer de ce secteur. Ce processus fut amorcé suite à la création de Via Rail en 1977.

Devant cette volonté de désengagement, deux choix s'offraient au gouvernement du Québec: laisser-aller la suppression pure et simple des services avec toutes les conséquences négatives que cela pourraient avoir sur l'aménagement urbain et sur le réseau routier montréalais ou

(157) CANADA. Groupe de travail chargé de l'examen des programmes (1985) Croissance économique: Transports. pp. 239-255 et 297.

intervenir financièrement pour préserver les trains de banlieue, composante essentielle du transport en commun régional. Dans le dessein d'améliorer la qualité du service dispensée et d'appuyer le transport collectif, l'Administration Lévesque opta pour la seconde alternative, afin de revivifier l'utilisation de ce mode de transport par les banlieusards. Les lignes Deux-Montagnes, Rigaud et Saint-Hilaire (suppression du service en 1988) étaient visées par le programme.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

La *Loi nationale des transports* laisse aux États partenaires toute latitude quant au transport urbain. En contrepartie, le gouvernement du Canada n'a pas l'obligation de supporter financièrement les trains de banlieue opérés par le CN Rail et le CP Rail. A cet égard, le programme fédéral de subventions aux services ferroviaires de voyageurs ne s'appliquait pas à ces lignes ⁽¹⁵⁸⁾. Toutefois, bien que reconnaissant les pouvoirs des États partenaires dans ce sous-secteur, les trains de banlieue, propriété d'entreprises fédérales, relevaient du Parlement central, ce qui créa chez les gouvernants québécois un sérieux dilemme. Ne voulant point créer un précédent, en assumant totalement les frais imputables à l'opération et à la modernisation de ces chemins de fer relevant de la compétence fédérale, le gouvernement a obtenu après de pénibles négociations, une contribution monétaire canadienne à l'intégration de ce service au réseau de la STCUM, ainsi que la ratification d'ententes décennales avec les compagnies ferroviaires pour l'utilisation de ces lignes ⁽¹⁵⁹⁾.

Le coût total de ce programme conjoint était de 57,5 M\$, pour l'amélioration des trains de banlieue et des infrastructures périphériques (p. ex. gares, aménagement de stationnements). Cinquante millions furent engagés par le gouvernement fédéral, auxquels s'ajoutait un montant de 7,5 M\$ versé par le gouvernement du Québec. L'apport fédéral émanait de deux sources. Une somme de 30 M\$ provenant du *Programme d'aide au transport urbain (PATU)*, qui comprend la quote-part québécoise de 7,5 M\$ et 20 M\$ provenant d'une subvention fédérale ad hoc. Quant au CN Rail, afin de se départir plus rapidement de la ligne Deux-Montagnes, il verserait 10 M\$ pour les travaux devant y être effectués. A l'apport québécois original qui devait servir à défrayer des études et plans techniques ainsi que certains travaux s'ajouta, en avril 1988, un montant de 31,6 M\$ pour l'acquisition de 24 voitures de type pousseur-tireur, manufacturées à La Pocatière par la Division du transport en commun de Bombardier.

(158) Ibid., p. 297.

(159) QUÉBEC. Ministère des Affaires intergouvernementales (1983) Rapport annuel 1982-1983: Ministère des Affaires intergouvernementales, p. 58.

En 1989, les gouvernements avaient investi 54,5 M\$ pour la modernisation de la ligne Rigaud. D'autre part, il était prévu que des travaux de même nature devant être entrepris sur la ligne Deux-Montagnes, avant 1992, nécessiteraient 175 M\$. La cure de rajeunissement apportée à la ligne Rigaud, de même que son incorporation au réseau de la STCUM ont porté fruit. Entre 1982 et 1987, sa clientèle en période de pointe matinale a augmenté de 170% ⁽¹⁶⁰⁾.

c. Organisme responsable du programme

La Direction générale du transport des personnes et des marchandises du ministère des Transports est le maître d'oeuvre du programme de modernisation des trains de banlieue. Toutefois, ses décisions et actions devaient être approuvées par le ministère des Transports du Canada en conformité avec les modalités prévues dans l'accord intergouvernementale de 1981.

d. Clientèle-cible du programme

Les résidents des municipalités de l'Ouest de l'île de Montréal, de l'île Perrot, de l'île Jésus, de Deux-Montagnes et la rive-sud.

e. Durée du programme

Le programme de modernisation a débuté avec la ratification de l'entente canado-qubécoise le 29 avril 1981. Il était prévu que les travaux devaient être achevés le 31 mars 1984. Toutefois, une des conditions posées pour que le gouvernement fédéral verse sa contribution monétaire, c'est-à-dire la négociation de contrats d'exploitation entre le gouvernement du Québec et les compagnies ferroviaires impliquées ayant échoué, l'échéancier original a dû être reporté de cinq ans.

Programme sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer

a. Objectifs et raisons d'être

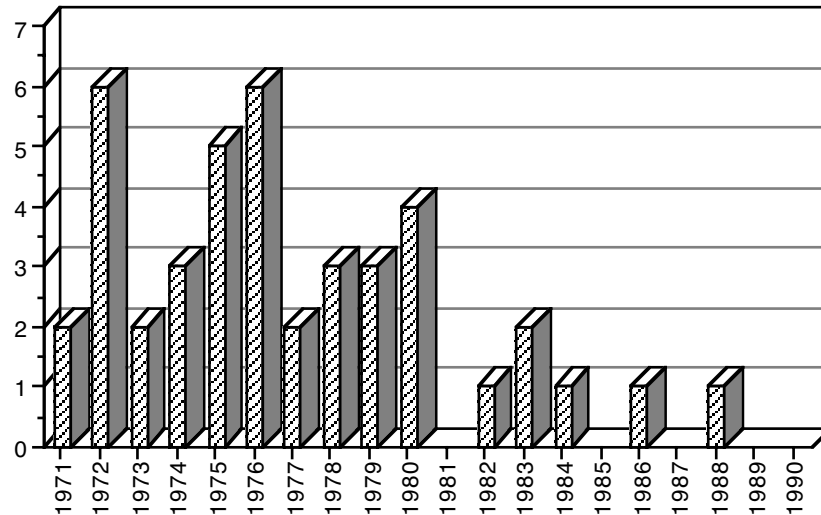
Les objectifs et les raisons d'être sont similaires à ceux invoqués pour la période 1921-1970.

b. Extraits du programme et ressources financières allouées

(160) QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Op.cit., p. 99.

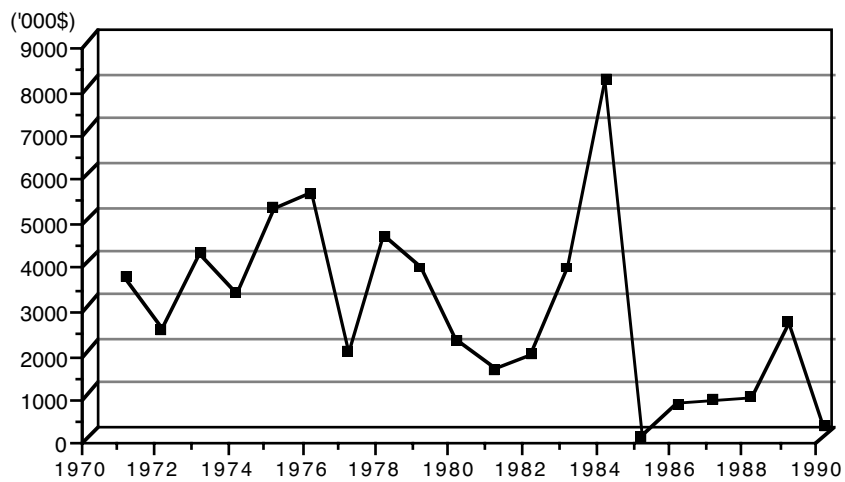
Par rapport à la décennie précédente, la suppression de passages à niveau est en nette régression durant la période 1971-1990. Seulement 46 étagements ont été construits en vue d'améliorer la sécurité sur les routes québécoises comparativement à un nombre record de 258 au cours des années 1960 (figure 17.18). Cette tendance est intimement liée avec la fin des grands investissements publics en matière de constructions d'autoroutes qu'a connu le Québec au milieu de la décennie 1970, ainsi que de l'expiration du *Programme d'aide au transport urbain* .

Figure 17.18: PASSAGES A NIVEAU SUPPRIMÉS AU QUÉBEC, 1971-1990



Source: QUÉBEC. Ministère des Transports. Service des utilités publiques

Figure 17.19: DÉPENSES CONSACRÉES A LA SUPPRESSION DE PASSAGES A NIVEAU, 1971-1990



Source: QUÉBEC. Ministère des Transports. Service des utilités publiques.

Un montant total de 61 350 247\$ a été consacré pour la suppression des passages à niveau au cours de la période de référence. C'est en 1984, année de l'échéance du PATU, que 13,2% ou 8 101 716\$ de cette somme furent dépensés.

c. Organisme responsable du programme

Le fonctionnement administratif du programme et la répartition des pouvoirs entre les gouvernements québécois et canadien sont quasi similaires à ceux qui prévalaient en 1970. Toutefois, c'est le ministère des Transports qui en collaboration avec les Affaires municipales en assument désormais l'application.

d. Clientèle-cible du programme

La clientèle-cible du programme est identique à celle des années 1921-1970.

e. Durée du programme

Le programme en vigueur le 1^e janvier 1971 a été reconduit d'année en année. Toutefois, avec la fin du *Programme d'aide au transport urbain (PATU)*, résulta d'une entente canado-québécoise, la contribution fédérale automatique s'est achevée le 31 mars 1984 après avoir été la règle depuis le 1^e avril 1978. Depuis, les gouvernements du Québec et du Canada interviennent d'une façon discrétionnaire pour la suppression de passages à niveau.

Réglementation

Dans le cadre de ses responsabilités législatives, le ministère des Transports a entrepris la révision de la réglementation économique et de la sécurité dans le domaine des transports. A l'image du courant nord-américain, les années 1980 furent au Québec celles de la déréglementation des activités de transport. Le secteur ferroviaire n'y échappa pas.

Avec l'adoption en 1984 de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives* (S.Q. 1984, c.47), l'Assemblée nationale alléga le processus d'obtention des permis de transport ferroviaire. Par ailleurs, en 1988, le Parlement a actualisé la réglementation sur la sécurité ferroviaire en votant la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé* ⁽¹⁶¹⁾.

(161) *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*, S.Q. 1988, c.57.

Programme de réglementation économique

a. Objectifs et raisons d'être

En novembre 1985, le cadre réglementaire inflexible ayant prévalu depuis plusieurs décennies céda sa place à un processus assoupli de réglementation des activités de transports. Le but de cette réforme était de briser les grands monopoles afin d'encourager, par la libéralisation des activités dans ce domaine, la création de nouvelles entreprises. L'avènement de celles-ci devait introduire une meilleure concurrence, laquelle ne pourrait qu'être bénéfique pour le consommateur, quant au prix et au choix du service.

Toutefois, dans le secteur ferroviaire, étant donné les caractéristiques des compagnies sous juridiction québécoise, le nouveau mécanisme s'est résumé, à toute fin utile, à la réduction des procédures administratives et des frais encourus pour l'approbation de leurs demandes tarifaires par la Commission des transports du Québec.

b. Extrants du programme

Avant novembre 1985, c'était la Commission des transports du Québec qui fixait, après qu'une série d'étapes (p. ex. publications des demandes tarifaires dans la Gazette officielle du Québec) et certains délais aient été franchis, les taux de péages et les tarifs de l'entreprise requérante.

Désormais, le transporteur dépose ses taux de péages et ses tarifs devant la Commission, lesquels deviennent automatiquement en vigueur le jour de leur dépôt. Cependant "s'ils comportent une augmentation par rapport à un taux existant", ces nouveaux taux s'appliquent vingt jours après la date du dépôt ⁽¹⁶²⁾. Ces changements ont permis d'accélérer le processus administratif.

c. Organisme responsable du programme

La Commission des transports du Québec est mandatée par l'Assemblée nationale pour administrer, appliquer et veiller au respect des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi.

(162) Loi des chemins de fer. L.R.Q., c.C-14, article 123.

d. Clientèle-cible du programme

La clientèle-cible est identique à celle des années 1867 à 1970.

e. Durée du programme

Nonobstant les modifications législatives qui lui ont été apportées au fil des ans, c'est un programme continu qui était en vigueur le 1^e janvier 1970 et l'était toujours au 31 décembre 1990.

Programme de réglementation de la sécurité

a. Objectifs et raisons d'être

Le volet sécurité ferroviaire a été entièrement révisé et adapté aux réalités technologiques contemporaines, donnant naissance à la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*. Cette loi s'applique non seulement aux chemins de fer conventionnels sous juridiction québécoise, mais aussi aux équipements ferroviaires utilisés par une centaine d'entreprises sur leurs propriétés (163), aux tramways, aux métros, aux monorails, ainsi qu'à tout système utilisant des voies de guidage, de même qu'aux passages à niveau (164). Toutefois, suite au démarchage effectué par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, son métro n'est pas soumis aux dispositions concernant les travaux de construction (165).

b. Extraits du programme

Le ministère des Transports détient les pouvoirs législatifs et les moyens pour faire respecter les normes de construction et d'opérations des systèmes de transport terrestre guidé, édictés par la loi. De plus, il peut mener des inspections et des enquêtes relativement aux activités ferroviaires relevant de sa juridiction.

(163) QUÉBEC. Ministère des Transports (1990) Ministère des Transports: Rapport annuel 1988- 1989. p. 34.

(164) Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. S.Q. 1988, c.57, article 1, paragraphe 1.

(165) Ibid., section I.

Par ailleurs, le Fonds d'inspection des chemins de fer, utilisé par le gouvernement depuis 1880 pour amortir les frais d'inspection, fut aboli lors de la sanction de la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*. Les sommes du Fonds ont été transférées au Fonds consolidé du revenu. N'ayant rapporté en 1987 que 3 743,75\$, son existence n'était plus justifiée, d'autant que le mode de prélèvement, s'établissant sur le nombre de kilomètres de voies possédés et en usage, créait une injustice à l'égard du Chemin de fer Cartier. Cette compagnie opérant le plus important chemin de fer sous juridiction québécoise, était également le principal cotisant à la caisse d'inspection.

c. Organisme responsable du programme

La Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises du ministère des Transports, par l'entremise de son Service du transport ferroviaire, s'occupe d'appliquer la loi.

d. Clientèle-cible du programme

La clientèle-cible du programme est identique à celle des années 1867 à 1970.

e. Durée du programme

Nonobstant les modifications législatives qui lui ont été apportées au fil des ans, c'est un programme continu qui était en vigueur le 1^e janvier 1970 et l'était toujours le 31 décembre 1990.

17.3 CONCLUSION

Cette dernière phase de la politique ferroviaire fut marquée par une nouvelle dynamique qui redonna au transport sur rail une place de choix pour l'aménagement du territoire et le développement économique régional au Québec. Nonobstant, cette fonction privilégiée n'était plus celle qui était octroyée à ce mode au XIX^e siècle, d'autant plus que les investissements québécois dans ce secteur se concentrent désormais dans la région de Montréal.

Au cours des décennies 1970 et 1980, les problèmes occasionnés par le développement sauvage de l'agglomération montréalaise, amenèrent les gouvernants à repenser l'organisation spatiale de la région. Pour appuyer leur plan, le transport collectif, dont les systèmes sur rail constituaient

un apport majeur qui contribuerait à la concrétisation de leurs ambitions, furent remis à l'ordre du jour dans les priorités gouvernementales, d'autant plus que cela permettrait d'appuyer l'essor d'un secteur industriel.

En présence d'un mode de transport technologiquement similaire à celui ayant participé à l'essor de l'économie québécoise à la fin du XIX^e siècle, sa fonction sur le territoire ainsi que les attentes qu'investissent aujourd'hui à son égard les agents du système québécois résultent d'une longue évolution où le contexte géopolitique du Québec y fut pour quelque chose. Désormais, les gouvernants québécois font du transport sur rail essentiellement un instrument au service d'un aménagement urbain planifié plutôt que d'une politique nationale d'aménagement du territoire, en raison du partage des pouvoirs constitutionnels limitant son action géographique dans ce secteur.

INTRODUCTION

Cette cinquième partie se veut l'aboutissement de la thèse. Après avoir présenté le processus et les structures ayant contribué à modeler la politique ferroviaire, laquelle à son tour par ses extrants façonna la géographie québécoise, il s'avère indispensable d'analyser ses effets sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique régional. Cet exercice, qui permet de vérifier une des hypothèses de la recherche, offre au chercheur s'intéressant à l'étude géographique des politiques publiques, l'occasion d'évaluer concrètement, à partir d'indicateurs, l'apport spatial et économique des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Québec. Ainsi, il pourra découvrir si ce mode de transport soutenu par les pouvoirs publics a réellement constitué un élément-déclencheur pour l'épanouissement des espaces desservis, remplissant ainsi les aspirations et les objectifs investis par les administrateurs de la politique ferroviaire.

L'étude approfondie d'une seule entreprise ferroviaire et d'un nombre restreint de régions, au détriment d'une analyse géographique pan-québécoise mais plus sommaire, reposait sur la volonté de mieux cerner les conséquences de l'intervention gouvernementale dans ce secteur, tout en analysant les mutations géo-économiques qu'engendrèrent le chemin de fer sur une terre pionnière. C'est d'ailleurs pour appuyer l'essor de ces espaces qu'une part importante des deniers que le gouvernement du Québec attribua dès la décennie 1870, dans le cadre de son programme d'aide, furent consacrés aux chemins de fer voués à la colonisation.

Un second motif, celui-là plus technique, appuya ce choix. L'absence de données statistiques désagrégées pour plusieurs de ces entreprises, en raison de leur intégration progressive aux deux grands réseaux ferroviaires canadiens, ne permet pas de mener une analyse qui s'étendrait sur une longue période. Seules quelques compagnies, dont celle du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean (jusqu'en 1914), ainsi que du Québec Central, ayant conservés leur intégrité statistique dans les compilations annuelles du ministère fédéral des Chemins de fer et Canaux autorisent un tel exercice.

Cette situation est sans contredit un frein à la réalisation d'études générales ou monographiques s'intéressant à la portée géographique de la politique ferroviaire québécoise sur son territoire, au profit de travaux devant s'appuyer sur la structuration du réseau ferroviaire canadien comme base d'analyse. Dans une perspective d'étude québécoise, cela constitue un handicap sérieux pour le progrès des connaissances dans ce secteur, d'autant plus que plusieurs des archives statistiques des entreprises ferroviaires ont été détruites ou perdues. Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental en constituent un exemple éloquent.

CHAPITRE XVIII

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

Après la société d'État Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean (QLSJ) constitue le projet qui suscita le plus l'attention des forces sociétales et gouvernementales, au cours de la première phase de la politique ferroviaire (1867-1920). C'est pour ce motif que l'entreprise a été retenue aux fins de la présente analyse géographique, d'autant plus que le QLSJ constitue l'extrant par excellence du processus sociétal type ayant entouré l'intervention québécoise dans ce secteur.

Jusqu'à ce jour plusieurs historiens se sont intéressés à cette voie ferrée qui désenclava le Saguenay-Lac-Saint-Jean et favorisa son intégration géo-économique et géopolitique à la ville de Québec ⁽¹⁾. Bien que tous s'entendent pour reconnaître qu'il a contribué intensément à l'aménagement du territoire et au développement économique régional de ce coin de pays, peu de personnes se sont attardées à étudier en profondeur la symétrie existante entre ce mode de transport et le développement qui suivra son implantation. C'est pour remédier à cette carence en vue de répondre aux avenues proposées antérieurement dans certains mémoires et thèses qu'il fut décidé de mener cette étude de cas. Un tel exercice constitue pour la géographie québécoise une quasi première. Ce domaine de recherche a été généralement négligé par les membres de la discipline, en comparaison avec les travaux effectués relativement aux réseaux ferroviaires chinois, étatsuniens et soviétiques ⁽²⁾.

(1) GAGNON, Rodolphe (1967) Le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean.

GERVAIS, Gaétan (1978) L'expansion du réseau ferroviaire du Québec (1875-1895).

DE LAUNIERE-DUFRESNE, Anne-Marie (1976) L'épopée du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean.

(2) LIANG, Ernest (1982) China: Railways and Agricultural Development 1875-1935.

Le territoire étudié recouvre l'ensemble des régions desservies par le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, c'est-à-dire le Saguenay, le Lac-Saint-Jean, Portneuf, le Comté de Québec et Québec-Est (figure 18.1). Toutefois, les effets de ce moyen de transport s'étant fait surtout sentir au Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'analyse portera principalement sur ces deux districts, sans toutefois exclure des références occasionnelles quant aux trois autres comtés.

La thèse portant sur les activités ferroviaires du gouvernement du Québec, l'étude de cas porte sur la période 1871-1921. Ces années sont celles où l'Administration intervient d'une façon prépondérante afin d'octroyer une impulsion au QLSJ. C'est également durant cette phase que les principaux effets du chemin de fer furent distribués sur le territoire nouvellement servi. Toutefois, cette délimitation temporelle n'exclut pas des références plus contemporaines, sachant qu'à la fin de la décennie 1980, le chemin de fer est revenu dans l'actualité.

18.1 DE LA COLONISATION A L'INDUSTRIALISATION

L'idée de désenclaver le Saguenay-Lac-Saint-Jean germa dès le milieu du XIX^e siècle. Pendant plusieurs années, en l'absence de routes, le bateau constitua le seul moyen d'accès à la région. Il fallait lui trouver une alternative, en raison de la lenteur et du caractère saisonnier de ce mode, les voies fluviales étant gelées pendant plusieurs mois, d'autant plus que la rivière Saguenay était redoutée par les armateurs qui y rencontraient des conditions périlleuses de navigation ⁽³⁾.

FOGEL, Robert (1964) Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History.

SYMONS, Leslie et WHITE, Colin (1975) Russian Transport: An Historical and Geographical Survey.

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

(3) SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU SAGUENAY (1938) L'histoire du Saguenay: Depuis l'origine jusqu'à 1870. p. 299.

figure 18.1 ici

La construction d'un chemin de fer s'imposait, sachant que les artères terrestres existantes étaient avant tout des pistes difficilement praticables qui rendaient malaisée la circulation des personnes et des marchandises entre les régions de Charlevoix et Québec et les centres de colonisation du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cette déficience en infrastructures contribua, pendant de nombreuses années, à l'inertie de l'oeuvre des colonisateurs sur ce territoire.

Le manque de voies de communication avec les centres extérieurs de commerce empêchait l'exportation ou la vente des produits de la terre. Des lettres adressées au *Canadien* par des colons attribuent à l'absence de communications le peu de

revenus des habitants et surtout l'émigration de plusieurs familles. “Déjà quarante ou cinquante familles ont émigré vers les États-Unis depuis l'année dernière” dit un habitant de Saint-Louis de Métabetchouan en 1872. (4)

En 1854, le Parlement du Canada-Uni créa, afin de briser cet isolement et à la demande d'entrepreneurs de la Vieille capitale, la compagnie du chemin de fer du nord de Québec (devenue la compagnie du chemin de fer Québec et Saguenay). Cette compagnie était habilitée à établir une ligne ferroviaire entre la ville de Québec et le Saguenay-Lac-Saint-Jean, jusque-là tributaire de la voie fluviale pour accéder aux grands centres urbains continentaux. Dirigée par Pierre-Joseph-Olivier Chauveau, cette entreprise avait pour ambition d'étendre le bassin d'approvisionnement de la capitale, qui s'amenuisait avec l'épuisement des sites de coupes forestières situés à proximité des voies navigables, ce qui risquait de détruire le commerce du bois. Toutefois, ce projet ne déboucha jamais, faute d'avoir pu recueillir les fonds nécessaires.

Nonobstant, l'échec de cette entreprise, ce rêve demeura dans la tête des habitants du Saguenay-Lac-Saint-Jean, mais surtout des bourgeois de Québec, qui voyaient dans l'établissement de ce lien et dans les bienfaits que leur procurerait l'accès à ce grenier agro-forestier, la clé de la prospérité économique et de l'autosuffisance alimentaire, notamment à l'égard des commerçants montréalais. De plus, il permettrait à la capitale de consolider l'essor que lui avait octroyé la construction navale, initié par des investisseurs anglais.

Dans le contexte colonial, la cité fondée par Samuel de Champlain est, en analogie aux régions ressources où elle se ravitaille en matières premières, un pôle de développement et de canalisation des richesses forestières. Au sein de l'Empire britannique, Québec est une capitale de service dont la survie est intimement liée aux besoins de la métropole. C'est pour ainsi dire le centre qui régnait sur l'ensemble de la colonie. Il s'y regroupait les forces économiques qui engendrèrent des activités induites en amont (p. ex. usines de fabrication d'outils) et en aval (p. ex. chantiers navals qui s'occupent de transformer la matière brute en navires).

Avec l'affaiblissement du lien commercial avec la Grande-Bretagne et l'abolition par les États-Unis en 1866 du Traité de réciprocité, geste qui limita à moyen terme l'accès du pays aux exportations agro-forestières québécoises en raison des droits de douane imposés sur ces produits, l'élite locale voulut perpétuer la stabilité économique acquise depuis plusieurs années, en trouvant de nouveaux marchés pour ses commerces et ses manufactures. Le Saguenay-Lac-Saint-Jean, qui était en voie de colonisation, s'offraient pour amorcer cette

(4) GIRARD, Maurice (1970) *Le Grand Feu de 1870*. p. 34.

relation appréhendée. Dans le dessein de consolider son bien-être, la bourgeoisie appuya ardemment la construction du chemin de fer. Cela permettrait d'asseoir sa puissance géopolitique sur son hinterland nordique, tout en procédant à l'extension de son aire d'influence géo-économique. D'une capitale au service d'une métropole, la ville de Québec deviendrait à son tour un pôle colonisateur qui serait appelé à diriger un développement territorial et économique commandé d'abord par la volonté de répondre à une demande locale, puis progressivement avec l'amélioration des modes de transport et l'industrialisation, par le commerce international des produits agricoles et forestiers, qui s'offrait comme débouché lucratif. L'élite ayant pris conscience que leur prospérité reposerait éventuellement sur l'extension de son aire de marché, décida de prendre les dispositions nécessaires afin d'y parvenir. La construction du QLSJ fut l'assise fondamentale qui concourra à la réalisation de leurs objectifs.

Le 5 avril 1869, l'Assemblée législative créa la compagnie du chemin à lisses de Québec à Gosford (S.Q. 1869, c.53). Le député, Henri-Gustave Joly, président l'entreprise, n'hésita pas à utiliser les privilèges que lui octroyait son poste pour décrocher de généreux subsides. Avec la collaboration de ses collègues, il effectua un démarchage intensif, afin que la Chambre consente, *pour le bien de la colonisation*, des fonds au Québec à Gosford. Ces relations étroites entre le promoteur ferroviaire et le législateur étaient plus souvent qu'autrement l'archétype habituel, menant à l'obtention des deniers nécessaires à la réalisation d'un projet.

Le Québec et du Lac St-Jean et son ancêtre, s'inséraient dans cette trame d'une manière incomparable, sachant que certains de ses administrateurs étaient associés au milieu politique québécois ou canadien ⁽⁵⁾. A la Chambre, les députés-directeurs, dont Élisée Beaudet, siégeaient en veillant attentivement aux intérêts de leur entreprise, en défendant des projets de loi les avantageant ou en réclamant des subventions bonifiées ⁽⁶⁾. Dans cet esprit d'entraide mutuelle, tous étaient gagnants. L'entreprise ferroviaire bénéficiait des argents réclamés, tandis que les politiciens concouraient aux requêtes que lui adressait la population. Les colons du Lac-Saint-Jean, dont la survie économique reposait sur l'arrivée dans leur contrée du chemin de fer, expédièrent à leurs élus des dizaines de pétitions réclamant le

(5) En avril 1880, les directeurs du Québec et du Lac-St-Jean étaient William Withall, président, James Gibb Ross, directeur et sénateur fédéral, Elisée Beaudet, vice-président et député de Chicoutimi-Saguenay, James Guthrie. Scott, secrétaire, ainsi que William Baby, Jean-Docile Brousseau, maire de la ville de Québec (1880-1882) député de Portneuf, Théophile Ledroit, Frank Ross et W.W Stevenson.

(6) BUIES, Arthur (1880) Le Saguenay et la Vallée du Lac St-Jean. pp. 324-331.

parachèvement, dans les plus brefs délais, des travaux de construction entrepris au début de la décennie 1870, sans quoi ils devraient abandonner cette terre pionnière (7).

A partir du milieu du XIX^e siècle, tout un réseau ferroviaire se trace rapidement entre la région de Montréal, l'Ontario et le nord-est des États-Unis. Le rail permettait l'extension des frontières économiques, facilitant l'exploitation de l'arrière-pays et favorisait l'intégration de la métropole québécoise au circuit commercial nord-américain en expansion. Isolée de ce boom ferroviaire, la ville de Québec était appelée à devenir un satellite de l'agglomération montréalaise.

Influencés par le développement rapide du transport sur rail sur le continent, des promoteurs québécois n'hésitèrent pas à investir dans la construction de ce chemin à lisses d'une longueur de 54,7 km, reliant la Vieille capitale au canton de Gosford (figure 18.4). Cette voie constituait le premier tronçon devant mener à l'établissement du lien tant convoité. A l'automne 1870, les premiers trains circulèrent. Des scieries s'installèrent à proximité de l'emprise pour desservir Québec en bois équarri. Nonobstant, c'est le commerce du bois de chauffage, destiné aux résidences de la capitale, qui monopolisa la plupart des convois et qui fut à l'origine de la construction du chemin de fer (8). Toutefois, les lisses étant mal adaptées aux conditions hivernales, elles se brisèrent continuellement sous le poids des trains. Quatre ans après son inauguration, l'entreprise cessa ses activités (9).

En 1874, un groupe de financiers, dirigé par l'industriel étatsunien, Horace Jansen Beemer et le québécois James Guthrie Scott, reprit en main le Québec à Gosford. En février 1875, il obtient du Parlement la modification de sa charte pour lui donner le nom de compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean (S.Q. 1874/1875, c.46), appellation plus conforme aux ambitions des nouveaux actionnaires. Le gouvernement du Québec et le Conseil municipal de la ville de Québec (le maire siégeait au Conseil de direction du QLSJ, tandis que la municipalité détenait des titres dans la compagnie) percevant les avantages indéniables de cette entreprise pour le développement économique, résolurent de contribuer financièrement au projet qui recevait l'aval du clergé et de l'élite québécoise (figure 18.2).

Parmi les promoteurs de l'entreprise, on trouve des hommes politiques, des prêtres, etc. En général, tout Québécois bien né qui disposait de quelque moyen, y allait de son pouvoir. La compagnie avait un apologiste dans la personne

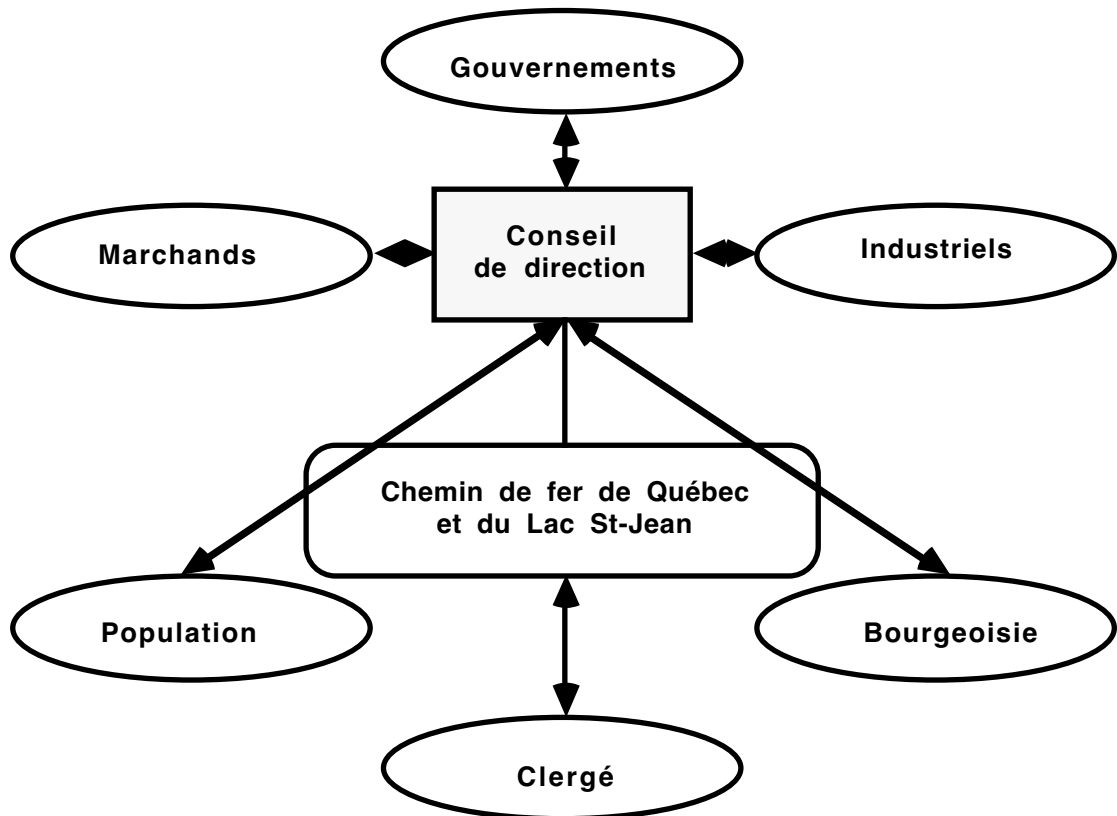
(7) Documents répertoriés dans le Fonds d'archives du ministère des Travaux publics (E25) entre 1867 et 1920.

(8) GAGNON, Rodolphe (1970) Le chemin à lisses de bois de Québec à Gosford. p. 125.

(9) BUIES, Arthur (1880) Op.cit., pp. 304-305.

d'Arthur Buies. Mais le réalisateur immédiat était un autre Québécois d'adoption [H. J Beemer]. [...] Il avait la clef des caisses politiques. (10)

Figure 18.2: LES ACTEURS SOCIÉTAUX ET LE QUÉBEC ET DU LAC ST-JEAN



Après de multiples péripéties et plusieurs années d'attentes investies dans le choix d'un tracé qui minimiserait les coûts de construction, optimiserait le potentiel géo-économique du territoire traversé ainsi que la satisfaction des forces sociétales impliquées, le chemin de fer fut progressivement ouvert à la circulation dès 1880. Huit ans plus tard, vingt jours avant Noël, le premier train en provenance de Québec entra à la gare de Roberval. Le 2 août 1893, le même privilège fut consenti à la population chicoutimienne avec quelques années de retard et après de nombreuses querelles politiques qui opposèrent les habitants du Saguenay et du Lac-Saint-Jean. Ces différents portaient sur la localisation d'un terminus et sur la question cruciale pour savoir laquelle des deux régions serait desservie en premier par le train. Les administrateurs du QLSJ pensaient trancher le dilemme en demandant aux Saguenayens et aux Jeannois de verser respectivement 150 000\$ et 100 000\$ pour que le chemin de fer soit prolongé en leur direction. Cette solution permettait à la compagnie de recueillir des fonds

(10) VIEN, Rossel (1955) Histoire de Roberval: Coeur du Lac-Saint-Jean. pp. 113-114.

que le gouvernement du Québec tardait à lui octroyer, tout en laissant aux résidents de la région le fardeau de choisir l'emplacement des infrastructures terminales. Toutefois, cette proposition ne fit qu'envenimer les relations interrégionales déjà tendues.

En août 1887, Honoré Mercier, en politicien perspicace, profitant de sa visite au Lac-Saint-Jean pour inaugurer le chemin de fer, réussit à concilier les demandes émanant des deux comtés. Il annonça que son gouvernement voterait les crédits nécessaires pour que le QLSJ soit prolongé dans une première phase vers Roberval et par la suite du côté de Chicoutimi (11).

Jusqu'au début du XX^e siècle, la compagnie demeura sous le contrôle d'intérêts régionaux. Toutefois, par un habile jeu d'acquisition d'actions, passé presque inaperçu, les actionnaires jadis majoritaires se retrouvèrent devant un fait accompli. En quelques mois l'entreprise ferroviaire était devenue une filiale en propriété quasi exclusive du Canadien Nord. Minoritaires et ayant perdu tout pouvoir d'influence, les détenteurs québécois de titres se résignèrent à vendre leurs parts en actions au nouveau possédant.

La compagnie du Canadien Nord, propriété de Donald Mann et William Mackenzie, intégra à ses opérations le Québec et du Lac St-Jean en 1907. Cette acquisition permettait à ses propriétaires d'avoir un accès à la capitale. Ce privilège s'inscrivait dans la perspective de leur projet d'établissement d'un chemin de fer pan-canadien qui devait faire du port de Québec le point terminal de transit pour les marchandises expédiées ou reçues de l'Ouest canadien (figure 18.3) (12). De plus, leur démarche s'insérait dans une stratégie visant à détourner sur le QLSJ, le trafic circulant sur le National Transcontinental, lequel pour des raisons politiques et techniques n'était pas encore arrivé à établir une voie d'accès à la ville de Québec (13). En 1907, un embranchement fut ouvert à partir de la voie principale entre le point Linton et La Tuque, afin de servir l'industrie forestière locale, mais surtout pour concrétiser leur dessein qui allait permettre de rentabiliser, du moins à court terme, le Québec et du Lac St-Jean (figure 18.4).

Toutefois, les ambitions continentales de Mackenzie et Mann les amenèrent à délaisser les intérêts plus régionaux propre au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cela contribua à générer l'insatisfaction populaire à l'égard des nouveaux propriétaires.

(11) DE LAUNIERE-DUFRESNE, Anne-Marie (1976) Op.cit., p. 33.

(12) Ibid., pp. 295-296.

(13) REGEHR, Ted (1976) The Canadian Northern Railway: Pioneer Road of the Northern Prairies: 1895-1918. pp. 281-282.

Le *Québec-Lac-St-Jean* avait tenu durant vingt ans et stimulé libéralement la colonisation, le tourisme et la navigation sur le lac. On se ressentit tout de suite du changement d'administration. Mackenzie et Mann avaient des intérêts dans tout le pays et restaient étrangers à la vie régionale du Lac-Saint-Jean. Le prolongement de Saint-Félicien, ardemment désiré, fut remis, la réclame touristique cessa, et, surtout durant les dernières années avant la cession au *Canadien National*, le service était affreusement mauvais. ⁽¹⁴⁾

En 1917, suite aux pressions publiques et au démarchage des politiciens auprès de la compagnie, le chemin de fer fut prolongé de 24 kilomètres afin de rejoindre Saint-Félicien. Toutefois, ces travaux furent achevés par le gouvernement fédéral qui récupéra les actifs du Canadien Nord, suite à sa faillite. En parallèle, deux petits chemins de fer se sont ajoutés à cette ligne principale, rendant de grands services à la population régionale puis à la grande industrie.

Formée en mai 1911 par une loi de l'Assemblée législative, la compagnie Roberval-Saguenay est née à l'initiative de la Chambre de commerce du Saguenay. Issue du milieu des affaires, sa direction francophone avait comme ambition de construire un axe de ceinture qui aurait desservi les villages situés autour du lac Saint-Jean. Néanmoins, ce projet n'aboutit jamais et les entrepreneurs se contentèrent d'acquérir à l'hiver de 1914, le chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! qui reliait Port-Alfred (La Baie) au réseau national de CN Rail à la Jonction des Ha! Ha! (figure 18.4).

(14) VIEN, Rossel (1955) Op.cit.

figures 18.3 et 18.4 QLSJ GOSFORD BHH18.5

Le Baie des Ha! Ha!, qui avait obtenu son existence légale en 1896 par le biais d'une charte québécoise, était ouverte à la circulation ferroviaire depuis 1910. Sa vocation première fut d'assurer le transport du bois de pulpe requis par la compagnie de Pulpe de Chicoutimi, propriété de l'industriel Julien Édouard Alfred Dubuc, actionnaire principal du chemin de fer. Par ailleurs, la ligne servait également à livrer des marchandises destinées aux commerces de Chicoutimi. Jusqu'en 1925, la compagnie s'acquittait également du transport des personnes sur une base régionale.

Entre-temps, en décembre 1912, le Parlement du Québec avait émis une charte constituant l'Alma et Jonquières. Les promoteurs de ce nouveau chemin de fer qui devait relier Hébertville à l'Isle Maligne étaient québécois et étatsuniens; toutefois l'entreprise devient la propriété de la compagnie Duke-Price quelques mois avant sa mise en opération. Les activités ferroviaires ne débutèrent que onze ans plus tard, les impératifs de la Première Guerre et diverses embûches rencontrés par les premiers possédants de l'entreprise ayant sérieusement retardé sa construction. Son actionnaire unique utilisa ses trains pour convoyer de la roche et du sable ainsi que les équipements nécessaires à la construction d'une centrale hydro-électrique sur la rivière Saguenay.

En 1925, l'Alcan s'établit dans la région, attirée par la centrale hydro-électrique de Duke-Price qui produisait de l'énergie abondante à un coût très raisonnable. La demande mondiale pour le précieux métal concourra au développement du premier complexe de production

d'aluminium au Saguenay. La multinationale acquiesça la même année l'ensemble des actifs, propriété de l'industriel étatsunien Duke dans la région dont le chemin de fer Alma et Jonquières.

Elle acheta également le Roberval-Saguenay aux prises avec de sérieuses difficultés financières. Par cette acquisition, l'objectif de la compagnie était de disposer pour ses nouvelles usines d'un accès économique facile en vue de transporter les matières premières nécessaires à la fabrication de l'aluminium, c.-à-d. le bauxite et les produits chimiques, tels la soude caustique, l'alumine, le mazout, etc. Après les quelques travaux indispensables pour adapter le micro-réseau aux exigences de l'entreprise (p. ex. construction de nouveaux embranchements), le premier convoi d'aluminium circula le 9 septembre 1926.

En 1974, les compagnies Roberval-Saguenay et Alma et Jonquière ont été unifiées pour des raisons administratives et légales. La nouvelle entité porte désormais le nom de chemin de fer Roberval-Saguenay. L'année suivante une entente est ratifiée entre CN Rail et Roberval-Saguenay concernant un droit de transit sur le Québec et du Lac-St-Jean, moyennant rémunération et établie en fonction du tonnage transporté. Cet accord permet aux trains de l'Alcan d'emprunter la voie de la société d'État fédérale afin de servir l'usine d'électrolyse de l'Isle Maligne (Alma).

A la fin des années 1980, le QLSJ revient à l'ordre du jour, alors que CN Rail amorça un plan de rationalisation de son réseau, qui devait mener à la suppression de plusieurs centaines de kilomètres de voies déficitaires ou à leur transfert à des entreprises ferroviaires régionales constituées à cette fin ⁽¹⁵⁾. La compagnie ayant démontré son désintéressement à poursuivre ses activités sur des tronçons secondaires, comme la subdivision Saint-Raymond reliant Québec à Rivière-à-Pierre, des agents régionaux à vocation économique (p. ex. Conseil régional de développement), des intervenants municipaux et des entreprises privées utilisatrices de ses services, se montrèrent intéressées à prendre sa relève. Le ministère des Transports du Québec appuya les forces régionales dans leurs démarches, notamment devant l'Office national des transports (ONT), en s'objectant au démantèlement du tronçon vital pour l'économie régionale.

Alors que l'entreprise ferroviaire québécoise était sur le point d'être constituée, que le ministre des Transports avait soutenu le projet et s'apprêtait à dévoiler un programme d'aide aux chemins de fer régionaux, l'ONT autorisa, en mars 1990, CN rail à entreprendre la suppression des rails de la subdivision Saint-Raymond. Nonobstant, en février 1991,

(15) ASSELIN, Pierre. Le Canadien National est prêt à vendre toutes ses lignes secondaires au Québec. Le Soleil, 8 avril 1989.

l'Office ordonna à la société d'État de maintenir le service sur le tronçon Québec-Saint-Raymond en raison de sa rentabilité.

18.2 LE QLSJ ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les relevés topographiques: Des projets de colonisation prometteurs

Pour les promoteurs du chemin de fer, le choix du tracé ne fut pas une mince tâche, non pas tant en raison des contraintes topographiques du territoire convoité que de l'environnement sociétal. Lors de l'adoption de l'itinéraire définitif et surtout de l'emplacement du terminus au Saguenay-Lac-Saint-Jean, ils durent tenir compte des pressions populaires et politiques, tout en n'éluant pas la rentabilité économique du tronçon choisi. Ils devaient tenter de concilier les objectifs d'aménagement du territoire et de développement économique régional avec le rapport d'exploitation. Ces deux prérogatives, que les administrateurs du QLSJ devaient concilier, contrastaient singulièrement avec le mandat exclusif de sociétés d'État comme le British Columbia Railway ou l'Ontario Northland, dont les desseins, au début du XX^e siècle, étaient avant tout d'ordre géopolitique. Ces entreprises devaient servir d'outil de développement plutôt que de générer, pour leur propriétaire, des profits à court terme.

The prospects for long term profits must be shared by all participants, including the railway. If there were a real prospect of immediate profit, the railroad would not be “developmental”, in that its success would be assured from the beginning. “Developmental” implies a time period during which the railway nourishes new industry or new areas and gives to them more than it gets back.⁽¹⁶⁾

Durant les années 1873 et 1874, les arpenteurs Horace Dumais et John Sullivan étudièrent, pour le compte du Commissaire des Terres de la Couronne: deux tracés, les lignes de la Batiscan (Dumais) et de la Métabetchouan (Sullivan) qui pourraient recevoir l'emprise du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean (figure 18.5). Le tronçon optimal devait être choisi en fonction de quatre critères d'évaluation, soit: 1) la longueur de la voie ferrée devant être construite; 2) la qualité des sols situés à proximité du chemin de fer et l'intérêt qu'ils présentaient pour l'agriculture; 3) la présence dans ce même secteur d'essences forestières commerciales (p. ex. épinettes, pins, merisiers et érables); 4) la possibilité d'y implanter des habitats humains.

(16) COLOMBIE BRITANNIQUE. Royal Commission on the British Columbia Railway (1978) Report of the Royal Commission on the British Columbia Railway: Volume 2: III. The Role of the Railway, pp. 156-157.

La route de la Métabetchouan, bien que permettant un trajet plus court de 48,3 km entre la ville de Québec et le Saguenay-Lac-Saint-Jean, traversait une contrée dont le potentiel agricole et forestier était très limité ⁽¹⁷⁾.

En contraste, la ligne de la Batiscan, présentait des avantages indéniables et supérieurs tant pour la compagnie ferroviaire que pour la nation. Ce tronçon devait permettre une colonisation rapide des terres arables adjacentes au chemin de fer, lequel processus fournirait un trafic certain afin de desservir les marchés de la vallée du Saint-Laurent et internationaux. C'est le tracé proposé par Dumais, un ardent défenseur de l'oeuvre de la colonisation qui reçut l'attention du gouvernement. En 1880, il fut adopté par les gestionnaires du QLSJ.

Deux zones de colonisation d'une superficie totale de 2,5 M d'hectares avaient été identifiées ⁽¹⁸⁾. La première connue sous le pseudonyme A, couvrait le Saguenay-Lac-Saint-Jean. D'une superficie de 1,4 M d'hectares, ce territoire était principalement composé de plaines alluviales. Les arpenteurs estimaient qu'environ 62,9% de ces sols étaient destinés à la colonisation et à l'agriculture. Plus au sud, le second territoire, appelé B, couvrait une étendue de 1,1 M d'hectares. Toutefois, ces terres étaient moins prometteuses d'avenir, sachant qu'en raison des conditions physiographiques et géologiques de cette contrée, seulement 28,6% des terres disponibles pouvaient être utilisées pour l'extension de l'oekoumène paysan.

Impropres à l'agriculture, le terrain B étant généralement accidenté, la forêt s'étend sur l'ensemble de la superficie couverte par les Basses Laurentides. Nonobstant ces contraintes, l'arpenteur Dumais identifia autour de quelques lacs et rivières des terrasses adaptées à la colonisation.

Le lac Édouard est de forme irrégulière; présentant d'abord l'apparence d'une large rivière, il change tout-à-coup d'aspect: les profondes baies qui l'entourent font souvent perdre de vue le chemin que doit suivre le voyageur pour parvenir à son extrémité, et les hauteurs qui le dominent par leur régularité et leur contour charmant, couvertes de magnifiques forêts, de toutes les essences de bois, en font une des perspectives les plus belles, les plus pittoresques et en même temps un site invitant pour y fonder une colonie, avec l'avantage de posséder un excellent terrain et de jouir d'un climat aussi propice et aussi salubre que possible. ⁽¹⁹⁾

(17) Document de la session (1880), DS-43, Lettre de A.L Light à J.G Scott, secrétaire du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, 4 juin 1880, pp. 39-40.

(18) Les statistiques contenues dans ce chapitre ayant été compilées entre 1871 et 1921, elles sont présentés en conformité avec le système des poids et mesures anglais.

(19) Document de la session (1880), DS-41, Lettre de Horace Dumais à Pierre Fortin, Commissaire des Terres de la Couronne, 6 avril 1874, pp. 15-16.

Ces terres, localisées sur des terrasses, présentaient le meilleur potentiel pour l'agriculture sachant qu'elles constituaient des sols fertiles et bien drainés. Par ailleurs, leur localisation stratégique à proximité du tracé projeté, constituait un avantage indéniable, tant pour les futurs habitants du territoire que pour les administrateurs du Québec et du Lac-St-Jean. A ce titre, l'ingénieur en chef du gouvernement québécois, A.L Light (1880), nota que “les avantages qu'offre la route de Batiscan sont si frappants qu'il m'est inutile de déclarer que j'appuie entièrement le choix que votre ingénieur-en-chef en a fait” (20).

Le 6 avril 1874, dans une lettre adressée au Commissaire des Terres de la Couronne, Horace Dumais établit d'ailleurs un lien intime entre le choix du terrain le plus propice pour l'agriculture, ainsi que l'exploitation forestière, en corrélation avec l'aménagement du territoire et la construction du chemin de fer. Le potentiel qu'offrait cet espace s'avérait la clé de voûte qui devait assurer l'ouverture et le peuplement, par des milliers de familles québécoises, de ces terres pionnières appelées à devenir le grenier d'approvisionnement de la ville de Québec. La vallée de la Batiscan, malgré des sols impropres à la culture du blé, offrait un potentiel hors pair pour les pâturages, l'avoine, les fruits et les légumes. Par ailleurs, entre Saint-Raymond et la région du lac Édouard, l'arpenteur avait identifié plusieurs hectares qui étaient fort propices à la colonisation et à l'agriculture. Ces conditions géographiques permettraient de créer de nombreuses colonies aux abords de la voie ferrée.

Le rail était la réponse toute désignée qui devait briser l'isolement géographique du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Il favoriserait son développement économique régional suivant les demandes en ressources issues de son avant-pays, tout en appuyant l'ouverture des terres localisées entre les deux points nodaux extrêmes du chemin de fer.

Le résultat de mes travaux surpasse les espérances que j'entretenais sur la possibilité d'ouvrir à la colonisation une partie de ces vastes espaces qui nous séparent de la vallée du Saint-Laurent.

On peut dire aujourd'hui, sans crainte de se tromper, que dans un avenir peu éloigné une longue suite d'établissements florissants reliera la colonie isolée du lac Saint-Jean aux belles paroisses du Saint-Laurent, entre Québec et les Trois-Rivières, et aussi à la vallée du Saint-Maurice. Les Laurentides se sont pour ainsi dire effacées de cette région que j'ai explorée; les plus hautes terres n'ont pas 600 pieds d'élévation au-dessus des eaux du lac Saint-Jean. [...]

Pour le sol et le bois, l'essentiel, on serait satisfait à moins.

Le sol n'est pas, à la vérité, composé d'alluvion et d'argile comme la plus grande partie de la vallée du lac Saint-Jean se compose. Non, une terre jaune et grise mêlée de sable en certains endroits et recouverte d'un humus très riche, promet beaucoup, si l'on doit compter pour un bon indice les luxuriantes forêts

(20) Ibid., p.40.

de toutes les essences de bois que l'on rencontre dans notre province et se succèdent sans interruption d'une rivière à l'autre. [...]

Le bois de construction et de commerce se rencontre sur le parcours de toutes ces rivières. Nous n'avons pas perdu les pins de vue depuis le canton Charlevoix, sur le lac Saint-Jean, jusqu'à la Tuque. [...]

La voie naturelle, la moins dispendieuse [...] et traversant des espaces de plus d'un million d'acres de bonnes terres et boisées de magnifiques forêts, se rencontre seulement par la vallée de la rivière Batiscan. ⁽²¹⁾

(21) Document de la session (1880), DS-41, Op.cit., pp. 27-28.

figure 18.6 figure 18.7 iciici

Malgré les anticipations, l'analyse des données décennales des recensements démontre indubitablement que c'est avant tout le Saguenay-Lac-Saint-Jean qui bénéficia de l'avènement du chemin de fer. L'implantation de colonies dans les comtés de Portneuf et de Québec pouvait être considérée comme un échec si l'on en juge à l'état du peuplement en 1921. La lecture de la figure 18.6 démontre que le chemin de fer a eu un effet très limité sur l'extension de l'oekoumène, notamment dans la région des Laurentides. Les pourvoiries et les camps forestiers sont à peu près les seuls établissements humains qui y surgirent au cours des décennies ça et là en bordure de la voie. D'ailleurs, les noms donnés aux gares localisées dans ce secteur sont évocateurs de la vocation du territoire. En dehors du Saguenay-Lac-Saint-Jean, seules quelques petites communautés, comme Lac-Édouard, Lac-Bouchette, La Tuque et Rivière-à-Pierre ont pris leur envol agricole grâce à cette infrastructure.

Le territoire: ses caractéristiques physiques

En 1871, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, déjà pourvu d'une population de 17 493, était privilégié par une géologie et une géomorphologie favorisant la pratique d'une agriculture commerciale à grande échelle. Le territoire à l'étude est composé de deux régions soeurs, le Saguenay et le Lac-Saint-Jean, trop souvent confondues comme étant une seule et même unité géographique.

En 1838, les premiers colons arrivèrent des régions de Québec et de Charlevoix afin de peupler cette terre pionnière dont les destinées offraient un potentiel plus prometteur que les contrées d'où ils étaient issus. De plus, elle permettait d'accueillir ces familles nombreuses que les anciennes paroisses situées sur la rive du fleuve Saint-Laurent n'arrivaient plus à contenter.

A la suite des rapports d'explorateurs et des missionnaires-colonisateurs qui avaient arpenté le territoire pendant plusieurs décennies et y avaient découvert un petit paradis riche en ressources forestières propices à l'agriculture, les premiers établissements permanents ne tardèrent pas à naître au Saguenay, en 1842, avec l'ouverture de Grande-Baie et au Lac-Saint-Jean, dix ans plus tard avec Hébertville. Toutefois, les entreprises de traite ayant acquis du gouvernement des droits exclusifs sur l'utilisation du territoire, rejetaient toute autre activité que la chasse aux animaux à fourrure, lesquels pour la plupart, comme

l'exploitation forestière, s'avéraient incompatibles avec celle-ci. Pendant la première moitié du XIX^e siècle, cette mainmise territoriale fut dominée par les compagnies de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest ⁽²²⁾, dont la présence retarda l'ouverture de la région et la pénétration de l'oekoumène.

En 1838, l'arrivée des premiers colons venus de La Malbaie, membres de la Société des Vingt-et-Un, remi en question le pouvoir de ces grandes entreprises sur ce vaste territoire. Ce regroupement de citoyens entreprit au Saguenay l'exploitation forestière des riches réserves de pins, lesquelles une fois coupées étaient vendues à l'industriel William Price, propriétaire d'une vingtaine de scieries implantées sur le territoire. Malgré la bonne volonté de ces pionniers, leur entreprise ne put survivre et passa entre les mains de la compagnie Price après quatre années d'opérations ⁽²³⁾. En 1875, cette compagnie détenait la concession forestière la plus importante en terme de superficie, soit 6 149 km² ⁽²⁴⁾.

Pendant plusieurs années, l'exploitation forestière, laquelle donna une puissante impulsion à la colonisation et à l'agriculture au début des années 1850, constitua la principale activité économique des deux régions. Cette production était l'objet d'une importante demande provenant des grands marchés nord-américains et britanniques.

La présence de plaines (Hébertville, Saint-Prime et Normandin) rendaient particulièrement intéressante la production céréalière et fourragère, tout en permettant, dans les zones comportant des limitations sérieuses pour la culture, l'élevage des vaches laitières en raison des vastes espaces qui s'offraient aux agriculteurs (figure 18.7). La région des plateaux ceinturant ces plaines étant composée de tills glaciaires, le sol est très caillouteux ⁽²⁵⁾. En vertu des caractéristiques de ces terrains, la presque totalité de la superficie fut affectée à l'exploitation forestière, bien qu'aux abords du chemin de fer, comme au Lac-Bouchette et à Saint-François-de-Sales, quelques hectares furent voués à l'agriculture malgré certaines contraintes pédologiques, limitant les choix de cultures.

La présence inattendue d'un pays arable si bien unifié autour d'un lac “marin”, au sein du Bouclier canadien, n'a pas intéressé seulement les colonisateurs, mais aussi les hommes de science. Et les chercheurs ont si bien expliqué la géologie saguenéenne que le vulgaire n'y comprend rien, si ce n'est peut-être

(22) GAGNON, Gaston (1988) Un pays neuf: Le Saguenay-Lac-Saint-Jean en évolution. p. 51.

(23) BOILEAU, Gilles (1977) Le Saguenay-Lac-Saint-Jean. p. 19.

(24) The new standard atlas of Dominion of Canada. p. 148. -Cité: GIRARD, Camil et PERRON, Normand (1989) Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean. p. 194.

(25) TOUZIN, Cécile (1970) La géographie des villages du Lac-Saint-Jean. pp. 12-14.

qu'après le passage d'un glacier géant qui a formé le fjord Saguenay, comme un bull-dozer de l'âge atomique, un autre glacier descendant du nord, un beau jour s'est arrêté un moment pour se creuser un nid et y pondre le lac Saint-Jean. L'on retient en effet que la glaciation qui a recouvert tout le nord du Canada, il y a plusieurs milliers de siècles, rencontrant une zone résistante, une "vieille fosse d'affaissement", a creusé la cuvette du lac Saint-Jean et déposé d'énormes couches d'alluvions. Après ou pendant la régression des glaces toute la région fut envahie par la mer de Champlain, qui recouvrait le sud de la province. Cette mer rendit le lac plusieurs fois plus grand qu'il ne l'est aujourd'hui et imprima à la région sa texture actuelle d'argile et de sable, en créant "les plus vastes et les plus belles terrasses de l'État du Canada français", dira Raoul Blanchard. (26)

La cuvette du lac Saint-Jean ayant une topographie nivelée généralement exempte de pierres, ce qui facilitait les labours et la circulation de la machinerie, dotée d'un potentiel agricole élevé, ainsi que d'un climat favorable, attira dans la région les premiers colons. Les terres offrant le meilleur potentiel de fertilité, situées autour du lac, furent rapidement occupées dès les premières années de la colonisation, laissant à ceux qui arrivèrent dans les années successives des sols de qualité inférieure, composés de sables et de loam sableux, lesquelles sont adaptés à quelques grandes récoltes commerciales, comme la pomme de terre. C'est sur les sols les plus riches de la région que se regroupèrent la culture des céréales et les pâturages améliorés.

Ce n'est pas l'effet du hasard si l'itinéraire du chemin de fer fut localisé sur les meilleures terres du Saguenay-Lac-Saint-Jean. La compagnie cherchait à établir son emprise à l'intérieur des zones agricoles offrant le meilleur potentiel, tout en desservant les colonies déjà établies depuis la décennie 1840. Nonobstant cette considération géo-économique, la géomorphologie s'offrait admirablement pour accueillir une telle infrastructure. La figure 18.7 démontre cette corrélation spatiale existant entre ces deux éléments indissociables.

Le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean traverse trois régions physiographiques très contrastées: les Basses-terres du Saint-Laurent, le Massif des Laurentides (Bouclier canadien) et les Basses-terres du lac Saint-Jean, dont il a déjà été question dans les paragraphes précédents.

Après avoir quitté la ville de Québec, la voie ferrée arpente quelques kilomètres dans les Basses-terres du Saint-Laurent. De la Vieille capitale, sur une distance d'environ 91 kilomètres, le chemin de fer franchit jusqu'aux contreforts des Laurentides (Rivière-à-Pierre) une zone de terrasses sablo-graveleuses légèrement ondulées avec une faible inclinaison en direction du fleuve Saint-Laurent. Vestige des anciens littoraux de la mer de Champlain, les Basses-terres du Saint-Laurent, comme celles du lac Saint-Jean, sont formées d'une roche-

(26) VIEN, Rossel (1955) Op.cit., p. 12.

mère d'origine fluvio-glaciaire et marine. C'est un terrain qui ne représenta pas pour les bâtisseurs du rail un défi extraordinaire. Son sous-sol étant composé de sable et de gravier, les ingénieurs étaient en présence de conditions idéales pour la construction de la structure d'assise de la voie ferrée qui favorisait le passage de convois lourds en raison de la haute capacité portante du sol.

Rapidement, la voie s'engage dans les Basses Laurentides. Évoluant dans un pays de montagnes, la compagnie ne fut pas confrontée à des difficultés insurmontables. Ils tirèrent partie de la présence des vallées fluviales des rivières Bostonais et Batiscan, ainsi que des lacs des Commissaires et Édouard, pour y construire le rail dans le versant de ces bassins (figure 18.5). Solidement perché sur ces littoraux rocheux bien drainés, le chemin de fer poursuit ainsi sa route sans être menacé par des inondations printanières tout en réduisant les frais de construction imputables à l'édification de dizaines de ponceaux et de ponts.

Après un trajet de près de neuf heures, les trains concluaient leur longue route par un itinéraire de quelques kilomètres dans les Basses-terres du lac Saint-Jean. Dès l'été de 1893, au point de Jonction Chambord, deux alternatives de parcours s'offraient à un train; il pouvait soit poursuivre sa route vers Roberval ou se diriger vers Chicoutimi.

Tout comme l'agriculteur qui recherche des terrains peu accidentés propices au rendement optimal de la machinerie agricole, l'ingénieur, pour des critères quasi identiques, vise à choisir un chemin où les convois ne seront pas désavantagés par des pentes excessives qu'ils ne pourraient gravir. Le choix du tracé définitif devait s'appuyer sur deux prémisses: 1) être le moins onéreux à aménager; 2) répondre aux paramètres techniques des locomotives à vapeur. Les caractéristiques physiographiques du territoire ont modelé le trajet emprunté par le Québec et du Lac St-Jean.

L'établissement des voies de circulation continentale est étroitement soumis aux données du relief. Les plaines et les plateaux offrent à la circulation des commodités que la montagne lui refuse. Les lignes directrices d'un réseau de transport utilisent plus ou moins les seuils et les vallées qui s'offrent à leur tracé, faisant apparaître une grande diversité dans les liens de dépendance entre réseau et relief. L'action de la morphologie s'exerce encore à une autre échelle: les canaux, les routes et les voies ferrées ont à triompher des déclivités et à franchir les volumes qui s'opposent à leur passage. Le rôle du relief comme facteur de développement d'un système de transport doit être apprécié sur ces deux plans. (27)

Les ingénieurs furent obligés de concilier la présence de barrières naturelles avec les prérogatives géo-économiques de rentabilité commerciale découlant de la volonté politique et

(27) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. p.103.

corporative d'exploiter les ressources régionales. Leurs ambitions étaient de répondre aux demandes issues des marchés urbains, tout en concourant à l'extension de l'oekoumène vers des terres vierges pouvant être peuplées rapidement de citoyens, en quête d'une amélioration de leur situation socio-économique, confrontés avec l'attrait de l'exode vers les États-Unis.

La population

De toutes les régions traversées par le chemin de fer, c'est le Saguenay-Lac-Saint-Jean qui, durant la période 1871-1921, connut la plus forte croissance démographique. Elle enregistra une variation de 318% de sa population. Cette progression est impressionnante, sachant qu'au plan national, elle ne s'est établie qu'à 98,2%. En parallèle, durant ces cinquante années, l'augmentation relevée dans les comtés de Portneuf et de Québec ne furent respectivement que de 46% et 58,8% (Annexe O et figure 18.8).

Les données décennales démontrent indéniablement que l'ouverture du service ferroviaire a contribué à partir des années 1880 à appuyer solidement le peuplement au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Toutefois, des quatre comtés traversés par le chemin de fer, c'est essentiellement ce dernier territoire qui bénéficia le plus des effets bénéfiques de l'oeuvre de la colonisation. Au cours de la décennie 1890, la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean dépassa celle des trois autres comtés, appuyée par une croissance positive largement supérieure à la tendance observée ailleurs au Québec.

Dans les comtés agricoles de Portneuf et de Québec, ce mode de transport n'a pas eu pour conséquence de générer une croissance démographique semblable, se suffisant de résultats inférieures à la moyenne québécoise. Dans leur cas, l'ouverture du Saguenay-Lac-Saint-Jean, soutenue par l'avènement du chemin de fer, n'a pas contribué à une explosion démographique, mais plutôt à consolider et à soutenir le développement déjà entamé depuis quelques décennies. Au recensement de 1881, pour le comté de Québec (-3,8%), et dix ans plus tard pour le comté de Portneuf, (-6,3%) une diminution de la population est même relevée, imputable sans aucun doute à l'attrait des nouvelles terres pionnières qui contribuèrent au déplacement de nombreuses familles en quête d'une amélioration de leurs conditions de vie.

FIGURES 18.8 ET 18.9 ICICARTES

Après avoir connu un boom démographique de 42,6% entre 1871 et 1881, on assista à un ralentissement du mouvement (15,1%) au Saguenay-Lac-Saint-Jean, imputable à l'absence de moyens de transport qui auraient permis d'exporter avec aisance le surplus de la production agricole et forestière régionale. La publication des chiffres de 1891 démontra qu'un nouveau virage s'amorça avec la mise en opération du rail, laquelle tendance se poursuivit jusqu'en 1911, alors que l'accroissement ralentit dans les décennies suivantes, en raison notamment de l'industrialisation qui offrait un débouché nouveau pour la main-d'oeuvre québécoise qui est alors détournée du secteur agricole. A ce phénomène, s'ajoute la

Première Guerre mondiale qui monopolise une grande partie des forces vives du Québec dans les industries militaires.

En 1871, la région du Saguenay regroupait 11 812 habitants (67,5%), localisés principalement dans les municipalités de Bagotville, Chicoutimi et Jonquière (figure 18.9). Quant au Lac-Saint-Jean, sa population s'établissait à 5 681, concentrée autour de deux zones urbaines, Hébertville (3 177) et Roberval (2 467). Cinquante ans plus tard, appuyée par le rail, l'oeuvre de la colonisation au Lac-Saint-Jean avait donné des résultats en modifiant le visage et l'équilibre démographique. Désormais, près de la moitié de la population (48,6%) du Saguenay-Lac-Saint-Jean résidait autour du lac qui, choyée par la présence de plusieurs hectares de terres fertiles, avait attiré sur ses rivages des centaines de colons. Aux vertus de ces sols, cette contrée avait l'atout de pouvoir accueillir ces nouveaux venus, ce qui n'était plus le cas au Saguenay, sachant que la plupart des lots situés à proximité des grandes voies de transport étaient déjà occupées.

Le faible taux d'urbanisation pour 1901, 1911 et 1921, qui évolue de 11% à 24,6%, confirme le caractère résolument rural du Lac-Saint-Jean, tandis que la population de la région voisine s'urbanise année après année, passant de 38% à 62%. L'avènement du chemin de fer contribua à accentuer la spécialisation de chacun de ces territoires et des capitales régionales, principalement en raison des caractéristiques géographiques qui leurs sont immanentes. Chicoutimi se vit confirmer dans son rôle de capitale industrielle et de centre décisionnel du Saguenay-Lac-Saint-Jean, ainsi que comme point d'expédition du bois coupé dans les forêts de l'arrière-pays. Très tôt, la municipalité se fit conférer le rôle de pôle régional de service en considération de l'importance de sa population, de sa position géographique sur le territoire qui lui donne un accès direct à la rivière Saguenay, ainsi qu'à la présence d'usines de transformation, comme les moulins à scie et les pulperies, propriétés des industriels Peter McLeod et William Price qui tirèrent profit des richesses forestières et hydrauliques de la région.

Quant à Roberval, la présence des installations terminales du Québec et du Lac St-Jean, agglomérée à plusieurs facteurs géographiques, appuyèrent son choix comme ville-seuil pour le trafic interrégional des passagers et des marchandises. Ce rôle stratégique lui donna une puissante impulsion qui en fit un centre d'importance, sachant que les industries (p. ex. laiteries) exportant leurs productions vers la capitale, la métropole et à l'extérieur du pays, s'implantèrent à proximité de leurs sources d'approvisionnement et du chemin de fer. Cette localisation stratégique permettait de réduire les coûts de transport, tout en préservant la fraîcheur d'un produit périssable comme le lait et ses dérivés. Après avoir connu plusieurs années de stagnation, l'arrivée des premiers convois ferroviaires modifia radicalement le

visage de la municipalité ainsi que son activité économique. La ville particulièrement avantagée servit de porte d'entrée pour les colons accédant à la région.

Le site de Roberval détient à son actif plusieurs éléments qui expliquent sa croissance et sa désignation comme point terminal. Le village est installé à proximité du lac Saint-Jean qui lui donne accès à un gigantesque éventail de marchés commerciaux pour ses industries. A cet avantage stratégique, il faut ajouter les ressources naturelles que renferment le territoire environnant et qui contribua à son essor. Les immenses forêts ont concouru à développer toute une industrie, comme les scieries et les moulins à bois, dont certains étaient la propriété de Benjamin-Alexandre Scott, cousin de James Scott un des administrateurs influents du QLSJ ou de James Ross, président de l'entreprise ferroviaire. Un autre facteur de développement fut la possibilité pour les Robervalois de s'approvisionner en denrées alimentaires, disposant de grands espaces pouvant être cultivés autour de leur municipalité et qui constituaient de bonnes terres fertiles au relief peu ondulé.

Le rôle d'évaluation de 1887 nous permet d'avoir une idée plus exacte du village, tel que le trouveront les entrepreneurs du chemin de fer en instance de terminus. On y compte 12 marchands [...]. Bon nombre d'artisans et gens de métiers gravitent autour d'eux: 3 charrons, 3 cordonniers, 5 forgerons, 8 menuisiers, 2 maçons, 1 sellier, 1 meunier, 1 mécanicien, 2 boulangers, 1 tanneur [...], 1 ferblantier [...], 1 fromager [...], 5 aubergistes, 5 charretiers et 1 agent des terres indiquent déjà beaucoup de passants. 2 médecins, 2 notaires, 1 ingénieur, 1 garde-forestier, 1 arpenteur... et 2 rentiers. (28)

A sa vocation agricole traditionnelle, s'ajoutèrent des fonctions religieuses, commerciales et industrielles. Des communautés ecclésiastiques, comme les Soeurs Ursulines, les Frères Maristes et les Clercs de Saint-Viateur, vinrent établir dans le village des institutions d'enseignement afin d'assurer l'éducation des enfants de colons et animer la vie religieuse de la région.

Les commerces, hôtels et restaurants firent fortune, des milliers de gens s'y arrêtant pour faire des achats. En 1898, la fonction touristique de la région fut stimulée par la construction d'un hôtel, propriété de la compagnie de chemin de fer qui offrait à ses voyageurs venus de la Vieille Capitale, un gîte confortable et agréable. En peu de temps, le village devient un centre de villégiature réputé non seulement au Québec, mais également à travers le monde, résultat d'une vaste campagne de publicité conduite par l'entreprise ferroviaire, afin de rentabiliser l'opération de son chemin de fer (29). Pour les riches vacanciers venus d'Europe, d'Amérique du Nord, d'Océanie et d'Asie, l'entreprise offrait également des croisières sur

(28) Ibid., p. 102.

(29) Ibid., p. 196.

les eaux du majestueux lac Saint-Jean ainsi que des excursions de pêche à la ouananiche. Malheureusement, l'année de son dixième anniversaire le luxueux hôtel fut entièrement rasé par le feu mettant un point final à la courte mais lucrative vocation internationale du village jeannois (30).

Malgré l'importance qu'eut cette brève mais prospère vocation récréo-touristique, c'est l'arrivée des colons qui donna le coup d'envoi au processus d'aménagement du territoire, stimulant l'économie régionale. En quelques années, les nouveaux arrivants acquirent du gouvernement des milliers d'hectares de terres publiques dans le dessein d'établir leur famille et d'y pratiquer la culture, l'élevage et la coupe forestière sur les vastes contrées vierges ceinturant le lac Saint-Jean. Quant aux propriétaires de commerces, d'hôtels et de restaurants, ils firent des affaires d'or, par le marché créé par ce boom démographique qui déferla jusqu'au début du XX^e siècle.

A Roberval, la construction puis l'ouverture du chemin de fer contribua à aménager le territoire suivant les nouvelles exigences du développement engendré par l'avènement de la voie ferrée. En quelques années, le rôle marginal joué jusque-là dans la hiérarchie des échanges interrégionaux se modifia, la municipalité étant devenue le point de convergence et la capitale du Lac-Saint-Jean. Les magasins et les entreprises de services tendent à suivre les mouvements de population; c'est pourquoi plusieurs établissements se localisèrent à Roberval avec l'ambition de desservir la région.

La municipalité fut confrontée aux problèmes inhérents à la croissance urbaine, ce qui l'amena rapidement à aménager son territoire dans le dessein de l'adapter aux exigences de la vie moderne. Elle dut se doter d'équipements et d'infrastructures dignes de son essor urbain. Au fil des ans, le Conseil municipal vota des crédits pour la construction de trottoirs, de rues, ainsi que d'un aqueduc.

Cahin-caha, le village du terminus s'améliorait. En 1890, c'est une clôture à la rue Sainte-Angèle, et en 1891 un trottoir. La même année, c'est la rue Paradis se substituant au chemin vague qui prenait chez Leufroid Paradis. En 1892, on régularise la rue Marcoux, découpée sur le terrain d'Alphonse Marcoux. En 1893, un trottoir mène au bureau de poste de Joseph Dumais, rue Notre-Dame, et on redresse la rue Saint-Joseph, dans la partie sud. En 1895, on divise le village en quatre arrondissements de voirie, au lieu de deux, et on engage deux constables [...]. En 1898-99, c'est l'aqueduc métallique, et en 1900, un premier corps de pompiers. (31)

(30) ASSOCIATION TOURISTIQUE DU SAGUENAY-LAC-ST-JEAN-CHIBOUGAMAU (1988) Guide touristique: Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau. p. 24.

(31) VIEN, Rossel (1955) Op.cit., p. 124.

Ce processus ne s'est pas déroulé avec facilité et sans ambition. Les Jeannois ayant perçu rapidement le lien existant entre le rail et la mise en valeur des caractéristiques de leur village, c'est au prix de querelles politiques entre les membres du clergé et des citoyens de Métabetchouan, Saint-Jérôme et Roberval que cette dernière devint le centre de convergence des échanges entre Québec et le Lac-Saint-Jean.

All the evidence points to the fact that the clergy engaged their full influence, bargaining power, and enthusiasm in each new railway project - sometimes, undoubtedly, in paralysingly parochial spirit to win for their own parishes benefits that would probably have otherwise gone elsewhere, but more often for the projects that benefited the whole region or diocese. (32)

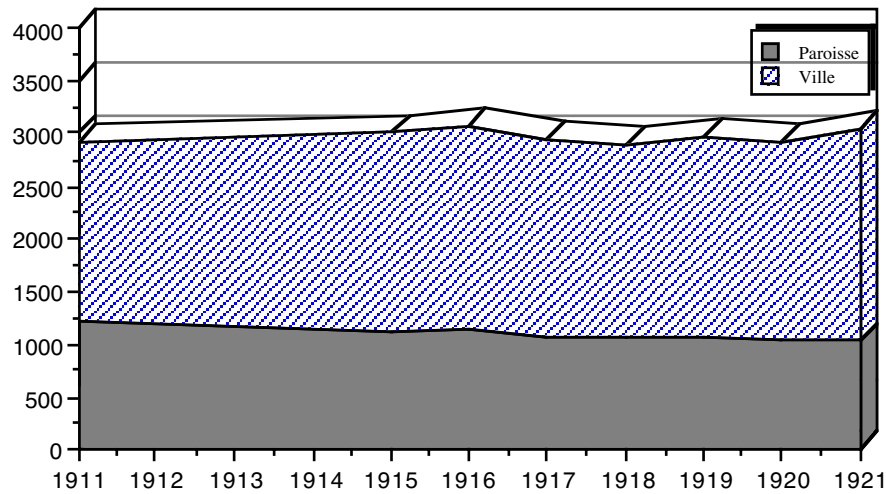
Ce démarchage intensif mené par la population, ainsi que par l'entremise de ses représentants ecclésiastiques et politiques auprès de la compagnie ferroviaire, de même que des membres de l'Assemblée législative, permet de constater que la localisation d'un point terminal comme celui-ci revêtait une importance primordiale pour une communauté ayant l'ambition de s'assurer d'une puissance géopolitique qui lui offrirait prospérité et pouvoir sur son hinterland. Avec le train, ils aspirent pour leur village à un rôle de porte d'entrée et de sortie pour le commerce interrégional.

La lutte menée par les Robervalois ne fut pas vaine, sachant les effets bénéfiques qu'eut l'inauguration du Québec et du Lac-St-Jean sur la croissance démographique du territoire. En 1871, la population de Roberval s'établissait à 2 467 personnes. Vingt ans plus tard, elle n'était plus que de 1 823 habitants, ce qui constituait une baisse dramatique de 26,1%, imputable à la stagnation d'une économie sans débouchés commerciaux. Entre 1891 et 1901, l'essor apporté par le rail est prodigieux. En dix ans la population augmenta de 42,2% pour se situer à 2 593 en 1901. Au cours des deux premières décennies du XX^e siècle, la tendance déjà amorcée se poursuivit mais d'une manière moins intensive, alors que la poussée démographique fut de moindre envergure (24,9% et 12,3%).

Toutefois, ces chiffres étant une compilation agglomérée de la population du grand Roberval, ils cachent une réalité. Pour la dernière décennie étudiée, la ville et le village de Roberval connurent une croissance démographique presque nulle. La population de la paroisse et de la ville de Roberval augmenta de moins d'un pour cent entre 1911 et 1921, tandis que certaines années comme en 1917, 1918 et 1920, elle vécut même une décroissance (figure 18.10).

(32) RYAN, William (1966) The Clergy and Economic Growth in Quebec (1896-1914). p. 125.

Figure 18.10: ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE ROBERVAL, 1911-1921



Source: VIEN, Rossel (1955) Histoire de Roberval: Coeur du Lac-Saint-Jean. p. 308.

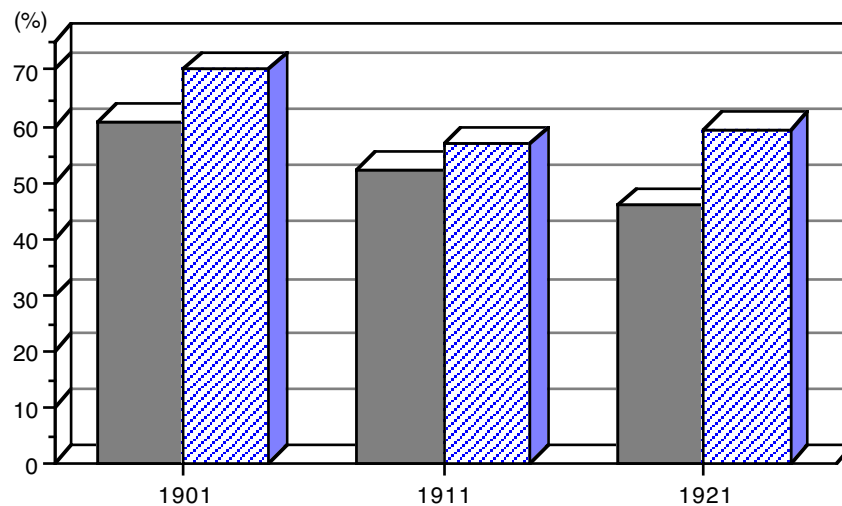
Ces données constituent le reflet d'un malaise socio-économique et de bouleversements géopolitiques qui affectèrent sérieusement l'essor jadis glorieux du point terminal. La croissance de Roberval s'essouffla au début du XX^e siècle, alors que la vague de colonisation qui avait déferlé depuis la décennie 1870 se tarit, concurrencée ardemment par l'Abitibi-Témiscamingue, nouvelle terre de prédilection des missionnaires-colonisateurs. Durant les années 1910, la fermeture de plusieurs industries créatrices d'emplois et le prolongement du chemin de fer vers Saint-Félicien, ébranlèrent l'économie robervaloise qui perdit son statut de ville-seuil. Désormais, la municipalité ne constituait sur le tronçon Québec-Saint-Félicien qu'un lieu d'arrêt parmi tant d'autres. Dès lors, elle se vit condamner à la stagnation démographique et économique.

Le développement de Roberval fut l'oeuvre de quelques promoteurs dynamiques, tels Horace Beemer et James Scott. Ils emportèrent avec leur retraite ou avec leur décès, le succès qui avait concouru à la croissance de la ville. La vente du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean au Canadien-Nord, propriété d'intérêts étrangers, n'ayant que peu de déférence pour la région, fut un des éléments majeurs qui contribua à ce déclin. En quelques années, le chemin de fer avait provoqué et défait la fragile prospérité de Roberval, davantage fondée sur une savante propagande idéologique développée par le clergé, pour contrer l'immigration vers les États-Unis que par souci de mettre en valeur un potentiel digne de concurrencer les produits agricoles de régions bénéficiant d'un rapport coûts/transports inférieur aux zones excentriques du Lac-Saint-Jean, confrontées à des frais de manutention élevés.

Par ailleurs, tout comme Roberval, la municipalité de Chicoutimi servait de point d'approvisionnement, où les habitants de la région pouvaient s'y procurer les biens manufacturés venus des centres industriels nord-américains (p. ex. machinerie agricole). Pour le Saguenay et avec quelques années de retard, elle joua un rôle à peu près identique à sa consœur située plus à l'ouest. Dans une moindre mesure, Hébertville-Station, localisée à mi-chemin entre ces deux pôles de développement, joua pour la partie centrale une fonction similaire en assurant les échanges de transit.

L'agriculture faisait maintenant place à l'industrialisation dans le discours gouvernemental. Le Haut-Saguenay, particulièrement bien pourvu de ressources hydrauliques, attira des investisseurs étrangers désireux d'exploiter ces richesses, dont ils pouvaient tirer de l'électricité, aux fins de leurs besoins industriels. Dans le comté du Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'arrivée du chemin de fer a contribué à la dispersion de la population sur le territoire plutôt qu'à sa concentration dans un rayon de 15 km de la voie ferrée (figure 18.11). Au Lac-Saint-Jean, le poids démographique des municipalités situées à proximité du chemin de fer n'a cessé de diminuer passant de 60,7% au recensement de 1901 à 52,6% en 1911 et à 46% dix ans plus tard. Un phénomène semblable a été identifié au Saguenay alors que, pour les mêmes périodes, cette part a constamment regressé, sauf en 1921, variant de 70,1%, 56,9% et 59,5%. Ce mouvement est attribuable principalement au rôle fondamental de soutien qui fut octroyé aux chemins de colonisation dans l'aménagement du territoire. Ces infrastructures structuraient l'ouverture des terres pionnières trouées de part et d'autre de la voie ferrée.

Figure 18.11: POIDS DÉMOGRAPHIQUE DES MUNICIPALITÉS SITUÉES HORS DU RAYON DE 15 KM, 1901-1921



Source: Recensements du Canada.

Les municipalités situées hors du rayon de 15 km correspondent aux zones situées à l'extérieur des régions ombrées identifiées sur la figure 18.9

Pour le comté de Portneuf, un mouvement inverse est relevé. A partir du recensement de 1891 alors que le chemin de fer est opérationnel jusqu'au Lac-Saint-Jean, la population a eu tendance à se polariser dans un rayon de 15 kilomètres de la voie. Dès lors, 19,5% des habitants du comté résidaient à l'intérieur de cet espace, tandis qu'en 1901 ils étaient 25,6% à le faire, puis 33,1% en 1911 et 27,5% en 1921. Vieux comté agricole du Québec dont la croissance démographique est largement inférieure à la moyenne québécoise, Portneuf en trente ans verra plus du tiers de sa population s'agglomérer dans la zone d'influence de la voie ferrée. C'est un indicateur précurseur de l'urbanisation progressive de la région qui entre 1911 et 1921 passa de 5,4% à 34,8%.

Ce phénomène est une manifestation de la stagnation de la colonisation au profit d'industries de première et de seconde transformation des produits de la forêt et de l'agriculture, tels les moulins de pâtes et papier et les fromageries, pour ne nommer que ceux-ci qui prirent de l'importance dans les Basses-terres du Saint-Laurent. De plus, l'étendue de ce territoire étant restreint (17 412 km²), ce facteur géographique favorisait naturellement une concentration de la population autour de cet axe structurant, comparativement au Saguenay-Lac-Saint-Jean (103 901 km²), où l'immensité de la région diluait le taux d'agglomération autour du chemin de fer au fur et à mesure que l'oekoumène s'en éloignait.

Le chemin de fer et la structuration du réseau routier

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, le chemin de fer fut un instrument qui permit le désenclavement d'une région par rapport à son avant-pays plutôt que de favoriser directement l'aménagement extensif des terres pionnières de l'intérieur. L'étude du réseau routier régional démontre sans ambiguïté que, dans les zones de colonisation, la présence du rail fut un puissant outil ayant contribué à sa structuration dans l'espace (figure 18.12). Peu rentable, la construction de voies ferrées dans les secteurs faiblement densifiés fut supplée par des chemins de colonisation qui permettaient un accès moins coûteux aux lots de colonisation, tout en permettant une flexibilité de desserte que ne détenait pas le chemin de fer. Comme le souligne Wolfe:

Roads are inherently better adapted to performing an area-filling function than are the more expensive railways, and they perform this function most effectively on a relatively homogeneous agricultural plain. (33)

Entre 1880 et 1920, le gouvernement du Québec consacra dans la région 6,9% des fonds nationaux accordés aux chemins de colonisation. Au Saguenay, il a investi 147 646,51\$

(33) WOLFE, Roy (1962) *Transportation and Politics: The Example of Canada*. p. 184.

alors que 536 026,42\$ furent consacrés au Lac-Saint-Jean, tandis que le comté de Portneuf se vit gratifier de 102 315,02\$⁽³⁴⁾. L'ouverture de centaines de kilomètres de routes sur le territoire étudié rendit inutile la construction d'embranchements dispendieux tant réclamés par les agriculteurs des zones non servies par le chemin de fer. Ces communautés isolées, localisées principalement à l'ouest et au nord du Lac-Saint-Jean, furent intégrées progressivement au réseau de chemin de colonisation régional, ce qui leur permettait d'accéder aux points terminaux du Québec et du Lac-St-Jean afin d'expédier leur production vers les marchés.

Symboliquement ces deux types d'infrastructures reflètent la rencontre de deux aspects de la vie économique québécoise de plus en plus en compétition, l'une traditionnelle en perte de vitesse axée sur l'agriculture et l'exploitation forestière, organisée autour de routes qui appuient l'aménagement du territoire, l'autre tablant sur le chemin de fer qui contribue au même objectif géographique que le chemin de colonisation, mais qui permet de briser l'isolement régional tout en donnant un essor économique commandé de l'extérieur.

(34) QUÉBEC. Secrétariat de la province (1922) Annuaire statistique de Québec 1921. p. 112.

figure 18.12ici

En raison de ses caractéristiques, le rail concourt à puiser dans les ressources naturelles régionales en vue d'appuyer le développement industriel des grands centres urbains, tout en intégrant l'arrière-pays au circuit des échanges commerciaux d'abord québécois, pour les produits agricoles et internationaux pour le bois ainsi que pour l'aluminium. Ce mouvement d'intégration au continent nord-américain sera renforcé avec l'avènement de l'Alcan au cours de la décennie 1920.

Le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean desservait principalement les municipalités où se trouvaient des usines de transformation primaire qui lui permettaient d'assurer un trafic de masse compatible avec les exigences de ce mode de transport. Cet aspect économique, pris en considération tant chez les gouvernants que chez les administrateurs de la compagnie, explique pourquoi cette infrastructure est toujours demeurée un moyen d'accès qui se limita géographiquement aux grands pôles commerciaux et industriels du Saguenay-Lac-Saint-Jean, en opposition avec une mission plus colonisatrice qui aurait permis de relier l'ensemble des colonies établies dans la région. A ce sujet, Séguin (1977) souligne le rôle prépondérant du chemin de fer et des intentions investies par ses promoteurs:

La construction du chemin de fer Québec-Lac Saint-Jean représente à coup sûr le plus gros effort pour articuler la nouvelle région agro-forestière à la capitale québécoise. L'aventure évoque sous certains aspects le stéréotype américain de l'expansion vers l'ouest par le rail. Par son conseil d'administration, la compagnie de chemin de fer avait des accointances parmi les hommes politiques et les représentants de grandes maisons de commerce et d'importantes institutions financières. La compagnie se trouvait liée aussi au commerce du bois scié et au mouvement de la conquête du sol de la région. Elle faisait en somme la synthèse des principaux agents de domination et de dépendance de la

société agro-forestière saguenayenne. Le tandem Scott-Beemer reposait directement sur l'alliance du rail et du bois. (35)

Le chemin de fer constituant un réseau de base pour la région, les routes étaient appelées à canaliser le trafic intrarégional destiné à l'extérieur du territoire. Cela n'étonne guère, sachant que les initiateurs et les actionnaires du Québec et du Lac St-Jean étaient la bourgeoisie de la Vieille Capitale qui avait tout intérêt à orienter la configuration spatiale du chemin de fer suivant leurs besoins et aspirations économiques, plutôt qu'en fonction de la colonisation qui ne constituait qu'un trompe-l'oeil idéologique. Cette tactique, fort populaire à l'époque, permettait d'obtenir plus facilement la bénédiction du clergé et l'appui financier des gouvernements pour la concrétisation de ces projets d'envergure.

Politicians, businessmen, and churchmen all had their role in the coming of the railroads, the latter, like others, using their powerful influence with the first two groups.

The normal pattern seems to have been that the secretary of the railway company, the Scotch Protestant, J.G. Scott, kept the bishops fully briefed on all the projects and progress of his company and suggested to them when and from whom to demand subsidies for the region's railways. For example, we find Scott writing to Mgr Racine in May 1887, recalling the company's promise to him to construct the railway as far as the Métabetchouan at the same time as the line to Roberval and asking him to "bien prêter le concours de votre influence à Ottawa." Scott, it seems, had good reason to believe in the weightiness of Mgr Racine's intervention with the federal politicians [...]. (36)

Alors que la colonisation et l'agriculture étaient soutenues par l'Église pour des principes idéologiques et, dans une moindre mesure, par le gouvernement qui appuyait ce mouvement plus par opportunisme que par conviction, les entreprises privées s'intéressaient davantage au potentiel forestier du Saguenay-Lac-Saint-Jean, bassin qui leur permet d'approvisionner les marchés en expansion de l'Europe et de l'Amérique du Nord. La colonisation ne constituait guère un obstacle à leurs ambitions, d'autant plus qu'elle leur fournissait une source de main-d'oeuvre non négligeable et permanente. Pour ces considérations, la colonisation constituait un prétexte pour mieux justifier leur présence sur le territoire, en lui octroyant une valeur sociale et philanthropique.

Le trafic des passagers et des marchandises

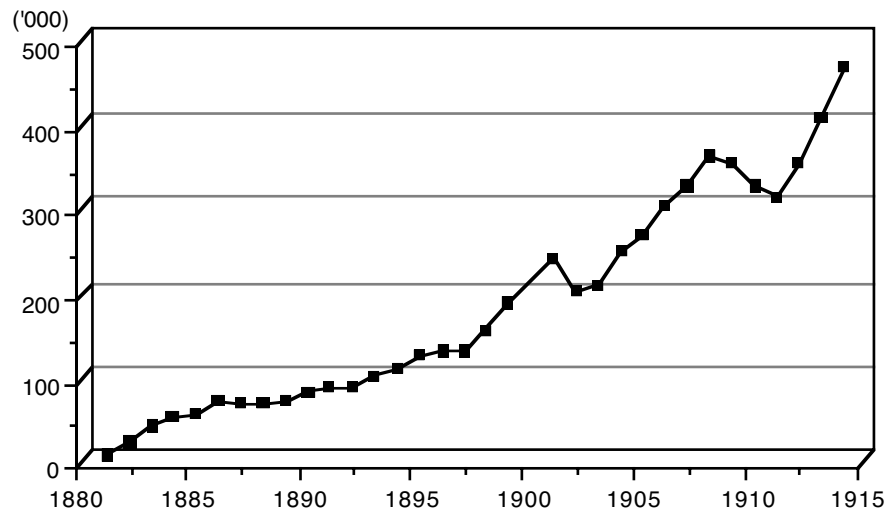
Un autre indicateur permet de jauger l'importance prise par cette terre pionnière dans le coeur des Québécois. Les données sur les voyageurs transportés démontrent qu'entre 1891 et

(35) SÉGUIN, Normand (1977) La Conquête du sol au 19e siècle. p. 59.

(36) RYAN, William (1966) Op.cit. pp. 125 et 128.

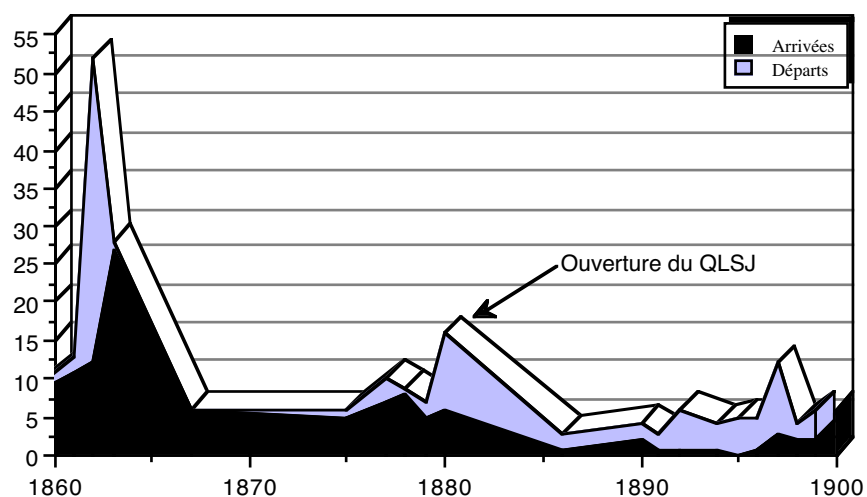
1901, leur nombre a cru de 174% passant de 87 068 à 238 727, ainsi que de 30,7% entre 1901 et 1911, alors que ce chiffre se situait à 311 900 à la fin de cette dernière décennie (figure 18.13). Il est donc logique d'établir une corrélation entre l'avènement du transport sur rail et la croissance démographique du Saguenay-Lac-Saint-Jean, sachant que ce moyen offrait aux colons un meilleur accès à un territoire jadis isolé physiquement des zones peuplées de l'État québécois.

Figure 18.13: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS (QLSJ), 1881-1914



Source: CANADA. Ministère des Chemins de fer et Canaux. Statistiques des chemins de fer du Canada

Figure 18.14: MOUVEMENTS MIGRATOIRES A HÉBERTVILLE, 1859-1900



Source: SÉGUIN, Normand (1977) La conquête du sol au 19e siècle. pp. 160-161.

Toutefois, ces statistiques ne permettent pas d'analyser les flux d'entrée et de sortie des voyageurs, de même que leur point d'origine et de destination (Annexe V). Dans son étude sur Hébertville, Normand Séguin grâce à la compilation des rapports démographiques

rédigés entre 1859 et 1900 par les curés de cette paroisse, fournit des données très intéressantes sur ces mouvements qui sont modifiés par l'avènement du chemin de fer (figure 18.14) ⁽³⁷⁾. Même si elles ne constituent pas l'illustration d'un mouvement de masse pouvant être extrapolé à l'ensemble du territoire, elle dénote une certaine tendance que le QLSJ a secondé.

Le cas hébertvillois démontre, que dès les années 1890, les bassins de population qui fournissaient traditionnellement et antérieurement à l'ouverture du rail la grande majorité des colonisateurs, ne se limitaient plus aux régions périphériques au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Désormais, ils s'étendaient géographiquement jusqu'aux États-Unis et même en Europe.

[...] les transports régionaux ont modifié la géométrie des mouvements de population. Avant l'avènement du chemin de fer, Hébertville s'alimentait à ses sources primitives: la rive-sud du Saint-Laurent (27 familles en 1863) et le Haut-Saguenay surtout. A partir de 1890, on peut constater un élargissement brusque des lieux de provenance en particulier du côté des États-Unis. ⁽³⁸⁾

Bien qu'il constituait un canal d'entrée aux terres du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le chemin de fer fut également une voie de sortie donnant facilement accès aux États-Unis. C'est un mouvement moins perceptible qui n'a que peu retenu l'attention des historiens mais qui a néanmoins existé à la lumière de ces statistiques. Nonobstant que le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean ait favorisé une réorientation de la mobilité intérieure du peuple québécois à se diriger vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean à la quête de nouveaux horizons, la figure 18.14 démontre clairement que le rail appuya aussi d'une façon non négligeable l'exode de plusieurs personnes vers les États-Unis. Ces familles et ces citoyens, arrivés depuis quelques années au Saguenay-Lac-Saint-Jean dans l'espoir d'y améliorer leur sort pitoyable, se voyaient confronter à la dure réalité de la vie des pays de colonisation que la propagande religieuse et gouvernementale magnifiait.

Le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean servit non seulement à étendre l'espace géo-économique d'exportation de la région en lui offrant un moyen de transport lui permettant d'expédier rapidement et à faibles coûts les productions agricoles et forestières du territoire vers les marchés urbains, mais également comme puissant instrument de peuplement. La compagnie ferroviaire se faisait un devoir de transporter gracieusement les nouveaux colons jusqu'au lot que leur avait concédé le gouvernement. Avec la collaboration de la Société de colonisation et de rapatriement du Lac-Saint-Jean, elle entreprit même d'aller aux États-Unis

(37) Ibid., pp. 160-163.

(38) Ibid., p. 162.

afin de rapatrier des centaines de citoyens québécois et en Europe pour sélectionner des candidats qui peuplèrent les terres du Lac-Saint-Jean.

La compagnie de chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean offre de transporter gratuitement, sur tout le parcours de son réseau, tous les colons de bonne foi avec leurs familles ainsi que les effets de ménage d'un poids n'excédant pas 300 livres pour chaque personne adulte, et 150 livres pour chaque enfant. Les taux pour le surplus étant de 9 centins par 100 livres, mais pas au delà du chargement d'un wagon par familles, soit 20,000 livres.

Les colons de bonne foi qui désirent aller d'abord examiner les terres obtiendront un demi-passage de Québec au Lac Saint-Jean, et retour pour \$3.35 par personne.

Pour bénéficier de ces tarifs, il suffit de s'adresser à M. L.-E. Carufel, 82 rue Saint-Antoine, Montréal; au Ministère des la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, à Québec; ou encore aux bureaux de la Compagnie à Québec. (39)

Derrière ce geste patriotique qui contribuait ardemment à *la grande mission colonisatrice octroyée au peuple canadien-français*, les administrateurs de la compagnie avaient compris que plus le bassin de population serait important dans les territoires desservis, plus grand serait l'achalandage sur le chemin de fer, tant en ce qui touche à la quantité de fret transporté qu'au nombre de passagers transitant annuellement. Cette augmentation de la circulation aurait pour effet de diminuer les coûts de fonctionnement de l'entreprise, de rentabiliser ses opérations et de bonifier les dividendes versés aux actionnaires.

L'analyse des données financières du QLSJ démontre la véracité de cette bienveillance. En 1911, les coûts de construction du chemin de fer étaient évalués à 12 723 800 M\$ (40). Les dirigeants de la compagnie se firent un devoir d'amortir le plus rapidement ces frais.

Au chapitre des recettes, le chemin de fer a toujours généré des profits. Toutefois, ce bilan financier positif n'est que la conséquence des subsides directs et indirects apportés par les gouvernements, sans quoi l'entreprise serait constamment déficitaire. Entre 1881 et 1914, la compagnie a réussi à maintenir une marge bénéficiaire variant entre 3% et 65% (ou 0,03\$ et 0,65\$ par dollar de recettes). En analysant les données financières du QLSJ, il appert que les recettes d'exploitation et, dans une moindre mesure les frais d'exploitation sont à l'origine des variations du rapport d'exploitation d'où l'intérêt des gestionnaires de maximiser l'augmentation du trafic (Annexe W).

(39) PELLAND, Alfred (1911) Le Lac Saint-Jean: ses ressources, ses progrès et son avenir. p.146.

(40) CANADA. Ministère des Chemins de fer et des Canaux (1912) Statistiques des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1911.

L'affectation agricole des terres

Une tendance similaire à l'évolution démographique est perceptible quant à l'affectation des terres dont la vocation agricole se confirme d'un recensement à un autre (Annexe P et figure 18.15). Pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la croissance du nombre d'acres de terres occupées (240,3%) surpasse largement la moyenne nationale (56,5%) pour l'ensemble de la phase étudiée (figure 18.16). En 1871, le territoire occupé par des agriculteurs est appréciable; toutefois, la décennie suivante est marquée par une croissance rapide, laquelle se poursuit jusqu'au début des années 1890. Ce *boom* s'est concentré principalement au cours de la période 1881-1921, intervalle coïncidant avec l'ouverture du chemin de fer, alors que plus de la moitié de cette croissance, soit 123,9%, s'est produite. Toutefois, jamais durant ces cinquante années la part des terres cultivées ne dépassa le tiers de l'ensemble des terres occupées, malgré le fait que leur croissance suivit de près le mouvement constaté quant aux terres occupées et améliorées. Dans Portneuf, la tendance observée s'arrima à celle-ci, mais avec une intensité moindre.

Par ailleurs, la part des terres demeurées boisées a toujours été supérieure aux terres améliorées et composa à chacune des époques plus de la moitié de l'ensemble des terres occupées. Ces chiffres arrimés à ceux qui seront présentés dans la prochaine sous-section démontrent l'importance que joua le chemin de fer dans l'essor de l'industrie forestière qui, dotée d'un mode de transport de masse peu coûteux, contribua ardemment au développement économique de la région. La forêt constituait d'ailleurs, durant la longue période hivernale, un débouché pour une main-d'oeuvre délivrée pendant quelques des travaux terriens.

Les données désagrégées de 1911 et 1921 indiquent clairement que près de 65% des terres occupées sont localisées au Lac-Saint-Jean, illustrant que c'est cette région qui bénéficia le plus intensément des effets sur l'aménagement du territoire de l'avènement du chemin de fer. A partir de 1901, cette région assumait la croissance agricole du Saguenay-Lac-Saint-Jean, alors que dans le Haut-Saguenay le processus d'industrialisation était entamé. Tout comme le mouvement observé dans la population qui a eu une inclinaison à se diffuser sur le territoire situé en dehors de la zone d'influence du chemin de fer, un phénomène identique est relevé quant à l'affectation du sol agricole. Alors qu'en 1871 près de 80% des terres occupées étaient localisées dans un rayon de 15 kilomètres entourant la future emprise ferroviaire, dix ans plus tard ce taux n'était plus que de 38,3%. La venue du train modifia de surcroît l'aménagement du territoire autour de la voie. Au recensement de 1881, de l'ensemble des terres occupées, plus de la moitié (55,6%) se retrouvaient dans les parages de l'emprise. Au début du XX^e siècle, l'extension des chemins de colonisation, qui accompagna la poussée du front pionnier vers le nord-ouest du lac Saint-Jean, entraîna une baisse du pourcentage (-18,9%) du nombre d'acres du domaine occupé situés dans le rayon du QLSJ.

Figure 18.15: ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACRES CONSACRÉS AUX CULTURES, 1871-1921

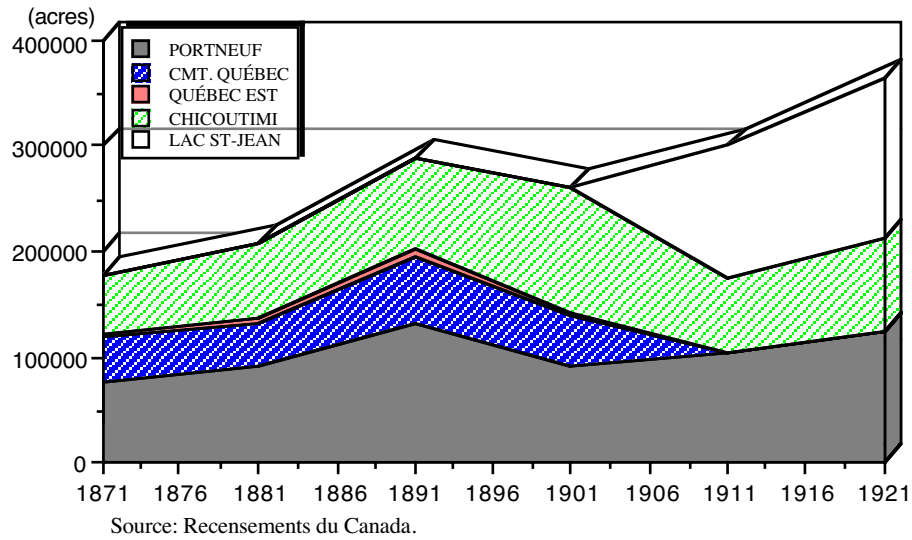
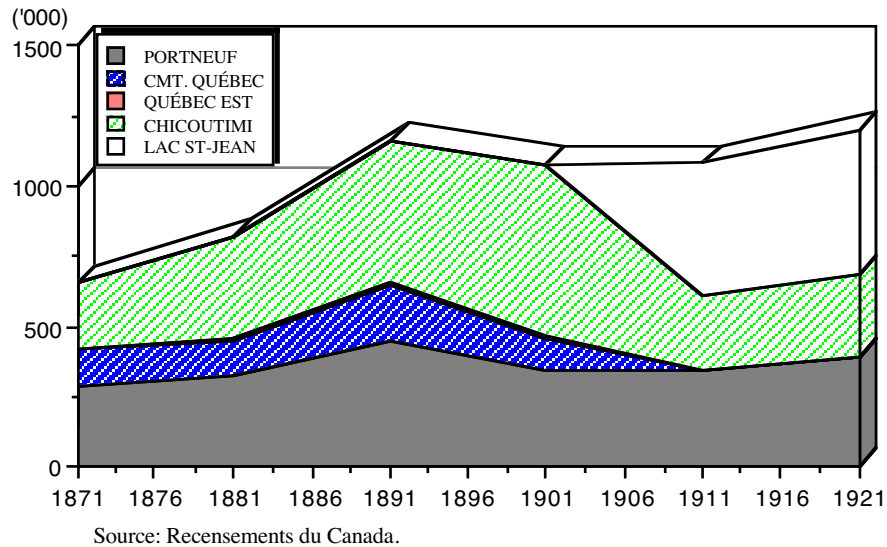


Figure 18.16: ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACRES EN TERRES OCCUPÉES, 1871-1921

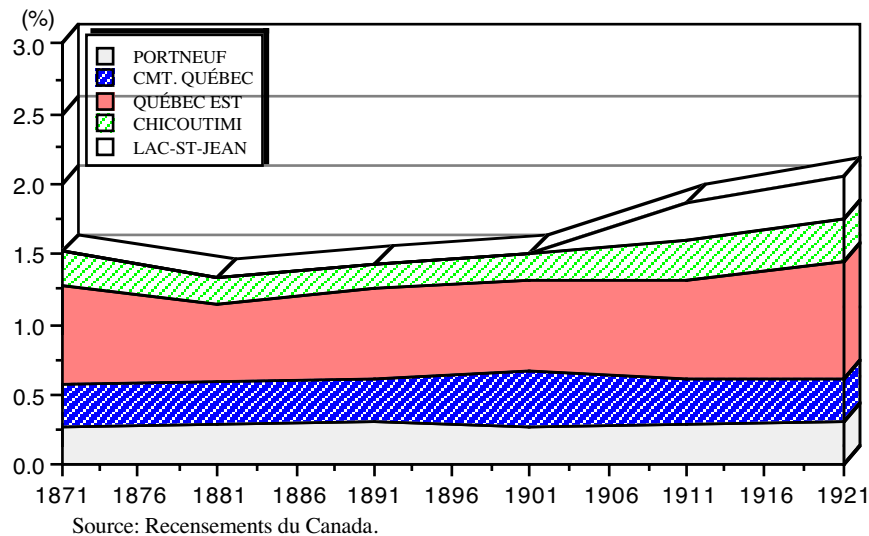


Dès la décennie 1880, un mouvement intéressant se profila. Au dénombrement publié en 1871, le nombre d'acres cultivés était en proportion inférieure de 11,5% à celui des sols occupés. Cet écart était la conséquence d'une agriculture en voie de développement où le stage de la colonisation n'était pas encore achevé et d'une industrie forestière qui occupait toujours une place prépondérante dans l'économie régionale. Dix ans plus tard, le virage majeur appréhendé s'amorça rapidement grâce à la mise en service du chemin de fer (figure 18.17), qui permit de renverser le déclin dramatique (-26,8%) de l'affectation des sols en

culture, relevé entre 1871 et 1881, imputable à la stagnation de l'agriculture et de la population rurale au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Désormais et jusqu'à la fin de la période étudiée, le ratio du domaine cultivé surpassa la part des sols occupés dans les territoires localisés dans le rayon d'influence de la voie ferrée (15 km). En comparaison avec les terres établies à l'extérieur de cette aire, celles-ci sont davantage vouées à la culture tandis qu'ailleurs les sols sont plutôt laissés à la forêt.

Figure 18.17: PART DES TERRES CULTIVÉES VERSUS LES TERRES OCCUPÉES, 1871-1921



La nouvelle infrastructure polarisa le développement agricole à ses abords. Plus une terre était éloignée du chemin de fer, plus l'activité forestière avait pour propension d'y prédominer. Sauf en 1921, les premiers effets des routes de colonisation se faisant sentir, la majorité des terres cultivées étaient situées à l'intérieur de la zone de rayonnement de la voie. La direction du mouvement perçu dans le cas des zones en culture constituait une impulsion inverse à celle relevée en ce qui a trait à la population et aux terres occupées qui se diffusaient sur le territoire d'un recensement à un autre. Une explication peut facilement être avancée pour expliquer ce phénomène. Les meilleures terres, celles situées à proximité de la voie, étant occupées, l'oekoumène continua sa marche vers les limites excentriques du Lac-Saint-Jean, mouvement qui ne fut pas suivi, pour des considérations économiques, par le chemin de fer, malgré le démarchage intensif effectué à cet égard par les agriculteurs. Cela aura pour effet de marginaliser les deux autres variables des terres cultivées, sachant qu'elles se localisent à proximité de la voie.

Pour le comté de Portneuf, le mouvement remarqué est plus instable dans le temps. Malgré le fait que le processus observé est moins accentué que celui ayant prévalu dans sa région soeur. Néanmoins, entre 1881 et 1921, la quantité d'acres occupées par les fermes et celles

vouées à la culture a progressé faiblement mais suffisamment pour noter cette tendance perçue avec plus d'intensité au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

18.3 LE QUÉBEC ET DU LAC ST-JEAN ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

Pour l'économiste North (1955), le transport est le facteur qui, en Amérique du Nord et dans les pays pionniers, a permis généralement l'adéquation entre la présence d'une richesse naturelle exportable et le désenclavement d'une région.

Le transport sur rail est un instrument qui offre à des groupes sociétaux d'en arriver à certaines fins par la modification et le positionnement de nouvelles relations géo-économiques et politiques susceptibles de renchérir leurs pouvoirs sur un espace. Toutefois, ce moyen ne génère pas le développement par sa seule présence sur un territoire. Pour qu'un chemin de fer soit rentable et efficace, sa construction doit avoir été justifiée par certaines conditions fondamentales préalables. Les chemins de fer miniers du Québec-Labrador en constituent l'exemple par excellence. Ils ont été conçus uniquement pour transporter du minerai fortement en demande en Amérique du Nord, après la Seconde Guerre mondiale. Cette région répondait à une des conditions géographiques fondamentales, soit la disponibilité en quantité abondante du minerai convoité ⁽⁴¹⁾. Toutefois, une géomorphologie et un climat mal adapté à l'agriculture, de même qu'aux habitats humains ainsi que l'éloignement des marchés, n'ont pas concouru à l'extension de l'oekoumène aux abords des emprises. L'absence de ces conditions géographiques fondamentales qui sont essentielles au décollage d'une région agricole viable économiquement est responsable de cet état.

Au cours de la période 1871-1921, la structure économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean était orientée vers des activités du secteur primaire, tandis qu'à l'aube du XX^e siècle, et dans les années subséquentes, le secteur secondaire s'accapara d'une place de plus en plus importante. Au coeur de cette économie, l'agro-forestier occupait une place de choix en raison des richesses naturelles dont était pourvu ce territoire. Ces ressources tirées de la terre constituaient une condition géographique fondamentale propre au territoire. Cependant, l'absence de moyens de transport efficaces retarda leur mise en valeur pendant plusieurs années. Le développement économique régional s'accéléra avec le chemin de fer du Québec et du Lac St-Jean, dont la mise en place privilégia l'introduction de méthodes favorisant la production à grande échelle dans des secteurs qui étaient reconnus traditionnellement pour leur faible productivité. Cela était devenu nécessaire avec la demande croissante en produits agricoles et forestiers. Le rail eut pour conséquence de réorganiser et de vivifier les échanges économiques interrégionaux entre les régions desservies par le QLSJ et l'extérieur, tout en

(41) LECLERC, Richard (1986) L'infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador.

octroyant une plus-value à la production et aux biens-fonds des territoires traversés, satisfaisant ainsi les ambitions des promoteurs ferroviaires.

The introduction of railways extended the frontier of profitable settlement, production, and economic exchange by reducing transport and transaction costs. Locational economic rents rose in the regions served by rail lines as the returns from *in situ* resource ownership increased. (42)

Le transport sur rail s'avérait particulièrement adapté pour exporter des marchandises vers les grands marchés, sachant que ce mode permet de les déplacer sur de grandes distances dans un temps réduit et tout au long de l'année. Toutefois, les tarifs imposés par le QLSJ étant substantiellement élevés, tandis que la marge de profits sur la vente de matières premières non transformées était réduite, les agriculteurs et les industriels de la région durent se tourner vers des produits expédiés ayant une valeur ajoutée bonifiée en vue de rentabiliser leurs opérations.

Le chemin de fer favorisa la métamorphose de la structure économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Il entraîna l'addition, au processus de production primaire ayant prévalu jusqu'à l'apparition de ce mode de transport, des étapes de transformations additionnelles accomplies localement, lesquelles n'existaient que de façon artisanale ou étaient dévolues auparavant aux entreprises de la ville de Québec.

Par exemple, à l'état brut, le blé possède qu'une faible valeur marchande mais, à l'intérieur d'un wagon, il occupe plusieurs mètres carrés, ce qui ne s'avère pas rentable pour l'expéditeur qui doit payer des tarifs élevés établis en fonction de la superficie occupée. Afin d'annihiler ses pertes et de maximiser son profit, il sera tenté de transformer son blé en farine dans le dessein d'en maximiser les bénéfices qu'il peut en tirer, tout en réduisant l'espace requis au sein d'un wagon. Ceux qui n'effectuèrent pas ce virage en se cantonnant dans la transformation sommaire des ressources du pays virent leurs coûts de production augmenter et furent condamnés à la faillite:

Un moulin à scie tourne à Saint-Gédéon; le colonel B.A Scott, un des promoteurs du chemin de fer, installe à Roberval, près de l'embouchure de l'Ouïatchouaniche, une grande scierie qui occupe jusqu'à 300 hommes. Mais ces usines étaient beaucoup plus mal placées pour l'exportation que celles du Saguenay; les expéditions par voie ferrée sont très onéreuses; la scierie Scott se ruine et ferme en 1910. [...] La construction de la voie ferrée galvanise pour un temps les activités; mais le chemin de fer, avec ses tarifs, ne pouvait rajeunir efficacement le sciage. C'est alors qu'apparut un nouveau type d'utilisation du bois, la fabrication de la pâte à papier, la pulpe. (43)

(42) ARMSTRONG, Robert (1984) Structure and Change: An Economics History of Quebec. p. 132.

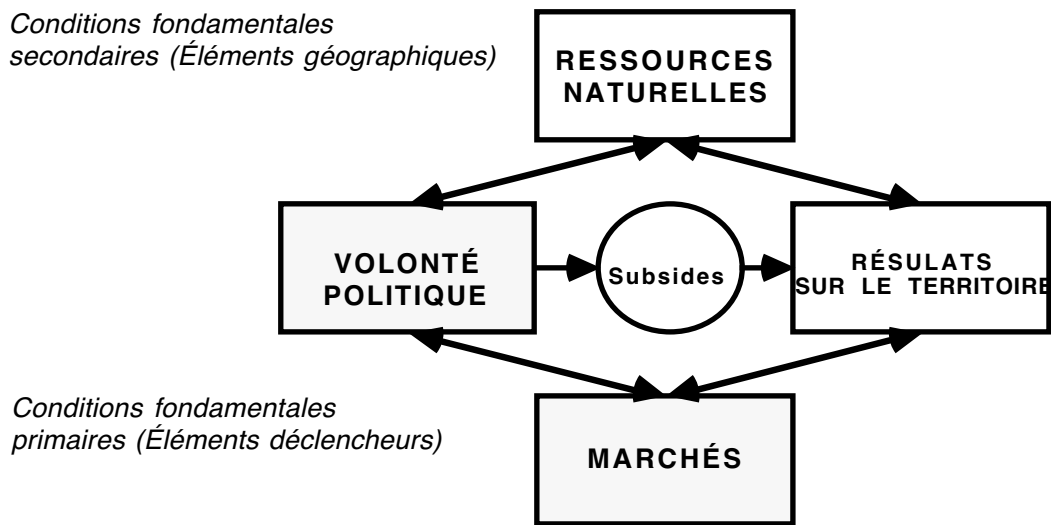
(43) BLANCHARD, Raoul (1935) L'est du Canada Français: Province de Québec: Tome Deuxième. pp. 90-91.

Ce constat qui sera analysé dans les prochaines pages, constitue une démonstration indéniable que le chemin de fer a modifié la structure économique traditionnelle du Saguenay-Lac-Saint-Jean en introduisant, dans quelques secteurs, des techniques de production industrielle, lesquelles furent essentielles en vue d'assurer la croissance régionale, qui désormais était liée intimement aux exigences venues de l'extérieur. Toutefois, comme il en fut question antérieurement, ce moyen de transport n'a pas "bâtie" de toute pièce ce développement par sa seule présence. La mise en service d'une telle infrastructure reposait sur certaines conditions fondamentales préalables (p. ex. présence d'un marché externe). A l'opposé, sans service ferroviaire, ces conditions ne pouvaient être valorisées et comblées. Au début du XX^e siècle, le Haut-Saguenay par rapport au Lac-Saint-Jean fut favorisé par l'industrialisation parce qu'il détenait des avantages géographiques supérieurs, comme la présence d'un énorme potentiel hydraulique, facteur permettant d'y accueillir plusieurs manufactures grandes consommatrices d'énergie électrique.

Dans cette démarche un ensemble de facteurs géopolitiques, en s'intégrant au cadre systémique, assurent ou annihilent l'éventuel succès d'un chemin de fer (figure 18.18). En tant qu'instrument, le rail constitue la courroie de transmission permettant d'octroyer un essor à un territoire privilégié par l'abondance de facteurs géographiques monnayables sur les marchés nationaux et internationaux, mais où l'isolement constitue un handicap sérieux à l'exploitation de ces ressources.

Dans un premier temps, des conditions géographiques fondamentales, telles que la présence de richesses naturelles ou de facteurs biophysiques favorables, doivent figurer en bonne place, suivant les ambitions investies par les développeurs de territoires. Dans le cas du Québec et du Lac-St-Jean, la colonisation et l'exploitation d'un bassin potentiel immense de production de denrées alimentaires ainsi que de bois étaient leur convoitise. Les comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean étaient favorisés par des milliers d'hectares de terres possédant un bon potentiel agricole, ainsi que d'un couvert forestier abondant. Ces avantages stratégiques constituaient des atouts indéniables qui motivèrent les entrepreneurs à construire la voie ferrée translaurentienne.

Figure 18.18: FACTEURS GÉOPOLITIQUE ET IMPLANTATION D'UN CHEMIN DE FER



Toutefois, ces seules conditions ne sont pas garantes du succès d'une telle entreprise. La seule présence de ces facteurs n'est pas suffisante, il faut des éléments décisionnels beaucoup plus puissants. Un élément déclencheur de première importance qui constitue la condition fondamentale primaire doit être présent, c'est-à-dire la détermination politique et sociétale de désenclaver la région et d'y construire un chemin de fer. La mise en valeur des dispositions géographiques inhérentes à un territoire repose sur la volonté des parlementaires québécois et canadiens qui détiennent les leviers de ce développement. Le Québec et du Lac St-Jean, comme la plupart des petites compagnies ferroviaires nord-américaines de l'époque, ne disposaient pas des ressources financières qui leur auraient permis d'amortir intégralement, par des capitaux privés, les frais de construction de leur infrastructure. L'aide généreuse des gouvernements fut alors ardemment réclamée.

Le Saguenay-Lac-Saint-Jean profita, à partir de la fin du XIX^e siècle, d'une série d'événements issus de l'environnement national et mondial qui façonna son essor et motiva les gouvernants à débloquer les fonds nécessaires pour la concrétisation du projet. Cette conjoncture, alliée à l'apport du chemin de fer, favorisa l'exportation des matières premières dont certaines furent transformées dans la région. Ce dernier processus, surtout perceptible dans l'industrie laitière, fut appuyé par de multiples innovations technologiques qui bouleversèrent les techniques de fabrication jusque-là en usage, concourant ainsi aux nouvelles exigences imposées par le transport sur rail.

L'urbanisation des nations de l'Amérique du Nord et de l'Europe appuya une augmentation de la demande pour des biens agricoles. Le marché mondial étant en expansion, la

bourgeoisie québécoise ayant exprimé à de nombreuses reprises sa volonté de participer et de récolter les fruits de ce défi, elle appuya ardemment l'ouverture de ce grenier qui devait concourir à la concrétisation de leurs ambitions géopolitiques et géo-économiques.

L'essor du Saguenay-Lac-Saint-Jean s'étant fondé sur l'agro-forestier, il n'est pas étonnant que c'est autour de ce secteur que gravitera l'étude de cas. L'analyse portera sur six variables principales, lesquelles ont été établies à partir des données tirées des dénombrements décennaux et des statistiques annuelles publiées par le ministère canadien des Chemins de fer et Canaux.

L'affectation du sol: Les cultures

Pour l'ensemble de la période, les agriculteurs jeannois et saguenayens pratiquèrent une agriculture de type mixte, laquelle était de moins en moins orientée vers la rencontre des seuls besoins de subsistance familiale au profit de la satisfaction d'une demande générée par les centres urbains régionaux, nationaux, ainsi que par certains marchés internationaux comme la Grande-Bretagne. Tout en répondant aux attentes locales, les excédents de production de plus en plus fréquents, suite à l'amélioration des techniques agricoles, étaient destinés au circuit commercial. Les terres du Saguenay-Lac-Saint-Jean furent consacrées à la culture des plantes fourragères qui servaient notamment à nourrir le bétail, ainsi qu'aux cultures maraîchères (p. ex. pommes de terre). Dans un contexte où l'agriculture s'adapta aux mécanismes des prix, fondements du capitalisme, cette activité fit miroiter des revenus intéressants et amena plusieurs colons à s'y intéresser plutôt qu'à dépendre uniquement des chantiers forestiers.

Entre 1881 et 1921, l'ensemble des superficies vouées aux récoltes progressa de façon très rapide au Saguenay-Lac-Saint-Jean tandis que, dans les trois autres comtés, la croissance fut plutôt modérée (Annexe Q et figures 18.19). L'avoine et la pomme de terre s'accommodant des conditions biophysiques du Saguenay-Lac-Saint-Jean, il n'est pas étonnant de constater que ce sont ces cultures qui s'y développèrent. L'avoine connut une progression forte dans la région, comparativement aux autres comtés où la tendance enregistrée a été plus faible. De 1891 à 1901, ce mouvement s'est poursuivi mais d'une manière moins fulgurante, alors qu'au cours de la décennie suivante, une chute importante est relevée, laquelle fut suivie par une nouvelle remontée durant la décennie 1920.

Les espaces cultivés consacrés à la pomme de terre furent très stables tout au cours de ces cinquante années, à l'exception de la décennie 1911, où une augmentation notoire est enregistrée. Peu de pommes de terre étant exportées, elles servaient surtout à combler la consommation locale.

Quant au foin, la situation qui prévaut est très différente. Depuis 1871, une popularité sans cesse grandissante est relevée dans tous les comtés traversés par le rail. Cette croissance coïncidait avec la conversion de l'agriculture vers l'élevage des animaux. La plante fourragère, qui constitue une excellente source alimentaire pour les animaux de la ferme, occupa une superficie de plus en plus importante. Toutefois, l'apport de ces cultures au *produit régional brut*, occupa un rôle de plus en plus secondaire, sachant que l'industrie laitière devenait rapidement la base de l'économie agricole régionale et québécoise. En 1901, 47,9% des fermes produisaient du lait destiné au circuit commercial; ceci démontre les progrès rapides effectués par ce secteur en quelques années.

Cette transformation s'avérait nécessaire sachant que la qualité des sols et le climat handicapaient une saine compétition d'égal à égal avec l'Ouest canadien où le taux de productivité pour la culture du blé était supérieur ⁽⁴⁴⁾ ou avec les maraîchers des Basses-terres du Saint-Laurent. Ainsi, la concurrence féroce menée par les producteurs céréaliers des Provinces de l'intérieur alliée à une politique tarifaire du QLSJ, mal adaptée aux caractéristiques du blé, contribua au déclin rapide des superficies qui lui étaient consacrées.

Figure 18.19a: SUPERFICIE CONSACRÉE AUX GRANDES CULTURES (AVOINE), 1881-1921

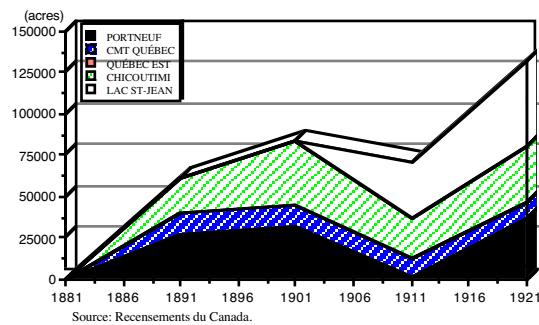
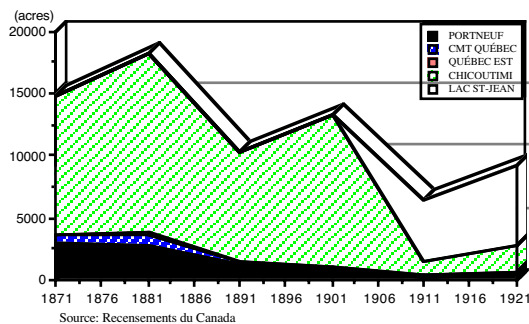


Figure 18.19b: SUPERFICIE CONSACRÉE AUX GRANDES CULTURES (BLÉ), 1871-1921



(44) RYAN, William (1966) Op.cit., p. 43.

Figure 18.19c: SUPERFICIE CONSACRÉE AUX GRANDES CULTURES (FOIN), 1871-1921

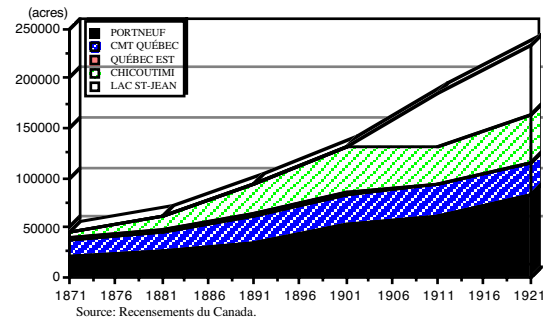
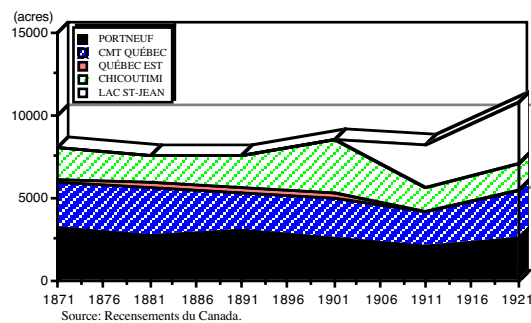


Figure 18.19d: SUPERFICIE CONSACRÉE AUX GRANDES CULTURES (PATATES), 1871-1921



Toutefois, le Saguenay-Lac-Saint-Jean demeura un important producteur de blé par rapport aux autres régions dont la courbe était descendante. Nonobstant, depuis 1881 et malgré les pointes de 1911 et 1921, la production pour la période 1881-1921 repose sur une variation globalement négative, consacrant à long terme le déclin de cette culture au profit d'activités plus rentables pour les fermiers.

Dans les premiers temps de la colonisation, le blé permit d'assurer aux familles rurales le pain quotidien. Avec le nouvel ordre économique de spécialisation des régions, en fonction de leur potentiel optimal qui s'imposa progressivement à la fin du XIX^e siècle, les agriculteurs saguenayens et jeannois durent réorienter l'utilisation de leurs champs en optant pour des activités qui maximiseraient le potentiel de leur ferme. Le choix de quelques activités gagnantes, au détriment d'une approche éparse et à long terme inféconde plus arrimée à l'autosuffisance alimentaire du ménage, devient graduellement la règle dans la région, principalement dans le rayon d'influence du QLSJ.

Le cheptel

Avec la culture, la production animale occupait une place de choix dans les activités agricoles du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Dès 1873, la baisse des prix des fruits et légumes, agglomérée

à une demande en progression pour la production bovine et les produits laitiers, favorisa une réorientation de la vocation de plusieurs entreprises agricoles québécoises ⁽⁴⁵⁾.

Cette conversion était soutenue par des organismes à vocation agricole publics et privés comme la Société d'industrie laitière de la province de Québec créée en mai 1882 par une loi de l'Assemblée législative. S'appuyant sur la demande croissante des marchés pour les produits laitiers, la Société y voyait une occasion idéale pour donner une impulsion nouvelle à un secteur à bout de souffle. Une telle initiative devait favoriser une augmentation des revenus des agriculteurs dans le dessein qu'ils puissent surpasser le seuil de la subsistance et persister dans ce secteur. De plus, cette nouvelle approche tablant sur l'élevage, avait l'atout de rendre les cultivateurs moins dépendants des contraintes pédologiques et climatiques qu'imposaient certains sols aux cultures. L'industrie laitière conférait une stabilité de revenus dans un pays où les conditions biophysiques ont une influence déterminante sur le rendement des cultures.

Parmi les types d'élevage (figures 18.20a et 18.20b), la volaille prédomine partout, tandis que les bêtes à cornes, en majorité composés de vaches laitières, sont en progression en se situant au second rang parmi le cheptel. La production laitière constituant une des assises majeures de l'économie agricole de la région et du Québec, il n'est pas étonnant de constater que, pour la période de référence, la plupart des bovins sont des vaches laitières, la balance étant des bêtes destinées à la boucherie.

La nouvelle prospérité des agriculteurs québécois reposait désormais sur la vente du lait. L'analyse du ratio vaches laitières/bovins fournit un indice particulièrement intéressant quant à l'impact du transport ferroviaire dans ce secteur. De l'étude de ces chiffres, il en ressort clairement que plus une région est située à proximité d'un lieu de commercialisation, plus ce rapport sera élevé (Annexe U et figure 18.21). Le comté de Québec-Est en constitue un exemple frappant. En 1901, son ratio était le plus important qui fut enregistré parmi les territoires traversés par le QLSJ, soit 84,5%.

Liang (1982) en arriva à un constat identique dans une étude sur le développement ferroviaire en Chine et son influence sur l'essor de l'agriculture au cours des années 1875 à 1935 ⁽⁴⁶⁾. Le géographe a relevé l'existence d'une forte adéquation entre la localisation d'une ferme, son niveau de production pour des denrées destinées au circuit commercial et la distance à parcourir pour atteindre les marchés.

(45) TOUPIN, Gustave (1944) La production animale. p. 202.

(46) LIANG, Ernest (1982) Op.cit., p. 142.

Figure 18.20a: LE CHEPTEL AU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN, 1871-1921

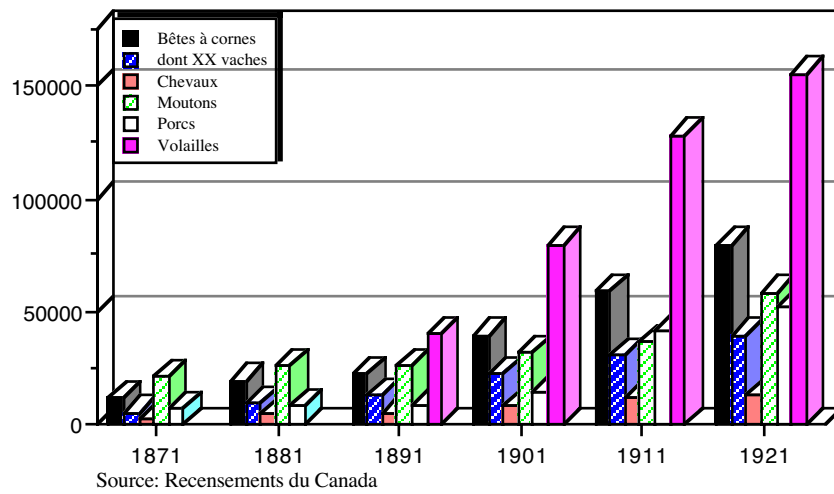
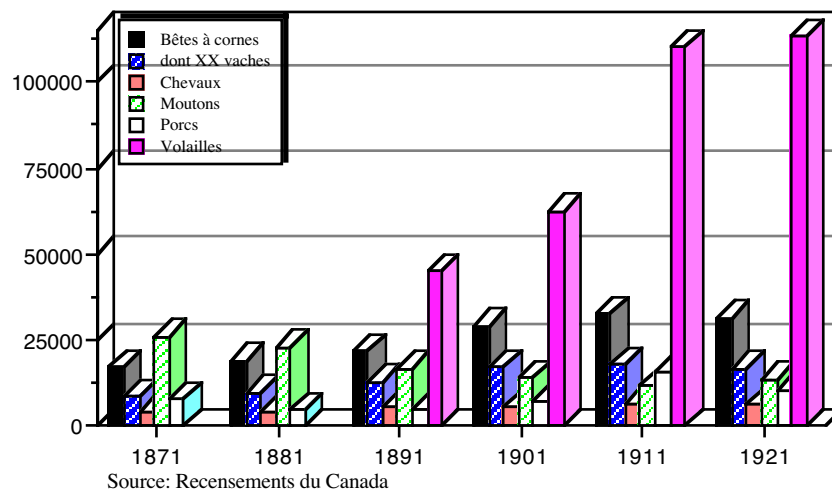


Figure 18.20b: LE CHEPTEL DANS PORTNEUF, 1871-1921



Avant l'ouverture du chemin de fer, la part du Saguenay-Lac-Saint-Jean (47,2%) était inférieure à la situation prévalant dans les comtés de Portneuf (50,6% en 1871 et 50,9% en 1881) et Québec (63% en 1871 et 66,7% en 1881). A partir du recensement de 1891, un changement majeur est relevé découlant directement de la mise en opération du chemin de fer. L'accès au marché de la ville de Québec donna une puissante impulsion à l'industrie laitière jeannoise et saguenayenne. En une seule décennie, le nombre de vaches laitières gagna une part de 10,2%, sur l'ensemble des bovins présents dans la région. Le même phénomène ressort dans le comté de Portneuf avec une progression de 8,7%. Toutefois, au cours des trois premières décennies du XX^e siècle, les ratios relevés fléchirent malgré une

progression du cheptel, en raison d'une saturation des marchés intérieurs et extérieurs, principalement pour les produits fromagers.

Le mouton est particulièrement apprécié chez les agriculteurs de l'époque. La mise en service du QLSJ, n'eut pas pour effet d'influencer immédiatement la croissance du cheptel. Entre 1881 et 1891, une légère diminution de 0,87% du nombre de moutons gardés sur les fermes est relevé. Les trois décennies suivantes furent marquées par une augmentation de 124,2% du cheptel, tandis que le nombre de bêtes destinées à l'abattage cru de 268,2%. A une seule exception, soit en 1891, pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, une majorité de moutons furent vendus aux fins de boucheries. Dans les autres années les agriculteurs préféraient en tirer de la laine destinée à la confection de vêtements. La popularité de cet animal est imputable à l'avantage qu'il détient de pouvoir se nourrir des herbages trouvés dans les pâturages. De plus, il ne requiert guère de soins particuliers, tandis que son pelage est très apprécié au sein de la population aux fins de la confection de vêtements.

figure18.21 ici

Quant au porc, il occupait une place importante à l'intérieur des exploitations agricoles du Saguenay-Lac-Saint-Jean, tandis que le cheval clôturait la marche à l'intérieur du cheptel. Davantage utilisé comme outil de travail, le cheval est peu prisé comme viande de boucherie chez les consommateurs québécois. Sa croissance est faible sachant qu'il sera remplacé progressivement par le tracteur au début du XX^e siècle.

Les entreprises agricoles

En parallèle avec l'extension de l'oekoumène et la croissance démographique, le nombre de fermes augmenta d'une façon régulière à partir de 1871 (Annexe R). Jusqu'en 1891, le QLSJ appuyant ce processus, les entreprises agricoles connurent une progression régulière. Dans la dernière décennie du XIX^e siècle, une stabilisation du nombre de fermes survint. Après 1901 au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dix ans plus tard dans les comtés de Portneuf et de Québec, ces régions, comme dans l'ensemble de l'État québécois, subirent une décroissance à ce chapitre, laquelle fut accompagnée par une augmentation de la dimension moyenne des exploitations et des espaces dévolus à la culture.

Le secteur agricole ne fut pas épargné par le vent de restructuration économique qui souffla sur l'Amérique du Nord. Ce mouvement était imputable à l'abandon des activités agricoles par des milliers de citoyens désabusés par la vie terrienne, peu rémunérateur pour le dur labeur quotidien. Ces personnes furent attirées par les salaires mirobolants offerts par les usines situées dans les grands centres industriels. Nonobstant, qu'il résidait en milieu urbain, le Québécois n'arrêtait pas pour autant de consommer des biens agricoles. Bien au contraire, à partir de 1911, malgré la baisse du nombre de fermes (figure 18.22) dont la plupart assuraient la subsistance quotidienne des familles rurales, la demande pour ces produits continua à progresser. Les agriculteurs qui avaient décidé de demeurer dans le métier, n'hésitèrent pas à s'agrandir en rachetant les terres abandonnées par leurs anciens

occupants devenus citoyens. Leur objectif était d'orienter l'entreprise terrienne vers une agriculture de marché plutôt que vivrière. Ainsi, ils voulaient répondre aux changements qui s'annonçaient à l'horizon en accroissant la superficie de leur exploitation, ce qui permettait de réaliser des économies d'échelles, devenant ainsi plus compétitifs et productifs.

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, la dimension moyenne des fermes passa de 109 acres en 1871 à 132 acres en 1901, tandis que l'espace moyen consacré à la culture augmenta de 76,9% (figures 18.23). Les données désagrégées de 1911 et 1921 offrent l'occasion de départager la situation prévalant dans chacune de ces régions. Au Saguenay, les exploitations agricoles sont plus grandes que dans les comtés frères et que dans l'ensemble de la nation. Cet indicateur démontre que les propriétaires ont été fortement influencés par les possibilités de débouchés qu'offraient désormais le chemin de fer. Au Lac-Saint-Jean, c'est plutôt une agriculture de subsistance qui se développe dans le contexte du vaste mouvement de colonisation qui animait alors le Québec.

Figure 18.22: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE FERMES, 1871-1921

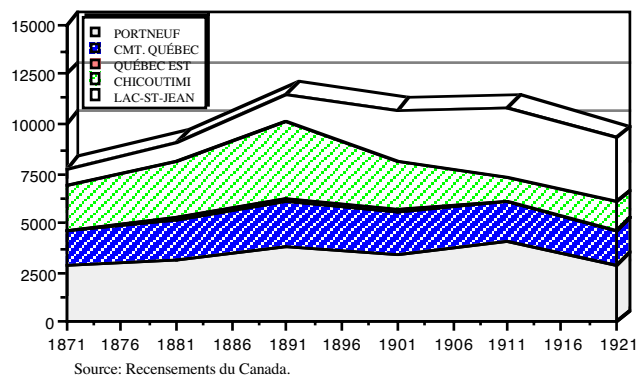


Figure 18.23a : DIMENSION MOYENNE DES FERMES, 1871-1921

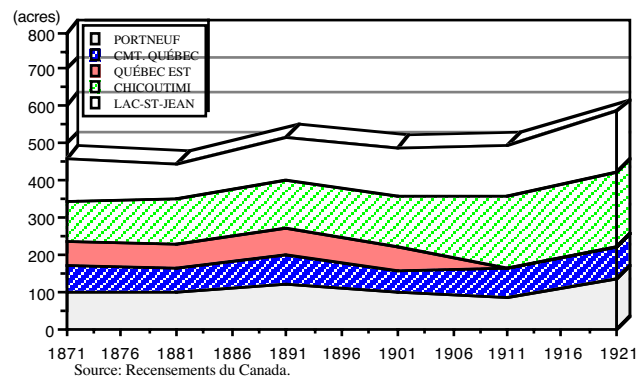
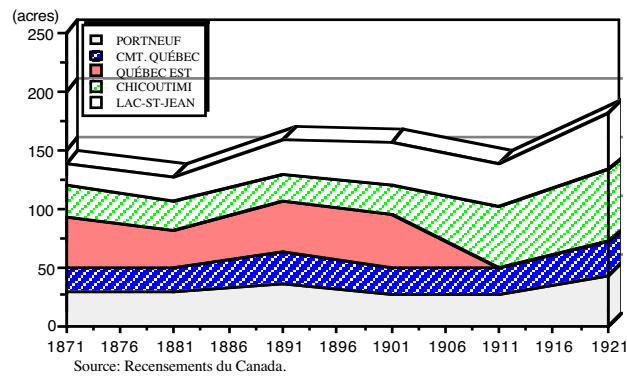


Figure 18.23b: DIMENSION MOYENNE CONSACRÉE AUX CULTURES (FERMES), 1871-1921



Par rapport à l'ensemble des régions agricoles du Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean fit des progrès rapides en quelques années, grâce notamment à la voie ferrée. La dimension moyenne cultivée sur les fermes de la région dépassa, dès 1901, la moyenne nationale. La croissance du cheptel avait commandée plus d'espace pour le pâturage, tandis que l'alimentation quotidienne des animaux exigeait plus de surface consacrée à la culture des plantes fourragères.

L'agriculture n'échappa pas au processus d'industrialisation qui déferla sur le Québec. Ce secteur, en raison de la demande croissante et des innovations technologiques, dû adopter de nouvelles avenues de production, dans le dessein de s'adapter aux exigences commerciales des marchés de masse. L'analyse des données, pour la période 1881-1891, démontre que l'arrivée annoncée du chemin de fer au Saguenay-Lac-Saint-Jean avait déjà amorcé ce processus de restructuration.

De l'ensemble des biens de la ferme, le lait et ses dérivés ainsi que les oeufs occupèrent tout au long de la période, dans tous les comtés de référence, une position de choix en constante évolution. La tonte des moutons se tailla aussi une place intéressante sachant que la laine était recherchée par les familles rurales afin de pourvoir à l'habillement de ses membres. Toutefois, la quantité de laine tondu au Saguenay-Lac-Saint-Jean fléchira à partir du début du XX^e siècle, suivant un phénomène semblable observé quelques années auparavant dans le comté de Portneuf. Le chemin de fer donnant désormais accès à des biens de consommation moins coûteux, suite à l'abaissement des frais de transports, les habitants du pays, disposant de revenus plus imposants tirés de la vente de leurs produits agricoles, s'en remettaient désormais à des vêtements confectionnés en manufactures.

Quant aux produits tirés de la forêt, ils constituaient un revenu d'appoint intéressant pour les agriculteurs, tout en leur offrant une source de chauffage très économique.

Les établissements manufacturiers

Durant cette période, le secteur secondaire occupa une faible part de l'activité économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de Portneuf. Dans le domaine agricole, peu d'entreprises de transformation ont été créées, ce qui signifie qu'une part non négligeable des produits de la ferme et du bétail était exportée à l'état brut ou vivant vers les grands centres (Annexe S et figure 18.24). La seule dérogation à cette règle se rencontra dans l'industrie laitière. Dans la région, plusieurs fromageries et beurreries transformaient la matière première en diverses denrées prêtes à la commercialisation. Au Lac-Saint-Jean, le chemin de fer eut un impact immédiat sur cette industrie comme le souligne Vien (1954):

figure 18.24 icic

Le premier effet du chemin de fer, dans ce domaine, fut l'avènement de l'industrie laitière. Au printemps 1887, le *Réveil du Saguenay* annonça l'établissement de deux fabriques de fromage au Lac-Saint-Jean, grâce à des subventions obtenues par le député St-Hilaire: une dans sa paroisse, à Saint-Prime, l'autre à Roberval. (47)

Cette industrie constitua à partir de la décennie 1880 un secteur de première transformation fort dynamique, dont la croissance fut essentiellement appuyée par l'accès aux marchés. Au recensement de 1881, il n'existait dans les comtés du Saguenay-Lac-Saint-Jean aucune fromagerie et beurrerie. Une décennie plus tard, il y avait 27 fromageries dans la région. Dans les années suivantes, d'autres fromageries, les premières beurreries et des entreprises laitières mixtes virent le jour au fur et à mesure que la demande sur les marchés extérieurs augmentèrent (figures 18.25). Il est à noter qu'alors que la majorité des beurreries est localisée dans le comté de Portneuf, les fromageries, ainsi que les manufactures produisant simultanément ces denrées, sont concentrées au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Figure 18.25a: LES BEURRERIES, 1901-1921

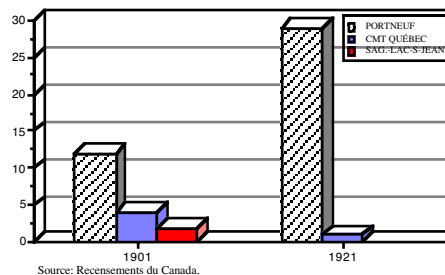
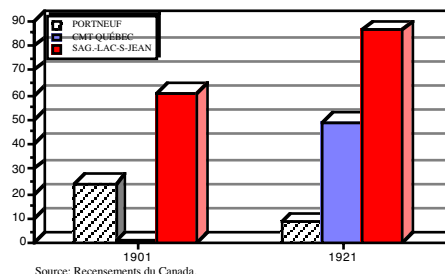


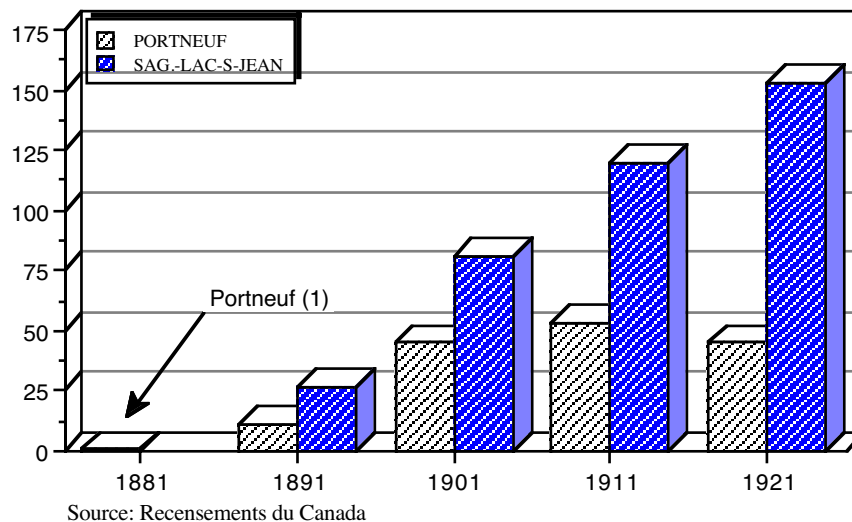
Figure 18.25b: LES FROMAGERIES, 1901-1921



(47) VIEN, Rossel (1955) Op.cit., p. 125.

Le chemin de fer donna une impulsion vivifiante, sachant que le nombre des établissements voués à ces activités connut une croissance fulgurante (figure 18.26). Les données de 1901 révèlent l'importance de l'industrie laitière au Saguenay-Lac-Saint-Jean, sachant qu'elle constituait 63,3% de l'ensemble des manufactures établies dans ces comtés. Dans Portneuf, elles occupèrent un rôle prépondérant, mais dans une proportion moindre (48,4%).

Figure 18.26: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE BEURRERIES ET DE FROMAGERIES, 1881-1921



Dans Québec-Est sur la totalité des 182 établissements dénombrés, aucun n'œuvraient dans ce domaine, illustrant le caractère résolument urbain et industriel de ce comté.

Ce processus ne s'est pas effectué naturellement et uniquement grâce à l'appui logistique du transport ferroviaire. Il fut appuyé par des innovations technologiques qui révolutionnèrent et appuyèrent la naissance de dizaine d'usines vouées à la transformation commerciale du lait.

La grande industrie laitière cherche à se frayer un chemin en dehors de la ferme, mais elle reste entravée dans sa marche par bien des obstacles, notamment par un manque d'outillage laitier approprié et un manque de direction scientifique. Les procédés d'écémage sont trop lents, trop encombrants et pas assez efficaces. On ne connaît encore que les systèmes d'écémage "spontané" ou "naturel". Toutes nos premières beurrieres tiraient la matière grasse du lait d'après le système Schwartz, qui consistait à faire crémier le lait dans de grands vases plats, opération qui demandait vingt-quatre à trente-six heures. On comprend alors, par ce seul exemple, qu'il était difficile à notre industrie laitière de prendre son essor. L'introduction de l'écémeuse centrifuge [...] a été [...] "le plus utile de tous les perfectionnements apportés à l'outillage laitier", va faire tomber le principal obstacle à l'expansion de l'industrie beurrière chez nous. A partir de cette date, les beurrieres vont se multiplier sous l'heureuse influence de la Société d'Industrie laitière de la province de Québec. ⁽⁴⁸⁾

(48) Ibid., p. 213.

L'apparition des wagons frigorifiques à la fin du XIX^e siècle, révolutionna le transport des denrées périssables. Ils modifièrent sensiblement le rayon d'exportation des laiteries qui s'accrut sensiblement, en permettant de transporter sur de grande distance et à de faible coûts ces produits jadis destinés à une aire géographique relativement restreinte.

Les moulins à farine, qui avaient connu une croissance soutenue jusqu'en 1890, ont été confrontés par la suite à une instabilité importante. Au cours de la décennie 1891, leur nombre se réduisit dramatiquement, alors que dans les années 1901 elles récupèrent une part de ce qu'elles avaient perdus, sans toutefois atteindre le sommet de 1890. D'une part, le déplacement de la production du blé vers l'Ouest affectera leur compétitivité en augmentant leurs frais de transports, tandis que les promesses de l'industrie laitière favorisèrent l'essor de ce secteur plus rémunérateur et mieux adapté aux caractéristiques géographiques des comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Malgré l'importance du secteur agricole, l'industrie forestière constituait l'activité motrice qui permis d'assurer le démarrage de l'économie du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Pendant de nombreuses années, elle a fournit aux colons un revenu d'appoint fort important que leur terre ne pouvaient leur offrir, notamment durant l'hiver. Dans les premières années de la colonisation, les entreprises forestières se bornaient à couper le bois et à l'expédier vers les grands centres industriels nord-américains et britanniques. Toutefois, dans le dessein de favoriser la transformation de la matière première sur le territoire québécois, le gouvernement imposa au début du XX^e siècle une interdiction sur l'exportation de bois brut. Cette mesure avait également pour objectif de prévenir la rupture appréhendée du stock forestier en raison de la coupe de milliers d'hectares par des entreprises alimentant le marché britannique.

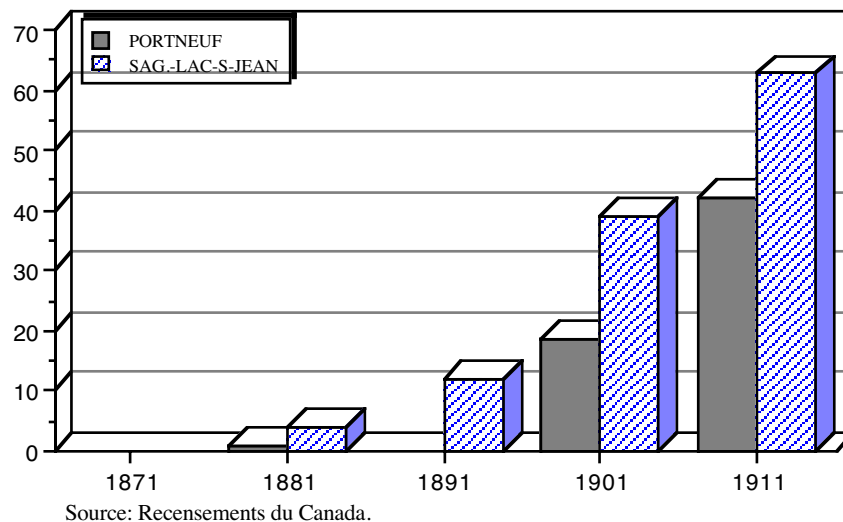
On y allait pas de main morte au XIX^e siècle dans les forêts du Québec et on les traitait comme si elle fussent inépuisables. Les plus recherchées des essences, le Pin blanc et le Cèdre, souffrirent les premières de cette chasse barbare; la première est pratiquement disparue au Saguenay, la seconde y est très épuisée. Dès 1871, le pin blanc ne forme plus que les trois cinquièmes des billots expédiés, et les quantités de planches de bois de pin sont infimes dans le total: 20.000 pieds cubes sur un ensemble de 864.000. ⁽⁴⁹⁾

En harmonie avec cette restriction et avec l'ouverture du QLSJ, des usines de première et de seconde transformation (p. ex. fabrications de portes et fenêtres) sont apparues sur le territoire, lesquelles se localisèrent stratégiquement à proximité de la voie ferrée. L'usine de pâte et de papier de Chicoutimi, fondée par Dubuc en 1897, et les scieries qui s'étaient installées dans la région se situaient dans cette trame.

(49) BLANCHARD, Raoul (1935) Op.cit., p. 90.

Comptant sur un accès facile aux grands centres, ces entrepreneurs pouvaient se permettre de transformer sur place la matière première, sachant que les coûts en seraient d'autant réduits. Le réseau hydrographique régional constituait un facteur géographique primordial qui facilitait l'approvisionnement des usines de transformation en billots de bois coupés dans l'arrière-pays. De plus, la présence au Haut-Saguenay de chutes au débit fort impressionnants, offrait un potentiel immense pour la production d'électricité si recherchée par les industriels. Ce facteur, allié à une demande croissante des États-Unis pour du papier journal, furent à la source de l'industrialisation rapide de ce coin de pays.

Figure 18.27: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PRODUCTEURS DE BILLOTS, 1871-1911



Le nombre de producteurs de billots connaît avec l'arrivée du rail et la construction des premières usines de pâtes à papier un essor fulgurant entre 1891 et 1911 (figure 18.27). Comme le souligne Bouchard (1988), le QLSJ aura un effet d'attraction sur la localisation des sites de coupe. Ce lien intime qui fera du chemin de fer un puissant outil de développement forestier, n'est pas l'aboutissement d'événements fortuits, sachant que des industriels du bois siégeaient sur le conseil d'administration de la compagnie ferroviaire.

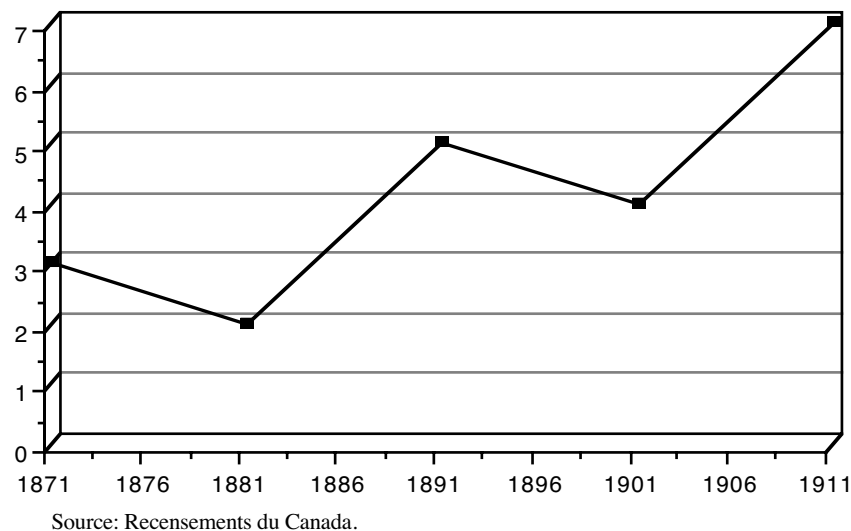
Le tracé de la ligne ferroviaire permettra [...] d'éviter une rupture subite des stocks, comme cela avait été le cas pour les usines du Bas-Saguenay, de Grande-Baie et de Rivière-du-Moulin.

En 1888, les territoires bordant la voie ferrée rendent possible le prélèvement de 210 000 billots et ceci n'est que le début. Dix ans plus tard, les chantiers tenus le long du parcours produisent à eux seuls 1 100 000 billots de bois. [...] Le bois coupé et traité par les scieries établies le long de la ligne du chemin de fer suffit à lui seul pour alimenter le port de Québec. ⁽⁵⁰⁾

(50) BOUCHARD, Russell (1988) Le Pays du Lac-Saint-Jean, p. 131.

Dans le comté de Portneuf, l'augmentation fut également importante mais dans une proportion moindre que dans la région soeur, avatagée par des caractéristiques géographiques indéniables qui n'attendaient qu'à être exploitées. Quant aux établissements se spécialisant dans le bois de construction et la pulpe de bois, les statistiques pour la période 1871-1921 démontrent que ce secteur est lié étroitement avec les cycles économiques internationaux. De plus, une tragédie comme le grand feu de 1870, qui affecta le stock forestier du Saguenay-Lac-Saint-Jean, diminua d'une manière dramatique les approvisionnements sur lesquelles pouvait compter les usines locales. La construction du QLSJ et le boum de colonisation qui s'ensuivit favorisa l'expansion du nombre de ces entreprises. Grâce aux ressources forestières de l'arrière-pays, elles amorcèrent une nouvelle croissance entre 1881 et 1891, tandis qu'une baisse de la demande entraîna une chute de leur nombre dans la décennie suivante, tandis qu'une reprise se dessina entre 1901 et 1911. Les données recueillies permettent de constater que, dans ce domaine, le Saguenay-Lac-Saint-Jean détenait une longueur d'avance sur le comté de Portneuf.

Figure 18.28: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PAPETIERS (PORTNEUF), 1871-1911



Finalement, les producteurs de papier qui se regroupaient dans le comté de Portneuf, plus précisément à La Tuque, connurent une existence mouvementée, ballottés par l'environnement mondial. Toutefois, malgré le fait que les recensements démontrent une évolution en dents de scie, globalement pour la période, la croissance est positive (figure 18.28).

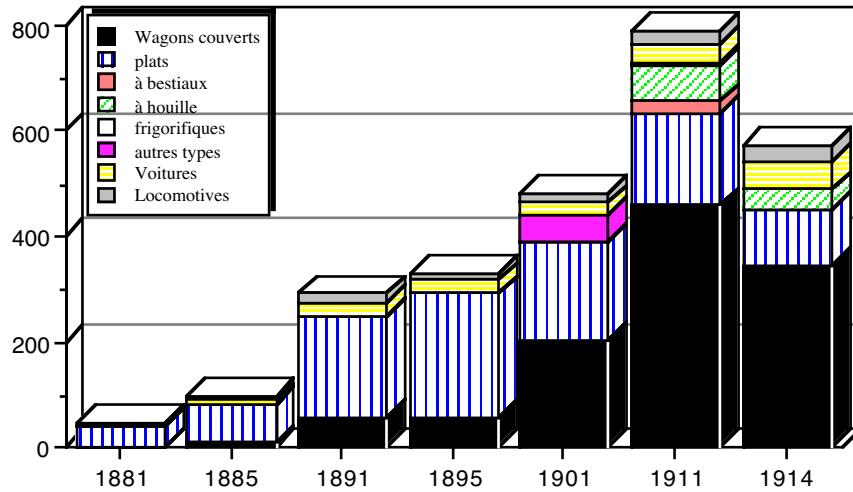
Le produit intérieur brut et les mouvements de marchandises

Suivant les chargements transitant sur le chemin de fer du Québec et du Lac-St-Jean, l'entreprise a acquis du matériel roulant permettant de répondre aux exigences de sa clientèle. L'examen des types de wagons utilisés au cours de ces quatre décennies fournit un indice précieux. Chaque sorte de wagon étant destiné à un usage particulier, un profil sommaire du trafic entrant et sortant des voies propriétés du QLSJ peut être esquissé (Annexe X).

Entre 1881 et 1895, les wagons plats, qui servirent d'abord au transport du matériel de construction de la voie, puis à l'exportation des produits forestiers, ont largement dominé le parc de matériel roulant de la compagnie ferroviaire (figure 18.29). Cependant, la situation se modifia en six ans, alors que les wagons couverts et à bestiaux surpassèrent, en ce début de siècle, les premiers. Ces données constituent de solides indications quant aux types, ainsi qu'à l'évolution des biens transportés sur le chemin de fer. Les produits fabriqués importés par les résidents du Saguenay-Lac-Saint-Jean, étant en croissance, il devint évident pour les administrateurs du QLSJ, qu'il fallut réévaluer la composition du parc ferroviaire afin de s'adapter aux nouvelles réalités des flux de circulation. La fermeture de plusieurs scieries, dont celles de Roberval, fut ressentie au niveau du parc des wagons ce qui entraîna une modification importante de sa composition.

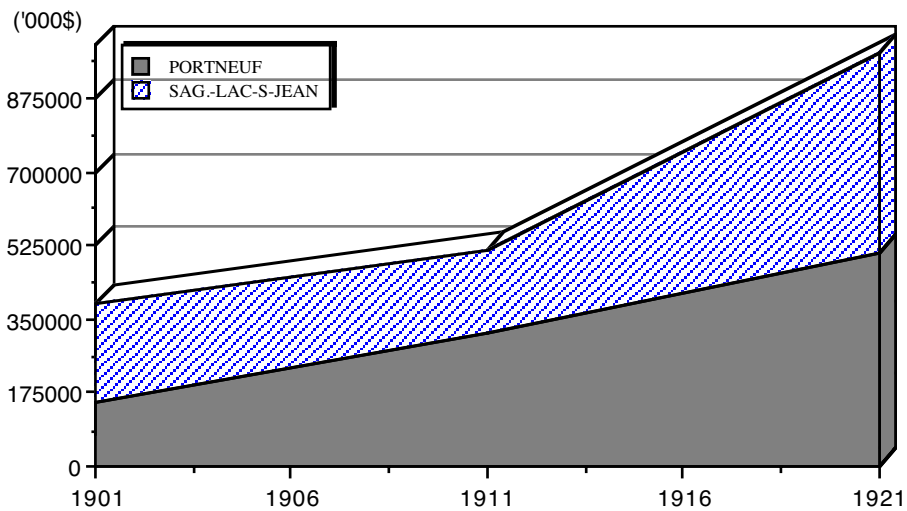
Ce bref exposé sur la composition du parc de matériel roulant du QLSJ étant effectué, il faut maintenant corroborer, par le biais de statistiques officielles, la tendance appréhendée. Aussi surprenant que cela puisse paraître, les revenus tirés de l'exploitation du domaine forestier des fermes est minime et stagnant pour le comté de Portneuf, tandis qu'au Saguenay-Lac-Saint-Jean, il est en recul dans l'ancien comté de Chicoutimi entre 1901 à 1911. Pour l'agriculteur, le bois ne constitue qu'un revenu d'appoint. Globalement, pour l'ensemble de ces comtés, nonobstant les variations dues à la santé économique de la nation et aux contraintes naturelles (p. ex. sécheresses), l'évolution des revenus agricoles a cru régulièrement entre 1871 et 1921 (figure 18.30). Un tel constat est applicable aux trois comtés agricoles de référence.

Figure 18.29: MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE DU QLSJ, 1881-1914



Source: CANADA. Ministère des Chemins de fer et Canaux. Statistiques des chemins de fer du Canada.

Figure 18.30: CROISSANCE DES REVENUS AGRICOLES, 1901-1921



Source: Recensements du Canada.

La part du bétail vendu et les produits du cheptel ont cru d'une façon importante, essentiellement en raison des produits laitiers qui constituent plus de 70% des dérivés tirés des vaches laitières. Cette évolution est le résultat du mouvement intensif de commercialisation prôné par le gouvernement et par les organismes voués à la promotion d'une agriculture animée d'un esprit entrepreneurial, organisée en fonction de la demande des marchés. Ordonnée autour de l'industrie laitière, il n'est donc pas étonnant de constater que la vente du cheptel, notamment celle des bêtes à cornes stagna, au profit des produits des animaux.

Parmi les productions de la ferme, les grandes cultures que sont le foin, le blé, l'avoine et les pommes de terre, ont toujours constitué pour les cultivateurs la source la plus importante de leur revenus, tandis que les légumes et les fruits s'approprièrent d'une part négligeable par rapport à la balance (figures 18.31). En concordance, l'étude des mouvements des marchandises sur le QLSJ démontre qu'en 1911 et 1914, données disponibles pour ces deux seules années, les fruits et légumes ont occupé moins de dix pour cent du tonnage total des produits agricoles transportés comparativement à la farine qui, de tout temps, a dominé le trafic.

Figure 18.31a: REVENUS TIRÉS DES PRODUITS DE LA TERRE (PORTNEUF), 1901-1921

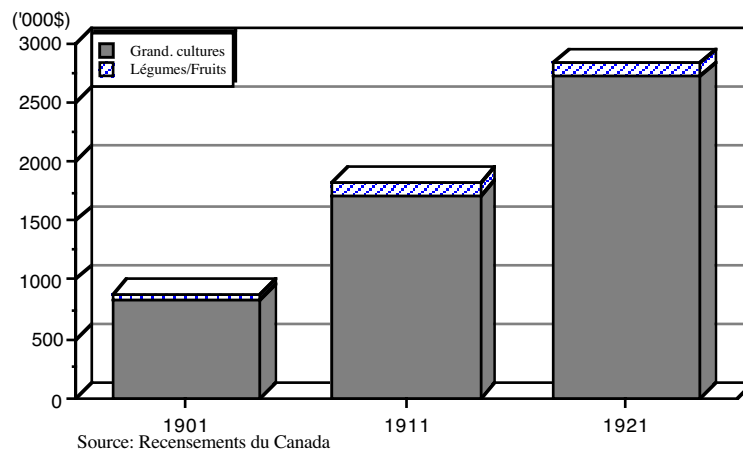
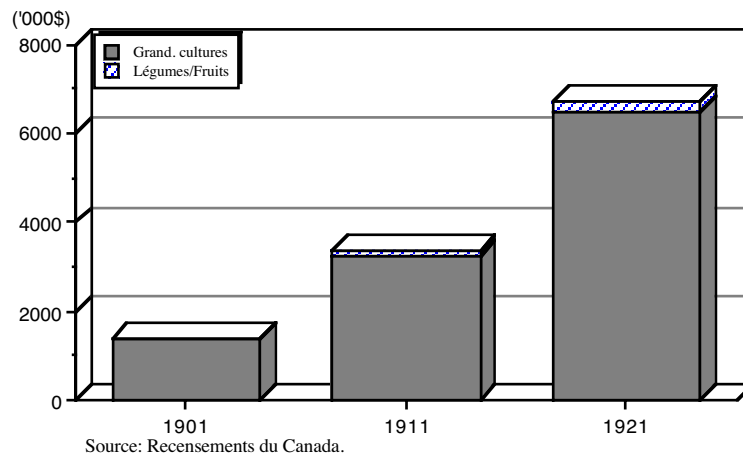


Figure 18.31b: REVENUS TIRÉS DES PRODUITS DE LA TERRE (SAG.-L.-ST-JEAN), 1901-1921



Malgré le faible tonnage des fruits et légumes, ceux-ci étaient les seuls produits de la ferme à détenir un solde largement positif sur les importations, ce qui n'était pas le cas pour le grain, la farine, le foin et le tabac, où le chemin de fer constituait un instrument influent d'importation. Quant aux produits des animaux, un phénomène inverse est enregistré, qui démontre que les régions traversées par le rail se spécialisèrent dans l'élevage du cheptel,

activité mieux adaptée à leurs caractéristiques biophysiques. Dans l'ensemble, cette dernière sphère fut largement exportatrice, contrairement aux produits agricoles où les territoires desservis par la voie ferrée étaient déficitaires par rapport aux autres régions, sachant qu'ils importaient plus de 60% de leurs produits dans ce secteur.

Dans le domaine des produits des animaux, hormis les denrées transformées provenant des marchands de provisions, le secteur est exportateur. Les volailles, le gibier et les poissons remportaient la palme. Le trafic transporté était totalement exportateur (Annexe T). Quant au bétail, la situation est plus confuse sachant qu'en 1911 un quart de ce trafic était issu et produit dans les régions traversées, tandis que trois ans plus tard ce chiffre s'élevait à 94,5%. Les exigences d'autosuffisance alimentaire du pays, à l'aube de la Première Guerre, expliquent sans aucun doute cette variation prodigieuse qui contribua à perpétuer la place dominante du bétail au sein du trafic des produits animaliers.

Depuis l'inauguration du QLSJ, l'or vert a toujours prédominé dans la balance des expéditions, à l'exception de 1905, alors que les biens manufacturés prirent le dessus. Cet affaiblissement était lié au recul important des expéditions forestières brutes, imputable à la restructuration de l'industrie où le secteur des pâtes et papiers, en émergence, favorisait une transformation régionale de la matière première plutôt qu'à distance des centres de coupes. À la lumière des ambitions investies par les actionnaires de la compagnie, il n'est pas étonnant de constater que les produits de la forêts sont ceux qui détenaient le plus fort ratio exportateur des marchandises transitant sur le chemin de fer, soit respectivement 73,4% et 81,9%, pour les années 1911 et 1914. En parallèle, 74,2% et 80,2% de la totalité des biens exportés par la voie ferrée étaient constitués de bois.

Les biens manufacturés, formaient indéniablement un secteur où le Saguenay-Lac-Saint-Jean fut très importateur. Cet indicateur illustre une économie résolument dominée et orientée vers le secteur primaire qui exporte quelques ressources demandées par les grands centres, tandis que ces derniers s'affairaient à y écouler leurs biens finis. Ce processus d'échanges avait pour conséquence de subordonner le Saguenay-Lac-Saint-Jean avec l'avant-pays qui contrôlait le commerce.

figure 18.32 ici

Le trafic des marchandises venant des manufactures atteste que la presque totalité étaient issu de l'extérieur du QLSJ, alors que la transformation régionale demeure marginale (figure 18.32). Cela démontre indéniablement que les comtés agricoles desservis par le rail ont développé une dépendance à l'égard des biens de consommation importés, tandis qu'ils fournissaient aux grands centres urbains les matières premières essentielles à leur prospérité, qui après être transformées, étaient réexpédiées avec une valeur ajoutée au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Au début du XX^e siècle, le géographe Raoul Blanchard dressa le constat suivant:

Les ventes manquent [...] de variété. La plus fréquente, celle qu'on trouve dans toutes les paroisses sans exception, c'est le fromage [...]; l'exportation du beurre est plus rare et moins considérable. Le deuxième article, c'est la vente d'animaux sur pied, boeuf, veau, agneau et surtout porc; le porc gras est une

des rares spécialités du lac Saint-Jean. Un contingent de cette viande est également expédié en grande quantité vers Montréal, de même que les volailles, qu'une dizaine de paroisses du bord Sud du lac vendent chaque année à raison d'une douzaine de wagons. Le long du haut Saguenay, il se vend un peu de pommes de terre vers les marchés locaux, mais seules les terres sableuses du Nord-Ouest et les paroisses du calcaire sont en état d'en expédier vers le Sud par chemin de fer. ⁽⁵¹⁾

Ces données apportent au chercheur un éclairage nouveau. Elles démontrent que la région d'influence du QLSJ, hormis les produits des animaux et de la forêt, augmenta sa sujétion à l'égard de certains biens agricoles et manufacturés. L'analyse des mouvements de marchandises offre une chance unique pour mieux assimiler l'état et le statut qu'occupait le Saguenay-Lac-Saint-Jean dans la structure géo-économique québécoise.

Le chemin de fer seconda l'importation de plusieurs denrées alimentaires semi-finies ou finies, telles le blé venu de l'Ouest Canadien, que les territoires à l'étude ne parvenaient pas à produire à des coûts compétitifs, dès lors que la région fut mise en compétition en raison de son désenclavement et de son intégration au circuit commercial nord-américain. Ce mouvement favorisa la spécialisation au détriment d'une production jadis par tout azimut, où le critère de productivité et de rentabilité économique était marginalisé. Ainsi, des produits comme le grain, le foin et ceux de la minoterie étaient importés en majorité de l'extérieur à cause du faible rendement des terres. Ces bouleversements eurent des effets à moyen terme sur les habitudes des colons. De plus en plus, les familles naguères autosuffisantes se devaient d'importer certains biens de consommation. Cela ne déplaisait guère aux commerçants en gros de la ville de Québec qui virent leurs exportations augmenter en quelques années.

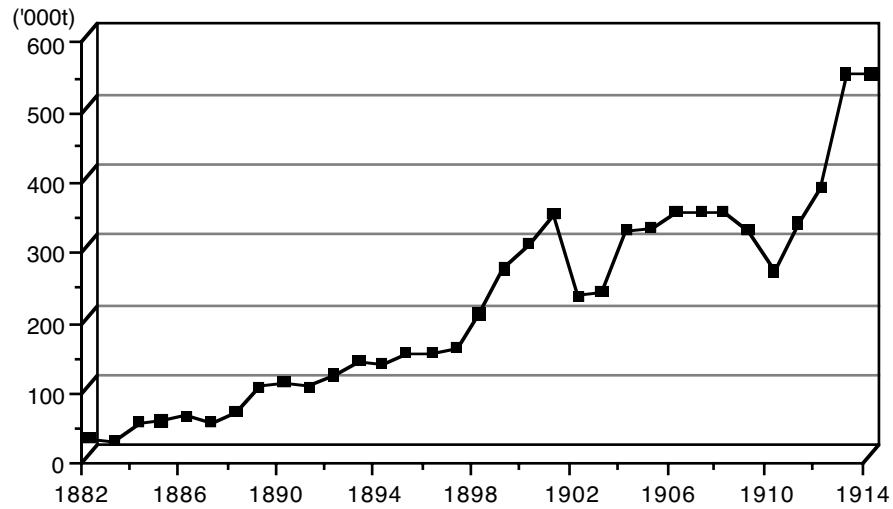
Sachant que les comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean exportaient massivement des ressources naturelles à l'état brut, la faiblesse du secteur secondaire de la fabrication s'explique aisément. Les investisseurs préféraient plutôt établir leurs manufactures à proximité de leurs marchés afin d'abaisser les coûts de transports.

Le tonnage transporté entre 1882 et 1914 démontre une évolution positive pour la période (figure 18.33). De 1882 à 1898, la progression du tonnage sera constante, alors qu'entre 1898 et 1901 et avec le début de la Première Guerre mondiale, cette ascendance sera rapide après une phase de ralentissement ayant eu lieu au cours de la décennie 1900. Suivant les données publiées en 1911 et 1914, le QLSJ génère un trafic exportateur, respectivement de 53,8% et 61,6%, en croissance, dû à la situation politique prévalant à l'échelle internationale. Toutefois, comme l'illustre la figure 18.34, l'analyse sectorielle démontre des variations dans la balance des échanges ferroviaires. Il en émerge un constat clair. Les comtés de

(51) BLANCHARD, Raoul (1935) Op.cit., p. 131.

Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean furent très exportateurs en produits n'ayant subi aucune transformation. Par ailleurs, le trafic issu de l'extérieur de ces territoires était composé surtout de biens ayant acquis une plus-value, démontrant que ces régions devaient importer massivement des produits manufacturés.

Figure 18.33: ÉVOLUTION DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES (QLSJ), 1882-1914



Source: CANADA. Ministère des Chemins de fer et Canaux. Statistiques des chemins de fer du Canada

figure 18.34 ici

L'étude détaillée des mouvements des marchandises révèle une information intéressante qui peut laisser planer des doutes quant au lien existant entre l'essor de l'agriculture que connaît la région et la présence du chemin de fer qui offrait un accès aux marchés extérieurs. Ces statistiques indiquent au premier abord, qu'en termes de tonnage, les produits forestiers comptaient comme étant les premiers utilisateurs du QLSJ, alors que toujours, suivant cet indice, l'industrie agricole ne l'utilisait que marginalement.

Dans un premier temps, il faut préciser que la prépondérance du bois n'est pas étonnante, car certains actionnaires de la compagnie étaient également propriétaires d'entreprises forestières. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que le bois et ses produits dérivés sont plus denses que les produits agricoles, ce qui affecte du même coup toutes comparaisons. Toutefois, ces relevés démontrent l'importance que représentait le trafic créé par l'industrie forestière pour le transporteur, ce qui diverge du discours officiel des gestionnaires du chemin de fer qui invoquaient le rôle primordial que leur infrastructure jouerait dans l'accès aux marchés agricoles.

Comme le mentionne Séguin, la grille tarifaire du QLSJ et “l'éloignement [demeuraient] toujours un obstacle majeur à [...] l'épanouissement [de l'agriculture]” (52), ce qui n'empêcha pas l'émergence de quelques spécialités régionales fortement exportatrices comme

(52) SÉGUIN, Normand (1977) Op.cit., p. 68.

l'industrie laitière. Nonobstant, ces faits, il ne faut pas sous-estimer la demande locale de ces denrées, générée par la croissance démographique qui eut pour conséquence d'absorber une part de cette production.

Il n'en demeure pas moins que ces statistiques dénotent une tendance. La vocation colonisatrice et agricole du chemin de fer fut utilisée comme prétexte par les entrepreneurs ferroviaires et industriels, afin d'obtenir l'aval des gouvernements et du clergé, facilitant l'ouverture de la région aux fins de l'exploitation forestière suivant les intérêts économiques des actionnaires de l'entreprise.

18.4 CONCLUSION

Le chemin de fer a soutenu incontestablement l'essor du Saguenay-Lac-Saint-Jean en l'aidant à tirer profit de ses conditions géographiques fondamentales dont la nature l'avait pourvu. La voie ferrée a permis la colonisation de terres jusque-là demeurées inexploitées ainsi que le désenclavement de la région au sein de l'État québécois.

Dans l'histoire des peuples, plus d'une fois le chemin de fer a été à la base du développement agro-forestier des fronts pionniers. L'étude effectuée par Liang démontre que, dès la fin du XIX^e siècle, le développement du réseau ferroviaire chinois insuffla un essor aux échanges interrégionaux des produits agricoles. De plus, il initia une croissance de la production agricole dans les régions se trouvant dans sa sphère d'influence.

Au XIX^e siècle, le rail a favorisé l'avance de l'oekoumène sur tous les continents ⁽⁵³⁾. Le succès ou le revers de la valorisation de ces sols reposait en premier lieu sur l'efficacité de la politique ferroviaire nationale à doter un territoire d'une infrastructure optimisant les mouvements.

En plus d'organiser les échanges entre la région pionnière et la ville de Québec, la voie ferrée a permis de satisfaire les besoins alimentaires des citoyens tout en comblant les ambitions investies par la bourgeoisie. Tous y trouvèrent leur compte. Les politiciens considéraient le Québec et du Lac St-Jean comme une grande oeuvre laissée au peuple québécois pour le bien de la colonisation, tandis que les capitalistes se dotaient d'un instrument les autorisant au commerce des ressources naturelles du pays.

Les changements introduits par le QLSJ ne se limitèrent pas à organiser une synergie entre deux pôles. A l'image de l'expérience ferroviaire russe ⁽⁵⁴⁾ et de celles de plusieurs pays

(53) JOURNAUX, André (Dir.) (1966) Géographie générale, p. 982.

(54) SYMONS, Leslie et WHITE, Colin (1975) Op.cit., pp. 1-74.

pionniers, les conséquences engendrées par l'avènement du chemin de fer débordèrent le modeste réaménagement de la circulation au sein de l'espace national. Il modifia la structure économique des zones désenclavées en encourageant un processus de spécialisation dans certaines productions, suivant les besoins de l'avant-pays.

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, le rail a accéléré la transmutation d'une structure économique traditionnelle centrée sur elle-même en un ordre apte à répondre aux préceptes du capitalisme fortement influencé par la demande extérieure. Une des principales conséquences de ce mouvement sera la naissance d'une économie à deux volets, l'une de marché et l'autre de subsistance. La première, qui tablait sur la spécialisation, était très productive au point de vue des extrants générés et arrimait sa raison d'être sur l'exportation. L'industrie laitière en constitue l'exemple par excellence. La seconde, adoptée par de nombreux exploitants agricoles, s'est axée davantage sur l'autoconsommation des *fruits* de la ferme plutôt que vers la recherche de gains monétaires.

CONCLUSION

I. RÉSUMÉ DE LA THESE

L'impact sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique régional 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 utilisant les fondements de la géographie des transports, l'auteur de la thèse a eu recours aux cadres conceptuels de ce champ disciplinaire afin de les appliquer à son objet de recherche. En mettant en pratique les travaux déjà engagés au Québec et à l'étranger, 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. En cette matière, le rôle qu'ont pu avoir les politiques québécoises sur l'organisation spatiale et le développement économique régional n'avait pas encore été bien cerné. Cet exercice permettait d'approfondir quels furent les processus ayant autorisé ces interventions.

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. Dans la première phase de la troisième partie, une revue des activités ferroviaires de quelques pays évoluant dans un cadre constitutionnel semblable à celui du Québec, a permis de positionner le sujet de recherche. Dans le chapitre VII, 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.

Jusqu'à cette section, le cheminement adopté avait pour visée d'expliquer les motifs ayant contribué à la politique ferroviaire québécoise. 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.

II. VÉRIFICATION DES HYPOTHESES DE LA RECHERCHE

Cette étude sur la politique ferroviaire québécoise avait pour ambition d'éprouver une hypothèse générale, ainsi que trois hypothèses de travail en relation avec la question générale et les questions spécifiques de la recherche. Au cours de ce long processus, le cadre conceptuel de recherche retenu ainsi que les techniques d'analyse des données ont concouru à cet exercice, ce qui permet maintenant de confirmer ou de désavouer les hypothèses.

Dans une première étape, le chercheur s'est attardé, par le recours à l'analyse de contenu, à vérifier *si la politique gouvernementale en matière de transport ferroviaire est le reflet des influences émanant des forces sociétales agissant sur le gouvernement du Québec.*

L'élaboration d'un modèle de recherche animé des fondements théoriques issus des travaux menés par Easton, Prescott et Pouliot, ainsi que du recours à une approche méthodologique adaptée aux besoins de la thèse, expliquent sans nul doute la valeur des résultats obtenus. À la lumière des documents analysés, il est indéniable que cette première hypothèse est confirmée dans son ensemble. Il y a un rapport significatif entre le démarchage effectué par les forces sociétales et les décisions adoptées et appliquées par les gouvernants, malgré le fait que cette corrélation ne peut être qualifiée de parfaite.

Il appert sans le moindre doute que globalement, pour la période de référence 1867-1990, les agents sociétaux ont joué un rôle majeur dans le développement de la politique ferroviaire. Ces forces furent la caution morale des gouvernants qui s'appuyèrent sur leurs revendications et leurs idéologies dans le dessein d'intervenir dans ce secteur. Toutefois, au sein des forces sociétales, tous les acteurs n'eurent pas un poids égal lorsqu'ils effectuèrent du démarchage auprès de l'appareil politique. Durant la période 1867-1920, ce furent les entrepreneurs privés et, dans une moindre mesure, le clergé qui, appuyés par le peuple, veillaient à pénétrer le système gouvernemental en vue d'obtenir des subsides ferroviaires. Leur argumentation tablait essentiellement sur l'urgente nécessité d'un soutien financier gouvernemental pour aider à la colonisation du territoire et à l'agriculture. Le chemin de fer était *vendu* aux gouvernants comme étant un puissant agent d'impulsion sans lequel les régions qui en seraient dépourvues étaient appelées à stagner sur le plan socio-économique.

Au cours des décennies 1970 et 1980, de nouveaux acteurs prirent place, reflet de l'évolution de la société québécoise et des préoccupations des intervenants. Désormais, ce sont les municipalités et les groupes issus de la population qui détenaient la prééminence dans le discours, ainsi que dans les actions dirigées vers les voies d'entrées du système gouvernemental québécois. Toutefois, le processus d'accès au gouvernement demeure presque identique à celui ayant prévalu durant la première phase, exception faite de l'addition de nouvelles structures politiques et administratives qui encadrent l'action des forces sociétales. Les Commissions parlementaires en constituent l'exemple par excellence qui favorisa une démocratisation des canaux d'entrée au sein de l'appareil gouvernemental. Au cours de cette troisième époque, c'est davantage le transport ferroviaire urbain qui intéresse les forces sociétales, tandis que le gouvernement cherche à agir dans ce secteur, non seulement parce qu'il se préoccupe d'aménagement du territoire, mais surtout en vue d'appuyer l'émergence d'une industrie du matériel ferroviaire en terre québécoise qui ne peut que bénéficier de grands projets de construction de métros, de systèmes légers sur rail et de trains de banlieue.

Même si leurs actions ne constituent pas l'unique ferment pouvant expliquer l'intervention du gouvernement du Québec en matière de transport sur rail, il appert que les initiatives de ces groupes sociétaux ont été les véritables déclencheurs de l'intervention québécoise. Cela démontre que nonobstant le potentiel géographique d'un espace, l'exploitation de ses possibilités est intimement liée aux décisions politiques et économiques. L'environnement extérieur et les interactions propres au système québécois ont souvent eu préséance sur les conditions biophysiques du territoire qui ont constitué des éléments d'appui au développement, lorsque les autorités québécoises eurent à entériner des décisions majeures en vue de favoriser l'expansion du réseau ferroviaire.

Malgré tout, les forces sociétales québécoises ne peuvent se targuer d'avoir elles-mêmes généré la totalité des conditions politiques, économiques et technologiques ayant contribué à leurs actions. La vocation octroyée aux chemins de fer par les agents sociétaux varia d'une époque à une autre, suivant non seulement les mouvements idéologiques (p. ex. l'agriculturisme) présents au sein de l'État québécois, mais également selon des courants géo-économiques exogènes intimement liés à des éléments issus de l'extérieur du système.

Nonobstant l'influence externe, la politique ferroviaire a été modelée également par des événements engendrés à l'étranger, comme le développement de la technologie ferroviaire ainsi que la conjoncture économique internationale. Ceci fut particulièrement vrai au cours de la première phase de la politique, alors que les actions ferroviaires sur le territoire québécois sont commandées davantage par les pressions issues de l'environnement canadien et international. Les forces intervenaient généralement pour recueillir les bénéfices que le développement du chemin de fer avait entraîné en Europe et aux États-Unis. Le rail constituait un symbole de puissance géopolitique qui allait permettre aux Québécois d'aménager un territoire encore vierge tout en se donnant un instrument de développement, qui à l'image des grandes nations l'ayant adopté, engendra une impulsion économique sans précédent créatrice de richesses et d'emplois.

Durant la troisième phase de la politique qui débuta en 1971, les forces qui, sans exclure l'influence issue de l'environnement extérieur, sont motivées avant tout par la volonté de résoudre des problèmes urbains ayant pris racine au sein du territoire québécois. Ceci est intimement aggloméré au type de transport sur rail qui occupe désormais une grande place dans le discours, soit celui à vocation urbaine, tandis que celui dit conventionnel suscitait moins l'intérêt des émetteurs. Les agents avaient compris qu'en matière de transport sur rail conventionnel, c'était vers le gouvernement fédéral que leurs demandes devaient être acheminées, tandis qu'en ce qui concerne un projet ferroviaire de nature urbaine, il fallait orienter son message vers le gouvernement du Québec, maître d'oeuvre du transport collectif, suivant le partage des pouvoirs constitutionnels.

Lorsque la politique ferroviaire a été dynamique, soit entre 1867 et 1920 et depuis 1971, la représentativité géographique du discours des forces sociétales et gouvernementales a eu tendance à s'arrimer dans le même sens. Cette tendance laissait poindre que le même phénomène d'harmonie régionale serait relevé logiquement dans la distribution spatiale des subventions aux chemins de fer.

L'influence des agents sociétaux a été moins grande en ce qui concerne la répartition géographique des subsides aux chemins de fer. Ce constat est vérifiable pour l'ensemble des époques. Au cours de la première période de la politique, toutes les demandes adressées par les forces sociétales ne recevaient pas automatiquement un acquiescement des autorités. Avant d'octroyer une assistance financière à une entreprise ferroviaire, le gouvernement devait tenir compte de certains critères plutôt informels. Même s'il arrivait à établir quelques consensus sur cette distribution des deniers publiques, le gouvernement se devait de respecter certains impératifs économiques en tant que dépositaire de la santé économique de l'État, tout comme de la rencontre de certains impératifs de nature plus électoraliste.

Les gouvernants ont donc conservé un certain degré d'affranchissement face aux forces sociétales. Ils s'opposèrent à plusieurs demandes de subventions qui leur ont été formulées. A cet égard, ne citons que les projets de chemins de fer devant relier le Nord-du-Québec et le Labrador qui reçurent des fins de non recevoir. Cette attitude corrobore la pensée de Pelletier (1989) qui souligne:

[qu'] un parti qui n'est pas uniquement à la remorque de la société, qui ne cherche pas simplement à s'ajuster à un marché politique, mais qui entend également agir comme une force capable d'apporter des changements au sein de la société. Agent de transformation sociale, le parti doit disposer d'une marge non négligeable d'autonomie en référence à cette capacité dont il dispose d'intégrer à *sa manière* les influences multiples qui pèsent sur lui afin de dégager des orientations politiques et des programmes d'action qui lui soient propres. Il s'agit donc ici d'une autonomie réelle, mais non totale ou absolue. ⁽¹⁾

Quant au géographe Wolkowitsch (1973), ses propos correspondent à la tendance observée plus particulièrement au cours de la période 1971-1990, où les planificateurs gouvernementaux ont occupé une place souvent plus importante que les forces sociétales auprès des politiciens dans la réalisation ou le rejet de projet ferroviaire. Au fil des ans, ces technocrates, en nombre sans cesse important au sein de l'appareil gouvernemental, sont en

(1) PELLETIER, Réjean (1989) Partis politiques et société québécoise: De Duplessis à Bourassa: 1944-1970, p. 373.

quelque sorte devenus un nouveau pouvoir décisionnel qui détient une vaste influence encore mal évaluée de nos jours.

La réalisation de nouvelles infrastructures de transport déchaîne les passions entre les constructeurs de matériel et d'installations - celles-ci changeant avec les techniques -, entre les villes qui luttent pour obtenir les tracés favorables à leur croissance, entre les branches d'activité lésées ou avantagées par le passage de la voie nouvelle [...]. La décision du pouvoir politique n'apparaît pas comme un arbitrage entre l'intérêt collectif et celui des groupes de pression, mais plutôt comme la traduction de l'équilibre des forces réalisé à un moment donné entre les divers intérêts en jeu. Le choix est sans doute le fait du personnel politique, mais ce dernier est fortement influencé par les milieux économiques et par les projets présentés par les techniciens. (2)

Un autre constat permet de déduire que, lorsque les conditions économiques étaient moins intéressantes (p. ex. période de chômage élevé), les gouvernants étaient plus attentifs aux demandes des forces sociétales, alors que la situation inverse est relevée quand la conjoncture économique ne nécessitait pas cette intervention.

Ainsi l'industrialisation progressive du Québec au début du XIX^e siècle rendit inutile de nouveaux investissements majeurs dans ce secteur, sachant que les nouvelles usines qui s'établissaient sur le territoire étaient des créatrices d'emplois. Alors que la politique ferroviaire ayant dominé entre 1867 et 1920 est essentiellement dominée par des considérations visant à concourir à la survie d'un peuple soucieux d'enrayer l'exode de ses forces vives vers les États-Unis, la politique des années 1970, 1980 et 1990 vise notamment à assurer le développement d'un secteur industriel, soit celui de la fabrication de matériel roulant de chemins de fer.

Abordons maintenant l'interprétation de la seconde hypothèse de travail afin de savoir si *le gouvernement du Québec, par son intervention dans le secteur du transport ferroviaire, contribue à l'aménagement du territoire et au développement économique régional.*

Pour plusieurs régions du Québec, sans l'apport financier distribué par le trésor québécois, de nombreuses communautés seraient demeurées isolées des grands marchés nord-américains. Trop occupé à distribuer des fonds pour l'extension du réseau ferroviaire dans les provinces situées à l'ouest du Québec, le gouvernement canadien hésitait à verser copieusement des deniers à ces dizaines d'entreprises ferroviaires québécoises qui virent le jour. Dans l'intention de contrebalancer cette situation et malgré ses faibles ressources financières, le gouvernement du Québec dut supporter ce développement en contribuant à la

(2) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. p. 148.

construction de plusieurs centaines de kilomètres de voies ferrées qui constituent l'ossature du réseau ferroviaire contemporain de l'État québécois. Ne songeons ici qu'aux chemins de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, au Québec Central, ainsi qu'au Québec et du Lac St-Jean.

L'étude de cas du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean est une preuve de l'efficacité de l'aide apportée par le gouvernement à une entreprise ferroviaire lorsque ses destinées étaient scrupuleusement encadrées par la communauté locale (p. ex. marchands de la ville de Québec), ainsi que par les députés siégeant à l'Assemblée législative. La ville de Québec et le gouvernement disposaient de représentants au Conseil d'administration du QLSJ, ce qui favorisa une utilisation plus saine des deniers publics.

L'apport financier du trésor québécois démontre que, pour une région comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'avènement du rail a été bénéfique pour son essor économique. La voie ferrée concourra à mettre en valeur l'environnement physique du territoire pour exporter vers les grands marchés nord-américains ses produits agro-forestiers.

Toutefois, une des faiblesses de cette politique fut son caractère essentiellement non-interventionniste où le pouvoir public se bornait à distribuer sur le territoire des deniers et à assurer un suivi minimal des travaux de construction. Cette politique qui tablait sur la confiance envers l'entreprise privée fit abstraction du fait, contrairement au cas australien où les gouvernants avaient compris ce problème, que les compagnies ferroviaires québécoises ne disposaient pas des capitaux nécessaires qui leur auraient assuré une santé financière adéquate. C'est pour cette raison et dû à la configuration de leurs réseaux qu'elles n'ont pu conserver leur autonomie face aux compagnies de chemins de fer continentales qui les intégrèrent dans leur organisation. Ceci aura pour conséquence que la quasi-totalité des kilomètres de voies ferrées subventionnées furent déclarés être à l'avantage général du Canada et absorbés par des entreprises à vocation pan-canadienne.

Ce mouvement n'est point une manifestation isolée mais plutôt un phénomène structural propre à la société québécoise qui persista jusqu'au début des années 1970, reflet de la fragilité de la structure économique du Québec. Lorsque leurs entreprises atteignaient une taille respectable, les capitalistes francophones avaient tendance à les céder à des étrangers, quelques fois par manque d'intérêt, mais surtout en raison d'une insuffisance de capitaux disponibles sur le marché québécois qui auraient pu appuyer leur expansion. Ainsi plutôt que d'unifier leurs forces, les compagnies ferroviaires québécoises se morcelèrent au profit des deux grands groupes de chemins de fer canadiens-anglais.

Quant à la période plus contemporaine, celle où la politique ferroviaire s'orienta vers les besoins urbains de la métropole, il est encore trop tôt pour jauger les retombées de cette politique. Toutefois, il s'avère que le gouvernement du Québec par des dispositions législatives et politico-administratives, s'est octroyé les moyens en vue d'influencer, selon ses plans de développement territorial et économique, l'organisation du transport ferroviaire dans la région de Montréal. En tant que principal agent de financement de ces infrastructures, il intervient constamment dans leur processus de planification.

Dans le dossier du transport ferroviaire conventionnel, l'apathie enregistrée depuis le début du XX^e siècle au sein du gouvernement se poursuit, nonobstant la modernisation de la société québécoise, au cours des décennies 1970 et 1980. A l'exception du député de Lévis, Jean Garon, la plupart des membres de l'Assemblée nationale ne sont pas conscientisés à l'importance qu'occupe le transport sur rail à l'égard de l'aménagement du territoire et du développement économique régional. Leurs rares incursions sont davantage marquées par une critique des actions fédérales, sans pour autant proposer de solutions qui permettraient de doter l'État québécois d'un système ferroviaire organisé en fonction de ses besoins géopolitiques et économiques.

Par ailleurs, l'absence de culture ferroviaire au sein de l'Administration, ainsi qu'une profonde méconnaissance du transport sur rail, sont les ferments du manque d'initiative dont fait preuve, depuis plusieurs décennies, le gouvernement dans ce secteur. Seul le Service ferroviaire, qui est une branche administrative du ministère des Transports, échappe à ce constat sombre. Malgré le peu de ressources financières et humaines qui sont affectées, le travail du personnel de ce service contribue à la défense de la cause ferroviaire au sein du gouvernement nonobstant que sa contribution soit proportionnelle à l'intérêt investi par les dirigeants québécois.

Quant à la troisième et dernière hypothèse, elle cherchait à vérifier si *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.*

A la lumière des constats qui ont émergé, le transport sur rail doit être perçu comme un outil de valorisation de la puissance étatique, tout comme la plupart des autres modes de déplacement qui détiennent ce potentiel. Toutefois, afin de profiter de ce pouvoir, les moyens de transport doivent être sous le contrôle du gouvernement s'il entend y recourir pour effectuer un aménagement volontaire du territoire.

Nonobstant ces considérations, il appert que la souveraineté partielle ne constitue qu'une cause fragmentaire et davantage politique, expliquant le peu de place que le gouvernement du

Québec occupa dans ce secteur à partir de la décennie 1900 et jusqu'au commencement des années 1970.

Nous en sommes venus au constat que c'est plutôt le coût généré par la première phase de la politique ferroviaire (1867-1920), dont le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, qui constitua la pièce de résistance, laissant un goût amer aux dirigeants de l'État québécois. Ce désengagement des activités ferroviaires, qui peut être qualifié de syndrome du QMOO, contribua à bloquer pendant plusieurs décennies toute implication directe du gouvernement dans ce secteur. Cette *aventure* contribua au renforcement de la doctrine économique du laisser-faire non seulement en matière de transport sur rail, mais également dans plusieurs secteurs d'activités socio-économiques de l'État québécois, et ce, jusqu'au début de la décennie 1960.

Dans un autre ordre d'idée, l'utilisation du pouvoir déclaratoire par le Parlement central et l'extension des réseaux continentaux du Canadian Pacific et du Canadian National jouèrent à l'encontre des intérêts du Québec, en raison davantage du mode d'intervention adopté par le gouvernement québécois qui consistait à verser des subsides aux entreprises ferroviaires que d'une volonté délibérée et mal intentionnée des autorités canadiennes. A quelques exceptions près (p. ex. Québec et du Lac St-Jean et Québec Central), l'Assemblée législative n'a pas songé utile d'exercer son autorité sur les compagnies subventionnées, ce qu'elle aurait pu faire par l'obtention d'un certain pourcentage d'actions en échange des subsides octroyés. Cela aurait permis au gouvernement d'exercer un droit de regard minimal sur leurs orientations en fonction des besoins du Québec. Par ailleurs, la plupart de ces chemins de fer ayant été principalement conçus pour servir d'embranchements régionaux et secondaires aux lignes transcontinentales, avant 1920, ils furent, pour la plupart, intégrés aux réseaux du CN Rail ou du CP Rail.

D'autre part, le recours aux subsides à l'entreprise privée pour favoriser l'essor du réseau ferroviaire québécois fut un mauvais choix politique. Malgré le fait qu'il respectait le cadre idéologique en vigueur, la principale conséquence de cette action, utilisée entre 1867 et 1930, sera d'endetter le trésor public pour des extrants (c.-à-d. des voies ferrées) qui furent absorbés, à moyen terme, au sein de deux grandes entreprises contrôlées par des éléments évoluant dans l'environnement canadien et dont les intérêts ne coïncidaient pas toujours avec la vision de développement de l'État québécois. Le gouvernement du Québec aurait pu garder la mainmise sur le réseau subventionné s'il avait exigé que son aide soit compensée par un nombre de parts en actions équivalent à sa contribution. Dans plusieurs cas, s'il avait considéré cette option, le gouvernement aurait été l'actionnaire majoritaire de ces entreprises ferroviaires et, par le fait même, le maître de leurs destinées.

La Colombie-Britannique et l'Ontario ont prouvé qu'à l'intérieur du cadre constitutionnel canadien, un État fédéré pouvait intervenir de manière efficace dans ce secteur, par le biais de la propriété publique de ces infrastructures. Il est évident que c'est plutôt le mode d'intervention retenu, soit le versement de subsides sans quasi-contrôle sur les extrants de la politique, qui est davantage responsable de la situation qui subsista en terre québécoise. Les entreprises à but lucratif subventionnées en raison de leur nature régionale et de la faiblesse de leur capital, ne détenaient pas cette puissance et les avantages dont le gouvernement aurait bénéficié s'il avait été propriétaire de ces chemins de fer.

Avant de terminer cette thèse, il faut considérer l'hypothèse générale de la recherche dans le dessein de savoir si *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*.

Il est indubitable à la lueur des conclusions que le transport contribue à la puissance d'un État. Toutefois, afin de maximiser ce facteur, le gouvernement doit sélectionner le ou les moyens d'interventions qui convergeront dans la réalisation de cet objectif. En complément à la contribution novatrice et originale du professeur Pouliot (1980) qui a proposé un schéma d'analyse de la relation transport et géopolitique ⁽³⁾, il appert que le choix du mode d'intervention optimal doit être établi en fonction des buts recherchés. Dans le cas étudié, ces objectifs réfèrent à l'aménagement du territoire et au développement économique de l'État québécois.

Dans cet esprit, il existe plusieurs méthodes d'action, lesquelles s'étendent à l'intérieur d'une large gamme d'options allant du laisser-faire absolu au monopole public des transports. C'est à l'intérieur de ces extrêmes qu'une préférence doit être envisagée, suivant la volonté de raffermir la puissance d'un État ainsi que des attentes investies par la communauté québécoise quant au produit et à l'objet final désiré.

Un gouvernement n'ayant pas d'ambition d'intervention volontariste sur son aire de souveraineté, mais ne voulant pas contrecarrer la population et certains entrepreneurs privés, adoptera une politique ferroviaire tablant sur l'octroi de subsides, sans exiger en contrepartie la production de certaines retombées quant à l'aménagement du territoire et au développement économique. C'est la situation qui prévalut entre 1867 et 1920.

A l'opposé, des gouvernants dont les préoccupations sont centrées sur ces deux dernières ambitions se donneront les moyens en vue d'agir efficacement sur le territoire. C'est dans cette tendance que se situait le gouvernement du Parti québécois lorsqu'il proposa, en 1977,

(3) POULIOT, Marcel (1980) Le transport et la géopolitique: Analyse géographique.

son option préférable d'aménagement pour la région de Montréal, auxquelles furent liées les orientations des plans de développement du transport ferroviaire sur ce territoire. A l'égard de cette propension, le géographe Raffestin (1980) souligne avec compréhension l'imbrication existant entre le transport et la géopolitique, ainsi que les désirs sous-jacents, sachant que:

Les réseaux sont non seulement le spectacle du pouvoir, mais ils sont encore à l'image du pouvoir. [...]

Qui cherche à prendre le pouvoir s'empare progressivement des réseaux de circulation et de communication: contrôle des axes routiers et ferroviaires [...]. Contrôler les réseaux c'est contrôler les hommes et c'est leur imposer un ordre nouveau qui se substituera à l'ancien. [...]

[...suivant les aspirations sous-jacentes de l'État québécois...]

Il est significatif de mettre en évidence que le Japon, immédiatement après son ouverture au monde moderne, s'est empressé d'introduire des technologies relatives à la circulation et à la communication. C'est significatif car c'est une stratégie d'État moderne qui pour s'affirmer et maintenir son pouvoir crée des réseaux qui s'inscrivent dans une stratégie à petite échelle qui s'accompagne du développement des constructions navales et de chemins de fer. (4)

Il ne suffit pas qu'un gouvernement intervienne dans un secteur pour qu'il bénéficie automatiquement de cette puissance tant convoitée qui lui permettra d'agir et de maîtriser les destinées de son territoire tout en y affirmant sa souveraineté. Il doit veiller à s'octroyer les bons moyens pour procéder en ce sens, soit en ayant notamment recours à la propriété étatique des infrastructures ferroviaires ou à un contrôle serré des orientations entérinées par une entreprise privée ou publique utilisatrice des fonds gouvernementaux. Cela lui permet, dans un cadre d'ensemble, de diriger les destinées de l'État selon l'intérêt public et les objectifs de développement régional et national préalablement élaborés.

L'expérience montréalaise du transport ferroviaire urbain a prouvé cette nécessité de choisir ces moyens, en vue d'atteindre les objectifs que se sont fixés les gouvernants et la puissance qu'ils veulent s'octroyer dans le dessein de mieux agir sur l'État. Depuis le début des années 1970, le gouvernement du Québec exerce un pouvoir dominant dans la construction du réseau desservant la grande région métropolitaine.

La notion de service public l'ayant emporté sur la rentabilité économique de ce service, les pouvoirs étatiques furent amenés à participer à la gestion directe du transport en commun urbain. Nonobstant, l'importance qu'occupait ce concept de service à la communauté dans le discours, les autorités québécoises, inspirées sans nul doute de l'expérience japonaise,

(4) RAFFESTIN, Claude (1980) Pour une géographie du pouvoir, pp. 188, 192 et 222.

voulaient que l'extension du réseau de transport sur rail urbain devienne la *rampe de lancement* d'une industrie nationale et diversifiée de fabrication de matériel ferroviaire.

En conclusion, la puissance de l'État variera donc en vertu des moyens fonctionnels utilisés, des ambitions investies et des courants idéologiques ayant influencé l'État québécois. Depuis 1867, l'évolution de la politique ferroviaire québécoise est là pour le démontrer.

III. PERSPECTIVES FUTURES DE RECHERCHE

Au Québec, l'étude du transport sur rail constitue un domaine encore vaste à explorer qui s'offre aux géographes et aux spécialistes des autres sciences humaines. C'est dans cet esprit que nous entendons présenter brièvement quelques avenues de recherche qui devraient être développées. Cela doit contribuer au progrès des connaissances sur le réseau ferroviaire québécois.

Dans un premier temps, il serait souhaitable que des monographies régionales portant sur des compagnies de chemins de fer opérant au Québec soient entreprises afin de mieux cerner les impacts géopolitiques et géo-économiques qu'elles ont générées sur le territoire. Les archives des fonds gouvernementaux québécois et canadiens, quoique présentant certaines lacunes mentionnées antérieurement, constituent un riche bassin de renseignements encore mal exploités qui offre un potentiel afin de soutenir la réalisation de travaux qui pourront s'avérer très intéressants. Cet apport doit favoriser l'analyse de facettes cachées ou encore mal cernées du développement économique de l'État québécois.

Les chemins de fer de colonisation des régions des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue de même qu'une compagnie à vocation agricole et industrielle, comme le Québec Central, desservant l'Estrie et la région de Québec méritent une attention toute particulière, d'autant plus que ces entreprises ont laissé une documentation administrative considérable qui ne demande qu'à être interprétée et analysée par les chercheurs.

Par ailleurs, les ambitions investies de la fin du XIX^e siècle jusqu'aux années 1980 (p. ex. le projet Ferchibal), par plusieurs membres des forces sociétales et gouvernementales dans des projets sans lendemain de chemins de fer vers le Nord-du-Québec et le Labrador, devraient faire l'objet d'une attention approfondie. Ces travaux permettraient de mieux connaître les fondements de ces initiatives appelées à favoriser une meilleure ouverture de l'économie québécoise vers le continent européen afin, notamment, de réduire son assujettissement aux marchés canadien et étatsunien.

Jusqu'à maintenant les axes de recherche qui devraient être privilégiés se circonscrivent à l'examen de problématiques et de thèmes s'insérant dans le passé proche ou lointain de l'État québécois. Toutefois, il serait également souhaitable que des études soient entreprises en vue d'appuyer le développement futur du transport ferroviaire au Québec. Dans un environnement socio-économique et politique qui devrait favoriser une prise en charge de plus en plus importante des chemins de fer par des intervenants québécois, il s'avère essentiel de bien connaître ce secteur afin d'annihiler dans la mesure du possible des bévues qui auraient pour conséquence d'handicaper le développement de l'État québécois.

Dans ce contexte, il faudra favoriser l'étude d'expériences étrangères qui devraient aider le Québec à trouver sa voie dans le développement d'un modèle original et adapté de politique ferroviaire intégrée apte à répondre aux défis futurs, ainsi qu'à ses besoins. Pour mener à bien cette tâche, les chercheurs québécois devront s'intéresser aux politiques ferroviaires de diverses nations. Dans cette optique, ils s'attarderont notamment à l'examen des modes d'interventions adoptés aux technologies en usage, ainsi qu'aux impacts sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique régional. Cela sera fait dans l'intention de mieux assimiler les fondements ayant mené à la production d'extrants désirables ou désavantageux pour un espace.

Des études plus sectorielles devraient être conduites dans le dessein d'en savoir plus sur l'influence qu'a le transport ferroviaire urbain sur la géographie montréalaise ou la présence du traversier-rail de la COGEMA sur l'économie de la Côte-Nord et de l'Est du Québec. De plus, une dissection systématique de la législation ferroviaire en vigueur au Québec devrait tenter de cerner la portée encore mal jaugée sur l'aménagement du territoire de ces dispositions adoptées par l'Assemblée nationale, ou le Parlement canadien au fil des dernières décennies.

Finalement, une analyse de la contribution de l'industrie du matériel ferroviaire devrait être entreprise dans le dessein de mieux comprendre sa contribution au développement économique de la nation et de certaines régions. A titre d'exemple, il serait intéressant de connaître l'apport socio-économique pour l'ensemble du Québec, ainsi que pour une localité comme La Pocatière, de l'activité générée par une entreprise multinationale comme Bombardier oeuvrant dans la fabrication de matériel roulant de chemins de fer.

Il est bien évident que les propositions qui viennent d'être introduites ne sont pas exhaustives. Elles ne sont que quelques voies qui devraient guider de futurs chercheurs intéressés à l'amélioration du savoir dans ce domaine de recherche prometteur. Nonobstant le

sujet retenu, celui qui s'y intéressera devra tenir compte du caractère interdisciplinaire implicite à la réalisation d'une telle étude. Le chercheur devra faire appel au savoir actuel de plusieurs disciplines, tels le droit, l'histoire et la science politique, sans quoi il se privera d'éléments importants qui emmèneront la production d'un exposé partiel de situations souvent complexes, comme c'est si souvent le cas en matière de transport sur rail.

BIBLIOGRAPHIE

- ADIE, Robert et THOMAS, Paul (1987) Canadian Public Administration: Problematical Perspectives. Scarborough: Prentice-Hall, 629 p.
- ANDRÉ, Albert (1980) L'expression graphique: cartes et diagrammes. Paris: Masson, 223 p.
- ANGERS, François-Albert (1964) Réflexions sur l'équilibre interrégional. L'Actualité économique. 39 (3-4): 658-662.
- APPLEYARD, Donald (1971) Social and Environmental Policies for Transportation in the 1970's. Berkeley: University of California, Institute for Urban and Regional Development, 21 p.
- ARMSTRONG, Robert (1984) Structure and Change: An Economic History of Quebec. [s.l]: Gage Publishing, 295 p.
- ASSELIN, Maurice (1982) Aspects géopolitiques de la colonisation de l'Abitibi. Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie, Mémoire de maîtrise, 223 p.
- ASSELIN, Maurice (1982) La colonisation de l'Abitibi: un projet géopolitique. Rouyn: Collège de l'Abitibi-Témiscamingue, Département d'histoire et de géographie, 171 p.
- ASSELIN, Pierre. Dix villes pourraient perdre le service du train. Le Soleil. 9 septembre 1988.
- ASSELIN, Pierre. Le Canadien National est prêt à vendre toutes ses lignes secondaires au Québec. Le Soleil. 8 avril 1989.
- ASSOCIATION CANADIENNE DES ÉDUCATEURS DE LANGUE FRANÇAISE (1967) Esquisses du Canada Français. Montréal: Fides, 450 p.
- ASSOCIATION TOURISTIQUE DU SAGUENAY-LAC-ST-JEAN-CHIBOUGAMAU (1988) Guide touristique: Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau. Québec: Ministère du Tourisme, 80 p.
- AUCLAIR, Élie (1930) Le Curé Labelle: Sa vie et son oeuvre. Montréal: Beauchemin, 271 p.
- AUSTRALIE. Australian Information Service (1982) Railways in Australia. Canberra: Department of Administrative Services, 4 p.
- AYDALOT, Philippe (1985) Économie régionale et urbaine. Paris: Économica, 487 p.
- BACCIGALUPO, Alain (1978) Les grands rouages de la machine administrative québécoise. Montréal: Agence d'Arc, 624 p.
- BALTHAZAR, Louis (1986) Bilan du nationalisme au Québec. Montréal: L'Hexagone, 212 p.

- BATES, Stewart (1937) Histoire financière des gouvernements canadiens. Ottawa: Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, 321 p.
- BEAUCHEMIN, L-E. (1929) La question des chemins de fer dans la Province de Québec. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Département de sciences commerciales, Thèse de licence.
- BEAUDOIN, Gérald (1983) Le partage des pouvoirs. Ottawa: Éditions de l'Université d'Ottawa, 432 p.
- BEAUDRY, Richard (1978) Dans la perspective d'une politique des transports au Québec. -In: TELLIER, Luc (Dir.) Problèmes actuels de l'économie du Québec. Montréal: Quinze, pp. 319-339.
- BEAULIEU, Jean-Marie (1951) La compagnie du Canada and Gulf Terminal Railway. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Département de sciences commerciales, Thèse de licence, 105 p.
- BÉLANGER, Laurent et al. (1983) Gestion des ressources humaines: une approche globale et intégrée. Chicoutimi: Gaëtan Morin éditeur, 432 p.
- BÉLANGER, Yves et FOURNIER, Pierre (1987) L'entreprise québécoise: Développement historique et dynamique contemporaine. Montréal: Hurtubise HMH, 187 p.
- BELLAVANCE, Michel (1985) Les politiques gouvernementales: Élaboration, gestion et évaluation. Montréal: Agence d'Arc, 268 p.
- BELLEMARE, Jean-Guy (1947) Les principes de l'histoire financière du gouvernement de la province de Québec. Québec: Université Laval, Département d'économique, Mémoire de maîtrise, 115 p.
- BENJAMIN, Jacques et O'NEILL, Pierre (1978) Les mandarins du pouvoir: L'exercice du pouvoir au Québec de Jean Lesage à René Lévesque. Montréal: Québec-Amérique, 285 p.
- BERELSON, Bernard (1952) Content Analysis in Communication Research. Glencoe: Free Press, 220 p.
- BERGERON, Pierre (1983) La gestion moderne: théorie et cas. Chicoutimi: Gaëtan Morin Éditeur, 420 p.
- BERGEVIN, Jean-Baptiste (1945) Le chemin de fer Québec-Saguenay. Québec: Université Laval, Département d'économique, Mémoire de licence, 54 p.
- BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Le Québec en chiffres de 1850 à nos jours. Montréal: Montréal: ACFAS, 389 p.
- BERTON, Pierre (1971) The Great Railway 1881-1885: The Last Spike. Toronto: McClelland and Stewart, 478 p.
- BLACK, Conrad (1977) Duplessis: Le pouvoir. Montréal: Éditions de l'Homme, 623 p.
- BLACK, W. et HUTTON, C. (1977) Bassin arctique de l'Ontario. Ottawa: Environnement Canada, 106 p.
- BLAIS, André (1979) La politique agricole du gouvernement québécois 1952-1973. Recherches sociographiques. 20 (2): 174-203.

- BLANCHARD, Raoul (1935) L'est du Canada Français: Province de Québec: Tome Deuxième. Montréal: Beauchemin, 336 p.
- BLANCHARD, Raoul (1960) Le Canada français: Province de Québec. Montréal: Arthème Fayard, 314 p.
- BOILEAU, Gilles (1977) Le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Québec: Éditeur officiel du Québec, 179 p.
- BOISMENU, Gérard (1981) Le Duplessisme: Politique économique et rapports de force 1944-1960. Montréal: Presses de l'Université de Montréal, 423 p.
- BOIVIN, Gilles. Jean Garon prétend que Via Rail favorise l'Ouest aux dépens du Québec. Le Soleil, 11 octobre 1989.
- BOIVINEAU, Jean-François (1977) Étude sur la ligne ferroviaire des Deux-Montagnes. Montréal: Université de Montréal, Département d'économique, Mémoire de maîtrise, 219 p.
- BOMBARDIER (1987) Solutions. Boucherville: Division du transport en commun, 8 p.
- BORGEAT, Louis et al. (1982) L'Administration québécoise: organisation et fonctionnement. Sillery: Presses de l'Université du Québec, 268 p.
- BOUCHARD, Russel (1988) Le Pays du Lac-Saint-Jean. Chicoutimi: Russel Bouchard, 241 p.
- BOUCHER, Louis-J. (1984) Idéologies de développement chez une élite régionale: le cas du projet de chemin de fer Montréal-Occidental (1867-1897). Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie, Mémoire de maîtrise. 139 p.
- BOULARD, René (1983) Notes du cours: Recherche empirique. Sainte-Foy: Université Laval, Département de relations industrielles, 303 p.
- BOWMAN, Isaiah (1931) The Pioneer Fringe. New-York: American Geographical Society, 361 p.
- BRAULT, Lucien (1937) Le premier chemin de fer au Canada. Ottawa: Université d'Ottawa, Département d'histoire, Mémoire de maîtrise, 126 p.
- BROSSARD, Jacques (1972) Le Québec possède-t-il son territoire. Maintenant, 114: 9-14.
- BUIES, Arthur (1880) Le Saguenay et la Vallée du Lac St-Jean. Québec: A. Côté, 337 p.
- BUTLIN, N. (1964) Investment in Australian Economic Development 1861-1900. Cambridge: Cambridge University Press, 477 p.
- CAMUS, Michel et ROY, Louise (1977) Impact social d'un réseau express métropolitain sur la population de la région. -In: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec Les études d'impacts d'un réseau express de transport. Québec: Éditeur officiel du Québec, pp.71-286.
- CANADA. Bureau des relations fédérales-provinciales (1989) Répertoire des programmes et activités fédéraux-provinciaux. Ottawa: Ministère des Approvisionnement et Services.
- CANADA. Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces (1940) Canada: 1867-1939: Volume 1. Ottawa: Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, 285 p.

- CANADA. Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces (1940) Recommandations Volume II. Ottawa: Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, 310 p.
- CANADA. Conseil du Trésor (1981) Principes pour l'évaluation des programmes par les ministères et organismes fédéraux. Ottawa: Division de l'évaluation de programme, 48 p.
- CANADA. Conseil du Trésor (1981) Guide sur la fonction de l'évaluation de programme. Ottawa: Division de l'évaluation des programmes, 93 p.
- CANADA. Groupe de travail chargé de l'examen des programmes (1985) Croissance économique: Transports. Ottawa: Groupe d'étude, 433 p.
- CANADA. Ministère des Chemins de fer et des Canaux (1912) Statistiques des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1911. Ottawa: C-H. Parmelee, 215 p.
- CANADA. Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources (1984) L'industrie canadienne du minerai de fer: Problèmes actuels et entrevus. Ottawa: Division des minéraux ferreux, 126 p.
- CANADA. Ministère de l'Expansion économique régionale et QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1974) Entente-cadre de développement pour le Québec. Québec: Édition conjointe, 30 p.
- CANADA. Ministère des Transports (1938) A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada 1836-1937. Ottawa: J-O. Patenaude, 765 p.
- CANADA. Ministère des Transports (1970) New Montreal International Airport Project: Transportation Research Study Volume I, Summary. Montréal: Kates, Peat, Marwick, 18 p.
- CANADA. Statistique Canada (1980) Comment obtenir et utiliser les statistiques: Guide général de Statistique Canada. [s.l.:s.n], 62 p.
- CANADA. Statistique Canada (1986) Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens 1985: 51-005.
- CASTLES, Ian (1986) Year Book Australia 1986. Canberra: Australian Bureau of Statistics, 771 p.
- CENTRALE DE L'ENSEIGNEMENT DU QUÉBEC (1975) Pour une journée d'école au service de la classe ouvrière: Manuel du 1er mai. Québec: Centrale de l'enseignement du Québec, 76 p.
- CERMAKIAN, Jean (1980) Les transports au Québec et l'évolution des relations politiques Québec-Canada: Perspectives géographiques. Cahiers de géographie du Québec. 24 (61): 167-174.
- CHARBONNEAU, Pierre (1980) Le projet québécois d'Honoré Mercier. Saint-Jean-sur-le-Richelieu: Mille Roches, 254 p.
- CHARRON, Pierre (1971) Le réseau ferroviaire du Québec. Montréal: Université de Montréal, Département de géographie, Thèse de diplôme d'études supérieures, 529 p.
- CHARTRAND, Luc (1989) Où va Jean Doré? L'Actualité. 14 (4): 39-48.
- CLOUTIER, Lucien (1938) Le Québec Central. Québec: Université Laval, Département d'économique, Mémoire de licence, 24 p.
- CLOZIER, René (1940) La gare du nord. Paris: Baillière, 294 p.

COLOMBIE BRITANNIQUE. Royal Commission on the British Columbia Railway (1978) Report of the Royal Commission on the British Columbia Railway: Volume 2: III. The Role of the Railway. Victoria: K.M. MacDonald Queen's Printer, 208 p.

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1984) Le transport urbain à Montréal 1861-1961. Montréal: Service de la publicité et des relations publiques, 14 p.

COOLEY, Charles (1894) The Theory of Transportation. Proceedings of the American Economic Association. 9: 225-370.

COOTNER, Paul (1963) The Role of the Railroads in United States Economic Growth. Journal of Economic History. 23: 477-521.

CORBEIL, Michel. Le système de ventilation à la gare du Palais: Un problème jugé mineur par la ville de Québec. Le Soleil. 22 janvier 1988.

COURTOIS, Rosaire (1925) Importance des chemins de fer dans la colonisation du Québec. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Département de sciences commerciales, Thèse de licence. 23 p.

CREIGHTON, D. (1939) L'Amérique du Nord à l'époque de la Confédération. Ottawa: Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, 116 p.

CRISP, Leslie (1983) Australian National Government. Melbourne: Longman Cheshire, 523 p.

DE BONVILLE, Jean (1988) Notes du cours: Analyse de contenu des médias I. Sainte-Foy: Université Laval, Département de communication publique.

DE LANVERSIN, Jacques (1970) L'aménagement du territoire et la régionalisation. Paris: Librairies Techniques, 394 p.

DE LAUNIERE-DUFRESNE, Anne-Marie (1976) L'épopée du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean. Saguenayensia. 18 (2): 26-34.

DELFAUD, Pierre, LACOUR, Claude et LAJUGIE, Joseph (1979) Espace régional et aménagement du territoire. Paris: Dalloz, 884 p.

DESJARDINS, Jean (1972) Le ministère des Transports et Communications 1952-1969. Montréal: Université de Montréal, Département de science politique, 41 p.

DesROSIERS, François (1976) Impact du REM sur le renforcement d'un secteur moteur: Les transports. -In: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec Les études d'impacts d'un réseau express de transport. Québec: Éditeur officiel du Québec, pp. 1-17.

DORION, Henri (1980) La Constitution canadienne et les partages géographiques. Cahiers de géographie du Québec. 24 (61): 69-79.

DUNN, James (1983) Transportation Policy. -In: NAGEL, Stuart (Éd.) Encyclopedia of Policy Studies. New-York: Marcel Dekker, pp. 667-685.

DUROCHER, René et al. (1971) Le retard du Québec et l'infériorité économique des Canadiens français. Montréal: Boréal Express, 132 p.

DUROCHER, René et al. (1979) Histoire du Québec contemporain: De la Confédération à la crise. Montréal: Boréal Express, 658 p.

- DUSSAULT, Gabriel (1983) Le Curé Labelle: Messianisme, utopie et colonisation au Québec 1850-1900. Montréal: Hurtubise HMH, 392 p.
- DYE, Thomas (1975) Understanding Public Policy. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 351 p.
- DYE, Thomas (1976) Policy Analysis. Alabama: University of Alabama Press, 128 p.
- EASTON, David (1966) Systems Approach to Political Life. Boulder: Social Science Education Consortium, 22 p.
- EASTON, David (1974) Analyse du système politique. Paris: Armand Colin, 488 p.
- EDWARDS, George et SHARKANSKY, Ira (1978) The Policy Predicament: Making and Implementing Public Policy. San Francisco: Freeman, 336 p.
- ELIOT HURST, Michael (1973) Transportation and the Societal Framework. Economic Geography, 49 (2): 163-180.
- ELIOT HURST, Michael (1974) Transportation Geography: An Overview. -In: ELIOT HURST, Michael (Éd.) Transportation Geography: Comment and Readings. New-York: McGraw-Hill, 525 p.
- ELIOT HURST, Michael (1974) Conclusion: The Development of Transportation Geography. Ibid., pp. 511-517.
- ELIOT HURST, Michael (1978) The Political Economy of Transportation: some Redefinitions for Geographers. -Cité dans: RIMMER, Peter (1985) Transport Geography. Progress in Human Geography, 9 (2): 272.
- ELIOT HURST, Michael (1985) Geography has either Existence nor Future. -In: JOHNSTON, Ronald (Éd.) The Future of Geography. Londres: Methuen, pp. 59-91.
- ÉMARD, Michel (1965) Le coût de la Confédération pour le Québec. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Thèse, 287 p.
- ÉTATS-UNIS. Department of Transportation (1980) Public Transportation: An Element of the Urban Transportation System. Washington: Urban Mass Transportation Administration, 200 p.
- FARIBAULT, Marcel (1970) La révision constitutionnelle. Montréal: Fides, 223 p.
- FISHER, Joseph et HOOVER, E. (1949) Research in Regional Economic Growth. -In: UNIVERSITIES-NATIONAL BUREAU COMMITTEE FOR ECONOMIC RESEARCH (Éd.) Problems in the Study of Economic Growth.
- FOGEL, Robert (1964) Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. Baltimore: The John Hopkins Press, 296 p.
- FOISY, J-Albert . L'espoir de demain. L'Action catholique. 2 juillet 1921. p. 3.
- FORGUES, André. Succession de John Turner: Bourassa pousse Peterson à entrer dans la course. Le Soleil. 21 juin 1989. p. A4.
- FOURNIER, André (1982) L'intégration des transports en commun...un phénomène ou une nécessité? Développement Québec. 8 (5): 20-25.
- FRIEDMANN, John (1966) Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela. Cambridge: MIT Press.

- GAGNON, Gaston (1988) Un pays neuf: Le Saguenay-Lac-Saint-Jean en évolution. Alma: Éditions du Royaume, 196 p.
- GAGNON, Lysiane. Le peuple sans nom. La Presse. 25 juin 1988. p. B3.
- GAGNON, Nicole (1978) Méthode quantitative de l'analyse de contenu. Sainte-Foy: Université Laval, Département de sociologie, 62 p.
- GAGNON, Rodolphe (1967) Le chemin de fer de Québec au Lac St-Jean (1854-1900). Sainte-Foy: Université Laval, Institut de géographie, Thèse de diplôme d'études supérieures, 219 p.
- GAGNON, Rodolphe (1970) Le chemin à lisses de bois de Québec à Gosford. Saguenayensia, 12 (5): 125-127.
- GAUDRY, Marc (1979) Politiques de transport et choix socio-politiques. -In: MONTMARQUETTE, Claude (Dir.) (1979) Économie du Québec et choix politiques. -Sillery: Presses de l'Université du Québec, pp. 385-401.
- GAUTHIER, Benoît (Dir.) (1984) Recherche sociale: De la problématique à la collecte des données. Sillery: Presses de l'Université du Québec, 522 p.
- GEORGE, Pierre (1954) La géographie économique. -In: Encyclopédie universelle française. Montréal: Leland, pp. 29-38.
- GERBERG, Mort (1987) The U.S Constitution for Everyone. New-York: Perigee Books, 64 p.
- GÉRIN, Léon (1937) Le type économique et social des Canadiens. Montréal: Éditions de l'Action française, 218 p.
- GERVAIS, Gaétan (1978) L'expansion du réseau ferroviaire du Québec (1875-1895). Ottawa: Université d'Ottawa, Département d'histoire, Thèse de doctorat, 538 p.
- GIRARD, Camil et PERRON, Normand (1989) Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Québec: Institut québécois de recherche sur la culture, 665 p.
- GIRARD, Maurice (1970) Le Grand feu de 1870. Saguenayensia. 12 (2): 30-35.
- GOLLEDGE, R. (1968) Transportation and Trade. -In: DURY, G. et LOGAN, M. (Éd.) Studies in Australian Geography. Londres: Heinemann Educational Books, 368 p.
- GOTTMANN, Jean (1952) La politique des États et leur géographie. Paris: Librairie Armand Colin, 228 p.
- GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. Montréal: Presses de l'Université de Montréal, 443 p.
- GRAWITZ, Madeleine (1984) Méthodes des sciences sociales. Paris: Dalloz, 1073 p.
- GURR, Ted (1972) Politometrics: An Introduction to Quantitative Macropolitics. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 214 p.
- HAEFELE, Edwin (Éd.) (1969) Transport and National Goal. Washington: Brookings Institution, 201 p.
- HAMELIN, Jean (1968) Québec et le monde extérieur 1867-1967. -In: QUÉBEC. Bureau de la statistique du Québec. Annuaire du Québec 1968-1969. Québec: Éditeur officiel du Québec, pp. 2-36.

- HAMELIN, Jean et ROBY, Yves (1971) Histoire économique du Québec: 1851-1896. Montréal: Fides, 436 p.
- HAMELIN, Jean et PROVENCHER, Jean (1987) Brève histoire du Québec. Montréal: Boréal, 126 p.
- HAMELIN, Marcel (1974) Les premières années du parlementarisme québécois (1867-1878). Sainte-Foy: Presses de l'Université Laval, 386 p.
- HARDY, Dominique. Le Québec a une politique pour sauver des voies ferrées. Le Soleil, 15 janvier 1990. pp. A1 et A2.
- HARPER, Donald (1978) Transportation in America: Users, Carriers, Government. Englewood Cliffs: Prentice Hall, 599 p.
- HILHORST, Jos (1969) La théorie du développement régional: Un essai de synthèse. ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (Éd.) Aspects multidisciplinaires du développement régional. Paris: Centre de développement de l'OCDE, pp. 21-35.
- HOLLINGSWORTH, Brian (1979) Railways of the world. New-York: Galley Books, 350 p.
- HOLMES, J. (1978) Population. -In: JEAN, D. (Éd.) Australia: a Geography. New-York: St. Martin's Press, pp. 331-353.
- HOLSTI, Ole (1969) Content Analysis for the Social Sciences and Humanities. Reading: Addison-Wesley Publishing Company, 235 p.
- INNIS, Harold (1930) The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History. New-Haven: Yale University Press, 444 p.
- ISARD, Walter (1949) The General Theory of Location and Space Economy. Quarterly Journal of Economics, 63: 476-506
- JACKSON, Robert et al. (1986) Politics in Canada. Toronto: Prentice-Hall, 778 p.
- JACOBSEN, G. et LIPMAN, M. (1959) Political Science. New-York: Barnes & Noble, 244 p.
- JOLIVET, Régis (1955) Traité de philosophie. Paris: Emmanuel Vitte, 541 p.
- JONES, Stephen (1954) A Unified Field Theory of Political Geography. Annals of the Association of American Geographers, 44 (6): 111-123.
- KEAST, Thomas et RUPPENTHAL, Karl (1979) The British Columbia Railway - A Railway Derailed. Vancouver: University of British Columbia, Centre for transportation studies, 346 p.
- KEELER, Theodore (1983) Railroads, Freight, and Public Policy. Washington: Brookings Institution, 180 p.
- KEYFITZ, Nathan (1971) Développement démographiques au Québec. -In: MARTIN, Yves et RIOUX, Marcel. La société canadienne-française. Montréal: Hurtubise HMH, pp. 227-252.
- KHAN, Rais et al. (1977) An Introduction to Political Science. Georgetown: Irwin-Dorsey Limited, 477 p.
- KIENTZ, Albert (1971) Pour analyser les médias: L'analyse de contenu. Montréal: Hurtubise HMH, 175 p.

- KOUSOULAS, George (1979) On Government and Politics. North Scituate: Duxbury Press, 422 p.
- KRIPPENDORFF, Klaus (1980) Content Analysis: An Introduction to its Methodology. Beverly Hills: Sage Publications, 189 p.
- LABONTÉ, Pierre (1980) Impact du REM sur l'urbanisation. -In: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec Les études d'impacts d'un réseau express de transport. Québec: Éditeur officiel du Québec, pp. 37-49.
- LAFONTAINE, Pierre (1970) L'évolution de l'infrastructure ferroviaire dans la région de Québec. Sainte-Foy: Université Laval, Institut de géographie, Mémoire de licence, 59 p.
- LAJOIE, Andrée (1969) Le pouvoir déclaratoire du Parlement: Augmentation discrétionnaire de la compétence fédérale au Canada. Montréal: Presses de l'Université de Montréal, 160 p.
- LALONDE, VALOIS, LAMARRE, VALOIS ET ASSOCIÉS (1970) Étude de transport de l'Est du Québec: Rapport général. Montréal: Ministère de l'Expansion économique régionale, 560 p.
- LAMONDE, Pierre (1979) Le complexe de Mirabel: celui du Québec? -In: CLOUTIER, Edouard et LATOUCHE, Daniel (Dir.) Le système politique québécois. Montréal: Hurtubise HMH, pp. 389-423.
- LAMONDE, Pierre (1980) Impact du REM sur l'urbanisation. -In: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec. Les études d'impacts d'un réseau express de transport. Montréal: Éditeur officiel du Québec, pp. 33-50.
- LANDRY, Réjean (1980) Introduction. -In: LANDRY, Réjean (Dir.) Introduction à l'analyse des politiques. Sainte-Foy: Presses de l'Université Laval, pp. 1-52.
- LAPOINTE, Gérard (1942) L'influence des chemins de fer dans le développement industriel de la province de Québec. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Département de sciences commerciales, Thèse de licence, 52 p.
- LARTILLEUX, Henri (1947) Géographie des chemins de fer français. Saint-Oven: Chaix, 369 p.
- LASSERRE, Jean-Claude (1978) Prolégomènes pour une géographie des transports du Québec. Cahiers de géographie du Québec, 22 (55): 9-27.
- LATHAM, John (1961) Interpretation of the Constitution. -In: ELSE-MITCHELL, Justice (Éd.) Essays on the Australian Constitution. Melbourne: The Law Book Company, pp. 1-48.
- LAVOIE, Yolande (1973) Les mouvements migratoires des Canadiens entre leur pays et les États-Unis au XIXe et au XXe siècles. -In: CHARBONNEAU, Hubert (Éd.) La population du Québec: Études prospectives. Montréal: Boréal Express, pp. 73-88.
- LECLERC, Richard (1986) L'infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador. Sainte-Foy: Université Laval, Programme interdisciplinaire de maîtrise en aménagement du territoire et développement régional, Essai de maîtrise, 149 p.
- LEDUC, Gilbert. Le développement régional est un inconvénient pour tout gouvernement. Le Soleil, 31 janvier 1990, p. B9
- LEGAULT, André (1980) Le service de traversier-rail entre Matane et Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles. Routes et Transports, 26: 51-53.

- LEGGET, Robert (1988) Railways of Canada. Vancouver: Douglas & McIntyre, 255 p.
- LÉONARD, Jacques (1978) Les impacts du transports et des routes sur l'aménagement du territoire. Routes et Transports, 21: 100-105.
- LEUNG, Chi-Keung (1980) China: Railway Patterns and National Goals. Chicago: University of Chicago, Département de géographie, 243 p.
- LÉVESQUE, René (1986) Attendez que je me rappelle.... Montréal: Québec-Amérique, 521 p.
- LIANG, Ernest (1982) China: Railways and Agricultural Development 1875-1935. Chicago: University of Chicago, Département de géographie, 186 p.
- LOGSDON, John (1984) The Politics of Space: Understanding Space Policymaking. -In: NATIONAL AERONAUTICS AND SPACE ADMINISTRATION Social Sciences and Space Exploration. Washington: U.S Government Printing Office, pp. 58-64.
- McCONNELL, Campbell et al. (1983) L'Économique: Tome 1: Macroéconomique. Montréal: McGraw-Hill, 515 p.
- McCUSKER, N. (1962) The Standard Gauge Railway System between Sydney and Melbourne. Public Administration, 21 (1): 15-20.
- McDONOUGH, Bryant et al. (1980) Le transport dans le développement et l'aménagement régional. Routes et Transports, 26: 13-21.
- MACKINDER, Halford (1904) The Geographical Pivot of History. Geographical Journal, 23 (4): 421-438.
- MACKINTOSH, W.A. (1923) Economic Factors in Canadian History. Canadian Historical Review, 4: 12-25.
- MAHAN, Alfred (1918) The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783. Boston: Little & Brown, 557 p.
- MALENFANT, N. (1890) Débats de la Législature de la province de Québec: Première session de la septième législature. Québec: Imprimerie de Belleau, 583 p.
- MANGAZOL, Claude (1985) Les politiques de développement régional au Québec: 1960-1984. -In: BOISVERT, Michel et HAMEL, Pierre (Ed.) Redéploiement industriel et planification régionale. Montréal: Université de Montréal, Faculté d'aménagement, pp. 169-179.
- MATHEWS, Russell (1967) Public Investment in Australia: A Study of Australian Public Authority Investment and Development. Melbourne: F.W Cheshire, 461 p.
- MINVILLE, Esdras (Dir.) (1944) Étude sur notre milieu: L'agriculture. Montréal: Fides, 555 p.
- MINVILLE, Esdras (1979) L'économie du Québec et la science économique. Montréal: Fides, 478 p.
- MINVILLE, Esdras (1981) Plan et aménagement: les secteurs de base. Montréal: Fides, 514 p.
- MITCHELL, Bruce (1989) Geography and Ressources Analysis. New-York: Longman, 386 p.
- MODELSKI, Andrew (1984) Railroads Maps of North America: The First Hundred Years. Washington: Library of Congress, 206 p.

- MONBEIG, Pierre (1966) Les franges pionnières. -In: JOURNAUX, André (Dir.) (1966) Géographie générale. Paris: Gallimard, pp. 974-1006.
- MONIERE, Denis (1977) Le développement des idéologies au Québec: Des origines à nos jours. Montréal: Québec-Amérique, 377 p.
- MORIN, Rosaire et TURCOTTE, Gérard (1990) Les Québécois sont tous québécois. Action nationale. 80 (1): 5-10.
- MORISSONNEAU, Christian (1978) La Terre promise: Le mythe du Nord québécois. Montréal: Hurtubise HMH, 212 p.
- MOUSSEAU, Monique (1970) Analyse des nouvelles télévisées. Ottawa: Information Canada, 262 p.
- MUIR, Richard et PADDISON, Ronan (1981) Politics, Geography and Behaviour. Londres: Methuen, 230 p.
- NELLES, H. (1974) The Politics of Development: Forest, Mines & Hydro-Electric Power in Ontario 1849-1941. Toronto: Macmillan, 514 p.
- NORTH, Douglass (1955) Location Theory and Regional Economic Growth. Journal of Political Economy. 63: 243-258.
- NORTH, Robert (1979) Transport in Western Siberia - Tsarist and Soviet Development. Vancouver: University of British Columbia, Centre for transportation studies, 364 p.
- ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (1985) Thésaurus 1985: Liste numérique et schémas fléchés français. Paris: Programme de recherche en matière de routes et de transports routiers, 348 p.
- OSGOOD, Charles (1959) The Representational Model and Relevant Research Methods. -In: POOL, Ithiel de Sola (Éd.) Trends in Content Analysis. Urbana: University of Illinois Press, 244 p.
- PAMPALON, Robert (1985) Géographie de la santé au Québec. Québec: Les Publications du Québec, 392 p.
- PAQUIN, Michel (1978) L'Administration gouvernementale vue comme une organisation. Québec: École nationale d'administration publique, 17 p.
- PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1974) Le Québec c'est ton affaire. Montréal: Éditions du Jour, 305 p.
- PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1980) Une nouvelle fédération canadienne. Montréal: Commission constitutionnelle du PLQ, 145 p.
- PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1981) La société libéral de demain. Montréal: Parti libéral du Québec, 227 p.
- PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1989) Une richesse à renouveler: Programme politique. Montréal: Commission politique du Parti libéral du Québec, 68p.
- PARTI QUÉBÉCOIS (1970) La Solution: Programme du Parti Québécois présenté par René Lévesque. Montréal: Éditions du Jour, 125 p.
- PARTI QUÉBÉCOIS (1973) Le programme, l'action politique: Les statuts et règlements: Édition 1973. Montréal: Éditions du Parti Québécois, 47 p.

- PARTI QUÉBÉCOIS (1979) Texte révisé du programme du Parti Québécois, première et deuxième partie, version préliminaire. Montréal: Parti Québécois.
- PARTI QUÉBÉCOIS (1982) Programme du Parti Québécois: Édition 1982. Montréal: Parti Québécois, 112 p.
- PARTI QUÉBÉCOIS (1989) Programme du Parti Québécois: Édition 1989. Montréal: Parti Québécois, 132 p.
- PELLAND, Alfred (1911) Le Lac Saint-Jean: ses ressources, ses progrès et son avenir. Québec: Ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 165 p.
- PELLETIER, Claude (1970) L'évolution et les fonctions de la cour de triage Joffre. Sainte-Foy: Université Laval, Institut de géographie, Mémoire de licence, 61 p.
- PELLETIER, Réjean (1989) Partis politiques et société québécoise: De Duplessis à Bourassa 1944-1970. Montréal: Québec-Amérique, 397 p.
- PÉPIN, Gilles. Charny endosse le projet de centre d'interprétation ferroviaire. Le Soleil, 18 octobre 1988.
- PHILLIPS, P. (1961) The Trade and Commerce Power. -In: ELSE-MITCHELL, Justice (Éd.) Essays on the Australian Constitution. Melbourne: The Law Book Company, pp. 129-155.
- PILETTE, Danielle (1986) L'Urbanisme au Québec: Organisation, législations, perspectives politiques. Montréal: Agence d'Arc, 160 p.
- PILLSBURY, David (1962) The History of the Atlantic and St-Lawrence Railroad Company. [s.l.]: University of Maine, Département d'histoire, Mémoire de maîtrise, 136 p.
- PRESCOTT, J.R.V. (1972) Political Geography. Londres: Methuen & Co Ltd, 124 p.
- PRESSE CANADIENNE. Le sous-ministre Harvey Mead: Les Québécois doivent donner l'exemple en diminuant leur propre consommation. Le Soleil, 27 décembre 1989.
- PRINCE, E. (1976) Toward National Railway Planning by the Commonwealth Government Defence Considerations and the Constitutional Referenda of 1911 and 1913. The Australian Journal of Politics and History, 22 (1): 62-73.
- PROD'HOMME, Jean-Pierre (1984) Sciences humaines et aménagement du territoire. -In: LAMOTTE, Maxime (Éd.) Fondements rationnels de l'aménagement du territoire. Paris: Masson, pp. 34-56.
- POULIOT, Marcel (1980) Le transport et la géopolitique: Analyse géographique. Sherbrooke: Université de Sherbrooke, Département de géographie, Bulletin de recherche no.51, 26 p.
- POULIOT, Marcel (1984) Transport, politique et géographie: Aspects du transport aérien régional au Canada. Montréal: Université McGill, Département de géographie, Thèse de doctorat, 413 p.
- QUÉBEC. Assemblée nationale (1976) Index des lois à caractère privée du Québec 1867-1975. Québec: Direction des services aux citoyens, 217 p.
- QUÉBEC. Assemblée nationale (1982) Débats de l'Assemblée législative 1897-1898. Québec: Direction de la reconstitution des débats, 407 p.
- QUÉBEC. Assemblée nationale (1983) Répertoire des ministères du gouvernement québécois 1867-1981. Québec: Bibliothèque de l'Assemblée nationale, 61 p.

- QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Les publications parlementaires d'hier et d'aujourd'hui. Québec: Direction des services aux citoyens, 37 p.
- QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? Québec: Direction des communications, 61 p.
- QUÉBEC. Assemblée nationale (1986) Liste des parlementaires québécois depuis 1867. Québec: Direction des communications, 96 p.
- QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Ligne Mirabel: avant-projet. Montréal: Ministère des Transports, 141 p.
- QUÉBEC. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1987) Bureau d'audiences publiques sur l'environnement: Rapport annuel 1986-1987. Québec: Les Publications du Québec, 34 p.
- QUÉBEC. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1989) Rapport d'enquête et d'audience publique 32: Construction d'une voie ferrée entre Laterrière et Ville de La Baie. Québec: Secrétariat du Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement, 224 p.
- QUÉBEC. Bureau de la statistique du Québec (1987) Commerce international du Québec: Édition 1987. Québec: Les Publications du Québec, 104 p.
- QUÉBEC. Bureau de la statistique du Québec (1989) Le Québec statistique 1989, 59e édition. Québec: Les Publications du Québec, 1028 p.
- QUÉBEC. Comité interministériel sur les investissements étrangers (1975) Le cadre et les moyens d'une politique québécoise concernant les investissements étrangers. Québec: Éditeur officiel du Québec, 203 p.
- QUÉBEC. Commission royale d'enquête concernant le chemin de fer Q.M.O.&O (1887) Rapport du commissaire. [s.l.:s.n], 131 p.
- QUÉBEC. Commission royale d'enquête dans l'affaire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs (1892) Rapport des commissaires, procédés de la Commission, Déposition des témoins, etc., etc. Québec: Imprimerie Israel Turcot, CLXXVIII p.
- QUÉBEC. Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels (1956) Rapport de la Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels: Volume III, Tome 1. Québec: Gouvernement du Québec, p. 377.
- QUÉBEC. Communications-Mirabel (1975) Montréal-Mirabel. Montréal: Éditeur officiel du Québec, 29 p.
- QUÉBEC. Conseil exécutif du développement de la région de Montréal (1971) Le développement de la sous-région nord de Montréal et l'aménagement de la zone aéroportuaire. Montréal: Commission de développement de la région de Montréal, 24 p.
- QUÉBEC. Département du Trésor (1948) Discours sur le budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon. Québec: Département du Trésor, 55 p.
- QUÉBEC. Département du Trésor (1951) Discours du budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon. Québec: Département du Trésor, 74 p.
- QUÉBEC. Département des Finances (1953) Discours sur le budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon. Québec: Département des Finances, 44 p.

- QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1986) Guide des archives gouvernementales conservées au centre d'archives de Québec. Sainte-Foy: Archives nationale du Québec, 151 p.
- QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1988) Ministère des Affaires culturelles: Rapport annuel 1986-87. Québec: Les Publications du Québec, 47 p.
- QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1988) Répertoire Musées et centres d'exposition du Québec. Québec: Direction des arts visuels, des musées et des bibliothèques, 175 p.
- QUÉBEC. Ministère des Affaires intergouvernementales (1980) Vivre au Québec. Québec: Direction des communications, 5 feuillets.
- QUÉBEC. Ministère des Affaires intergouvernementales (1983) Rapport annuel 1982-1983: Ministère des Affaires intergouvernementales. Québec: Direction des communications.
- QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1976) L'urbanisation au Québec. Québec: Groupe de travail sur l'urbanisation. 347 p.
- QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) L'urbanisation dans la conurbation montréalaise. Québec: Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 63 p.
- QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1978) Ministère des Affaires municipales: Rapport annuel 1977-1978. Québec: Éditeur officiel du Québec, 87 p.
- QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1985) Répertoire commenté des termes, des organismes et des lois. Québec: Les Publications du Québec, 105 p.
- QUÉBEC. Ministère du Conseil exécutif (1982) Ministère du Conseil exécutif: Rapport annuel 1981-1982. Québec: Éditeur officiel du Québec, 48 p.
- QUÉBEC. Ministère du Conseil exécutif (1983) Ministère du Conseil exécutif: Rapport annuel 1982-1983. Québec: Éditeur officiel du Québec, 44 p.
- QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1984) Orientations et projets du gouvernement du Québec en matière d'aménagement du territoire: MRC Bécancour. Québec: Direction générale des orientations gouvernementales en aménagement, 97 p.
- QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1979) Bâtir le Québec: Énoncé de politique économique. Québec: Éditeur officiel du Québec, 523 p.
- QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Le virage technologique: Bâtir le Québec - Phase 2: Programme d'action économique 1982-1986. Québec: Ministère des Communications, 248 p.
- QUÉBEC. Ministère des Finances. Comptes publics.
- QUÉBEC. Ministère des Finances (1990) Budget 1990-1991: Discours sur le budget et Renseignements supplémentaires. Québec: Direction des communications, 37 p.
- QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1959) Le ministère de l'Industrie et du Commerce: Son rôle, Son activité. Québec: Ministère de l'Industrie et du Commerce, 53 p.
- QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1972) Ministère de l'Industrie et du Commerce: Rapport annuel 1970. Québec: Direction des communications, 229 p.
- QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1977) Le MIC en action: Rapport d'activité 1976-1977. Québec: Direction des communications, 51 p.

QUÉBEC. Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme (1983) Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme: Rapport annuel 1982-1983. Québec: Direction des communications, 42 p.

QUÉBEC. Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie (1990) Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie: Rapport annuel 1988-1989. Québec: Les Publications du Québec, 71 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications (1960) Mémoire du Gouvernement de la province de Québec présenté à la Commission royale des transports au Canada. Québec: Ministère des Transports et Communications, 102 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1973) Les transports en 1973. Québec: Direction des communications, 146 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport sur l'implantation d'un système de TRRAMM. Montréal: Éditeur officiel du Québec, 104 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport technique sur la praticabilité d'un système de TRRAMM: 1- Problématique. Montréal: Éditeur officiel du Québec, 49 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1975) Politique d'aide du gouvernement du Québec au transport urbain. Québec: Bureau du ministre, 30 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1975) Rapport annuel 1974-1975: Ministère des Transports. Québec: Éditeur officiel du Québec, 84 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1976) Le Plan de transport: Inventaire et propositions: Étude de transport intégrée de la Rive-Sud de Montréal. Québec: Direction générale des systèmes de transport, 181 p.

QUÉBEC. Comité des transports de la région de Montréal (1977) Le transport des personnes. Montréal: Ministère des Transports, 103 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1978) Rapport annuel 1977-1978: Ministère des Transports. Québec: Éditeur officiel du Québec, 73 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1981) Rapport annuel 1980-1981: Ministère des Transports. Québec: Éditeur officiel du Québec, 47 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Critères d'étagement des passages à niveau. Québec: Direction de la recherche, 4 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Les transports au Québec. Québec: Direction des politiques et du développement, 185 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Le transport en commun: Un choix régional. Québec: Direction des communications, 92 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) La nouvelle politique fédérale du transport des grains de l'Ouest et les transports au Québec. Québec: Direction des communications, 72 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Les voies de l'avenir: La recherche et le développement. Québec: Éditeur officiel du Québec, 267 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) La recherche sur les transports au Québec. Québec: Éditeur officiel du Québec, 185 p.

- QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Ministère des Transports: Rapport annuel 1982-1983. Québec: Direction des communications, 36 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1985) Mémoire présenté à la Commission canadienne des transports par la Direction du transport ferroviaire du ministère des transports dans le cadre de l'enquête sur les embranchements ferroviaires. Québec: Direction du transport ferroviaire, 60 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1986) Le réseau ferroviaire: Québec. Québec: Les Publications du Québec, 55 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1986) Guide des services en transport au Québec. Québec: Direction des communications, 200 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Programmes et mesures d'aide financière du ministère des Transports du Québec. Québec: Direction des communications, 55 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Mémoire au sous-ministre des transports relativement à la présentation de la nouvelle Direction générale du transport des personnes et des marchandises. Miméo.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Ministère des Transports: Rapport annuel 1986-1987. Québec: Les Publications du Québec, 46 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Ligne Montréal/Deux-Montagnes: Scénario d'abandon de service. Montréal: Transurb, 18 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998: Synthèse. Québec: Direction des communications, 18 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998. Québec: Direction des communications, 144 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Service du développement des politiques: Mandat et Plan d'action 1988-89. Québec: Direction générale du transport des personnes et des marchandises, 38 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1989) Mémento statistique du transport au Québec: Données 1986 et 1987. Québec: Service de la statistique et de l'économie des transports, 176 p.
- QUÉBEC. Ministère des Transports (1990) Ministère des Transports: Rapport annuel 1988-1989. Québec: Les Publications du Québec, 62 p.
- QUÉBEC. Ministère des Travaux publics. Rapports annuels.
- QUÉBEC. Ministère de la Voirie (1929) Ministère de la Voirie: Rapport de 1929. Québec: Rédempti Paradis, 329 p.
- QUÉBEC. Ministère de la Voirie (1963) Ministère de la Voirie: Rapport de l'exercice clos le 31 mars 1963. Québec: Ministère de la Voirie, 289 p.
- QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1976) Devis relatifs à l'élaboration des schémas régionaux de développement et d'aménagement. Québec: Direction générale du développement régional, 183 p.
- QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1977) Prospective socio-économique du Québec 1ere étape: Synthèse d'ensemble. Québec: Éditeur officiel du Québec, 166 p.

- QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1979) Les orientations du développement régional de Montréal: Document de consultation. Québec: Direction des communications, 268 p.
- QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1984) Pontiac: Profil socio-économique et avenues de développement. Québec: Délégation régionale de l'Outaouais, 264 p.
- QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1988) Québec: A l'heure de l'entreprise régionale. Québec: Service des communications, 90 p.
- QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1988) Office de planification et de développement du Québec: Rapport annuel 1987-1988. Québec: Les Publications du Québec, 46 p.
- QUÉBEC. Secrétariat de la province (1922) Annuaire de Québec 1921. Québec: Bureau des statistiques, 576 p.
- QUÉBEC. Secrétariat permanent des conférences socio-économiques du Québec (1981) Le grand Montréal: Ile de Montréal-Laval-Rive-Sud: Pôle de développement et centre international: État de la situation. Québec: Ministère du Conseil exécutif, 85 p.
- QUESNEL-OUELLET, Louise et BOUCHARD, Gilles (1979) Les transports urbains à Québec. Recherches sociographiques, 20 (2): 205-237.
- RAFFESTIN, Claude (1980) Pour une géographie du pouvoir. Paris: Techniques, 249 p.
- RATZEL, Friedrich (1988) Géographie politique. Paris: Économica, 385 p.
- RAVENEAU, Jean (1971) Notes du cours: Cartographie thématique. Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie.
- REGHR, Ted (1976) The Canadian Northern Railway: Pioneer Road of the Northern Prairies: 1895-1918. Toronto: Macmillan, 543 p.
- REYNAUD, Alain (1981) Société, espace et justice: inégalités régionales et justice socio-spatiale. Paris: Presses universitaires de France, 263 p.
- RIMMER, Peter (1971) Government Influence on Transport Decision-making in Thailand. -In: RIMMER, Peter (Éd.) Government Influence on the Location of Economic Activities. Canberra Australian National University, Département de géographie, pp. 15-1-15-34.
- RIMMER, Peter (1977) Freight Forwarding: Change in Structure, Conduct and Performance. -In: TUCKER, K. (Éd.) Economics of the Australian Service Sector. Londres: Croom Helm.
- RIMMER, Peter (1978) Redirection in Transport Geography. Progress in Human Geography, 2 (1): 76-100.
- RIOUX, Christian (1990) Un TGV nommé désir. L'Actualité, 15 (1): 44-48.
- ROBERT, Georges (1979) Cent minutes de réflexion: urbanisme, aménagement du territoire. Montréal: Georges Le Pape, 111 p.
- ROBINSON, K. (1961) Sixty Years of Federation in Australia. The Geographical Review, 51 (1): 1-20.
- ROBINSON, K. (1978) Space, Politics and Territorial Organisation. -In: JEAN, D. (Éd.) Australia: a Geography. New-York: St. Martin's Press, pp. 366-385.

- ROSTOW, W. (1962) Les étapes de la croissance économique. Paris: Seuil, 201 p.
- ROUTHIER, Benoît. Étude sur le métro léger: Forgues ne retire pas ses propos. Le Soleil, 1e novembre 1990, p. A13.
- ROY, Jean-Louis (1970) Les programmes électoraux du Québec: Tome I. Ottawa: Leméac, 236 p.
- ROY, Jean-Louis (1971) Les programmes électoraux du Québec: Tome II. Ottawa: Leméac, 458 p.
- RUMILLY, Robert (1971) Histoire de la Province de Québec: Volume 9. Montréal: Bernard Valiquette, 317 p.
- RUSSETT, Bruce (1966) Discovering Voting Groups in the United Nations. American Political Science Review, 60: 327-339.
- RYAN, William (1966) The Clergy and Economic Growth in Quebec (1896-1914). Québec: Presses de l'Université Laval, 348 p.
- SAICANS, André (1976) La répartition des retombées économiques de la construction d'une infrastructure des transports dans la région administrative de Montréal. -In: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec Les études d'impacts d'un réseau express de transport. Québec: Éditeur officiel du Québec, pp. 19-32.
- SAINT-PIERRE, Jocelyn (1987) État de la recherche sur la reconstitution des débats. Bulletin de la Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec, 16 (3-4): 12-13.
- SANGUIN, André-Louis (1977) La géographie politique. Paris: Presses universitaires de France, 183 p.
- SCHEFFEY, Charles (1983) Highway Systems. -In: DeVORE, Paul (Éd.) Introduction to transportation. Worcester: Davis Publications, pp. 107-154.
- SCHNEIDER, Lewis (1968) Urban Mass Transportation: A Survey of the Decision-Making Process. -In: BAUER, Raymond et GERGEN, Kenneth (Éd.) The Study of Policy Formation. New-York: Free Press, pp. 239-280.
- SÉGUIN, Normand (1977) La conquête du sol au 19e siècle. Sillery: Boréal Express, 295 p.
- SIMEON, Richard (1976) Studying Public Policy. Canadian Journal of Political Science, 9 (4): 548-580.
- SMALL, John (1986) A Modern Dictionary of Geography. Londres: Edward Arnold, 233 p.
- SMITH, Joseph (1905) The Organization of Ocean Commerce. Philadelphie: University of Pennsylvania, 155 p.
- SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE LA BAIE JAMES (1980) Rapport annuel 1979: Société de développement de la Baie-James. Montréal: Service d'information et de relations publiques.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1987) Rapport annuel 1986: Société de transport de la communauté urbaine de Montréal. Montréal: Service des relations publiques et communautaires, 40 p.
- SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU SAGUENAY (1938) L'histoire du Saguenay: Depuis l'origine jusqu'à 1870. Chicoutimi: Publication de la Société historique du Saguenay, 331 p.

- STEINER, G. et MINER, J. (1977) Management Policy and Strategy. New-York: Macmillan.
- STEVENS, G. (1960) Canadian National Railways: Sixty years of trial and error. Toronto: Clarke, Irwin & Company, 514 p.
- STEWART, Michel (1983) Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: Une entreprise d'État (1875-1882). Sainte-Foy: Université Laval, Département d'histoire, Thèse de doctorat, 511 p.
- STOVER, John (1961) American Railroads. Chicago: The University of Chicago Press, 302 p.
- SYMONS, Leslie et WHITE, Colin (1975) Russian Transport: An Historical and Geographical Survey. Londres: G. Bell & Sons Ltd, 192 p.
- TAYLOR, Geoffrey (1982) Builders of British Columbia: An Industrial History. Victoria: Morriss Publishing, 231 p.
- TENNANT, Robert (1973) Ontario's Government Railway: Genesis & Development. Halifax: The Tennant Publishing House, 109 p.
- TESSIER-LAVIGNE, Yves (1927) Québec, les chemins de fer et la Confédération. -In: L'Action française (Éd.) Les Canadiens-français et la Confédération canadienne. Montréal: Bibliothèque de l'Action française, pp. 59-63.
- TIEBOUT, Charles (1956) Exports and Regional Economic Growth. Journal of Political Economy, 54: 160-164.
- TODOR, Marie (1987) The Pocket List of Railroad Officials.
- TOUPIN, Gustave (1943) La production animale. -In: MINVILLE, Esdras (Dir.) Études sur notre Milieu: L'agriculture. Montréal: Fides, pp. 193-236.
- TOUZIN, Cécile (1970) La géographie des villages du Lac-Saint-Jean. Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie, Thèse de maîtrise, 245 p.
- TREDDENICK, J. (1979) La politique commerciale. -In: BYERS, R et REFORD, Robert (Éd.) Le Défi canadien: La viabilité de la Confédération. Québec: Institut canadien des affaires internationales, 382 p.
- TREMBLAY, Lise (1988) La déréglementation ferroviaire américaine "Staggers Act of 1980", Sa nature et ses effets. Québec: Ministère des Transports, 64 p.
- TREMBLAY, Louis-Marie (1966) L'action politique syndicale. Relations Industrielles, 21 (1): 44-57.
- TREMBLAY, Rodrigue (Dir.) (1976) L'Économie québécoise. Montréal: Presses de l'Université du Québec, 493 p.
- TRÉPANIÉ, Pierre (1979) Siméon Le Sage: Un haut fonctionnaire québécois face aux défis de son temps. Montréal: Bellarmin, 187 p.
- TRUDEL, Michel (1977) Où va la politique du transport? -In: LATOUCHE, Daniel Premier mandat: Une prospective à court terme du gouvernement péquiste: Tome 1: L'économie/Le social. Montréal: L'Aurore, pp. 125-137.
- TUCKER, Albert (1978) Steam into Wilderness: Ontario Northland Railway 1902-1962. Don Mills: Fitzhenry & Whiteside, 214 p.

- ULLMAN, Edward (1949) The Railroad Pattern of the United States. Geographical Review, 39: 242-256.
- ULLMAN, Edward (1954) Transportation Geography. -In: PRESTON, E. et JONES, Clarence (Éd.) American Geography Inventory & Prospect, Syracuse: Syracuse University Press, pp. 310-334.
- UNIVERSITÉ LAVAL (1972) Programme interdisciplinaire en Aménagement du territoire et développement régional: 1972-73, Sainte-Foy: École des gradués, 24 p.
- UNIVERSITÉ LAVAL (1986) Programme interdisciplinaire de maîtrise en Aménagement du territoire et développement régional: 1971-1986, Sainte-Foy: École des gradués, 16 p.
- VAN LOON, Richard et WHITTINGTON, Michael (1976) The Canadian Political System Environment, Structure & Process, Toronto: McGraw-Hill-Ryerson, 572 p.
- VIEN, Rossel (1954) Histoire de Roberval: Coeur du Lac St-Jean, Roberval: Société historique du Saguenay, 369 p.
- VOISINE, Nive (1968) Jules-A. Brillant et le Bas St-Laurent, Sainte-Foy: Université Laval, Département d'histoire, Thèse de diplôme d'études supérieures, 116 p.
- WARD, Richard (1983) Transportation Planning. -In: DeVORE, Paul (Éd.) Introduction to transportation, Worcester: Davis Publications, pp. 349-372.
- WHEELER, James (1976) A Prologue to Transportation Geography Research. Southeastern Geographer, 26 (1): 1-8.
- WHEELER, James (1973) Societal and Policy Perspectives in Transportation Geography. Economic Geography, 49 (2): 180-184.
- WOLFE, Roy (1962) Transportation and Politics: The Example of Canada. Annals of Association of American Geographers, 52 (1): 176-190.
- WOLFE, Roy (1963) Transportation and Politics, Princeton: Van Norstand, 136 p.
- WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports, Paris: Armand Colin, 381 p.
- YOUNG, Brian (1978) Promoters and Politicians: The North-Shore Railways in the History of Québec (1854-85), Toronto: University of Toronto Press, 193 p.
- , Le métro à Laval n'est pas pour demain. Le Soleil, 28 août 1989.
- , Le métro de Montréal prolongé vers Laval. Le Soleil, 22 septembre 1989