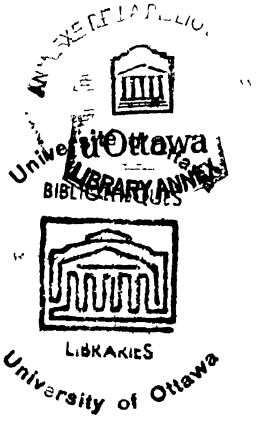
L'ELOIGNEMENT, UN FACTEUR DE MARGINALITE,

L'EXEMPLE DU NORD-OUEST QUEBECOIS

par

Jacques Meunier



Thèse présentée à l'Ecole des Etudes supérieures de l'Université d'Ottawa en vue de l'obtention de la maîtrise ès arts.

Ottawa, Avril, 1974

Jacques Meunier, Ottawa, Canada, 1975.

UMI Number: EC55553

INFORMATION TO USERS

The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted. Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleed-through, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.
In the unlikely event that the author did not send a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.

UMI®

UMI Microform EC55553
Copyright 2011 by ProQuest LLC
All rights reserved. This microform edition is protected against unauthorized copying under Title 17, United States Code.

ProQuest LLC
789 East Eisenhower Parkway
P.O. Box 1346
Ann Arbor, MI 48106-1346

REMERCIEMENTS

A mon directeur de thèse, M. Hugues Morrissette, pour ses conseils pertinents, son jugement pratique et sa grande patience.

A MM. Bernard Racine et Guy Lemay pour leur soutien dans la mise en branle de ce travail.

A M. Guy Longchamps pour sa contribution à la réalisation graphique.

A Mme Pauline Dumulon pour son exceptionnel mérite dans la dactylographie de ces pages.

Enfin à toutes les personnes qui m'ont facilité la tâche et en particulier à ma famille et à nombre de gens du Nord-Ouest québécois.

.....

TABLE DES MATIERES

page

REMERCIEMENTS..... i

TABLE DES MATIERES..... ii

LISTE DES TABLEAUX..... vii

LISTE DES FIGURES..... x

LISTE DES CARTES..... xi

INTRODUCTION GENERALE..... 1

OBJET DU PRESENT TRAVAIL..... 2

ORIENTATIONS METHODOLOGIQUES..... 5

QUESTIONS SOULEVEES..... 7

CHAPITRE PREMIER: L'EMPREINTE DE LA MARGINALITE SUR L'ORGANISATION PRESENTE DE L'ESPACE ET DE LA VIE D'UNE REGION..... 9

SECTION 1.0: DEFINITIONS LIMINAIRES D'UN PROBLEME ET D'UNE REGION..... 10

1.1 DIVERSES DEFINITIONS DE LA MARGINALITE..... 11

1.1.1 Les interactions centre-périphérie dans les études européennes et nord-américaines..... 12

1.1.2 L'évaluation des rapports heartland-hinterland au pays et en particulier au Québec..... 25

page

1.1.3 Une définition préliminaire de la marginalité..... 31

1.2 DELIMITATIONS ET BREVE DEFINITION D'UNE REGION..... 35

1.2.1 Les délimitations générales de la région..... 35
1.2.2 Profil du Nord-Ouest québécois..... 36

SECTION 2.0: LES HANDICAPS D'UNE STRUCTURE DEMOGRAPHIQUE..... 40

2.1 EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET REPARTITION DE LA POPULATION REGIONALE..... 40

2.1.1 L'évolution démographique régionale depuis le début du siècle..... 40
2.1.2 Linéarité et discontinuités du peuplement..... 42

2.2 POIDS SPECIFIQUE DE DIVERSES VARIABLES QUALITATIVES..... 50

2.2.1 Une population encore jeune..... 51
2.2.2 Un désiquilibre véritable dans le partage des sexes..... 54
2.2.3 Variations significatives dans la taille des familles et le rapport urbain/rural..... 56
2.2.4 Le caractère homogène de la composition ethnique..... 57
2.2.5 Des bilans migratoires, témoins d'un mouvement de désertion..... 59

SECTION 3.0: LES MALAISES SECTORIELS..... 63

3.1 LE CARCAN IMPOSE PAR UNE VOCATION PRIMAIRE.. 64

3.1.1 Le déclin du secteur agricole..... 65
3.1.2 L'exploitation forestière, un secteur vulnérable..... 75
3.1.3 Un secteur minier aux prises avec des difficultés sérieuses..... 81

page

3.2 LES DIFFICULTES DU DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL REGIONAL..... 96

3.2.1 Les secteurs manufacturiers dominants. 96
3.2.2 Les obstacles qui affectent la structure industrielle régionale..... 102
3.2.3 Le demi-échec des mesures d'aide gouvernementale..... 108
3.2.4 Le statut temporairement avantageux du secteur de la construction..... 112

3.3 LES DEFICIENCES DES SERVICES OFFERTS A LA POPULATION REGIONALE..... 116

3.3.1 La place croissante des services liés à l'urbanisation actuelle..... 116
3.3.2 Les insuffisances en matière de services personnels..... 120
3.3.3 Une région handicapée sur le plan commercial et financier..... 136
3.3.4 Une région imparfaitement désenclavée. 145
3.3.5 Le rôle jusqu'ici effacé des services administratifs et récréatifs..... 166

CONCLUSION..... 178

CHAPITRE DEUXIEME: L'ELOIGNEMENT, UN FACTEUR EXPLICATIF D'UN ETAT DE MARGINALITE..... 181

SECTION 1.0: LE CARACTERE POLYSEMIQUE DU TERME ELOIGNEMENT..... 183

1.1 LA DIMENSION SPATIALE DE L'ELOIGNEMENT..... 185

1.1.1 La friction de la distance physique et les relations distance-interactions... 185
1.1.2 Confrontation d'un modèle théorique avec la réalité..... 186

1.2 LA DIMENSION COUT DE L'ELOIGNEMENT..... 187

1.2.1 La distance-coût, défi à la concentration des activités économiques..... 188
1.2.2 Examen de divers coûts liés à l'éloignement..... 189

page

1.3 LA DIMENSION PSYCHO-SOCIALE DE L'ELOIGNEMENT..... 201

1.3.1 Distance sociale et individuelle..... 201
1.3.2 Situation géographique et perception de l'éloignement..... 202

SECTION 2.0: IMPACT DE L'ELOIGNEMENT SUR DIVERS ASPECTS DE L'ORGANISATION ET DE LA VIE DANS UNE REGION MARGINALE..... 206

2.1 L'ACCESSIBILITE DU NORD-OUEST QUEBECOIS ET SA PLACE DANS UN RESEAU REGIONAL HIERARCHISE..... 208

2.1.1 Diverses mesures d'accessibilité et de connexité..... 209
2.1.2 La position du Nord-Ouest québécois dans un réseau hiérarchisé de régions. 216

2.2 COUTS SPECIFIQUES DE L'ELOIGNEMENT EN ABITIBI-TEMISCAMINGUE..... 229

2.2.1 Préalables à une analyse des coûts de l'éloignement..... 230
2.2.2 L'impact de l'éloignement sur la production régionale..... 232
2.2.3 L'impact de l'éloignement sur les activités de consommation..... 239
2.2.4 L'impact de l'éloignement sur les transports et sur la mobilité de la population régionale..... 256

2.3 PERCEPTIONS DIVERSES DE L'IMPACT DE L'ELOIGNEMENT..... 266

2.3.1 L'appartenance à une région éloignée.. 266
2.3.2 Malaises divers associés à l'idée d'éloignement..... 269

2.4 CONCLUSIONS ET MESURES CORRECTIVES A EXPLORER..... 275

CONCLUSION GENERALE..... 280

page

APPENDICES

APPENDICE A: PERSONNES-RESSOURCES RENCONTREES DANS LA REGION D'ABITIBI-TEMISCAMINGUE DURANT L'ANNEE 1973 PLUS PARTICULIEREMENT..... 284

APPENDICE B: QUESTIONNAIRE POUR EVALUER LA PERCEPTION DE L'ELOIGNEMENT AU SEIN DE LA POPULATION DU NORD-OUEST QUEBECOIS..... 285

APPENDICE C: TABLEAU COMPARATIF DU PRIX DE DIVERS ITEMS DANS DEUX SUPERMARCHES: L'UN SITUE A NORANDA, L'AUTRE A MONTREAL.. 301

BIBLIOGRAPHIE..... 304

LISTE DES TABLEAUX

Tableau		page
No 1-	Profils des interactions centre/périphérie.....	33
No 2-	Evolution de la part relative de l'Abitibi-Témiscamingue au sein de la population totale du Québec (1951-1971).....	41
No 3-	Population résidant dans des territoires non-organisés et dans des réserves indiennes par division de recensement en 1971.....	49
No 4-	Evolution de la clientèle étudiante de niveau pré-élémentaire et élémentaire en Abitibi-Témiscamingue.....	53
No 5-	Familles selon la taille, région/Québec, en 1971.....	56
No 6-	Origine ethnique de la population, région/Québec en 1971.....	58
No 7-	Evolution quinquennale des bilans migratoires régionaux, Québec 1951-66.....	60
No 8-	L'importance relative de la main-d'oeuvre dans le secteur primaire par région économique au Québec en 1961.....	65
No 9-	Evolution du nombre de fermes de recensement dans l'Abitibi-Témiscamingue, par rapport à l'ensemble du Québec (1941-1971).....	66
No 10-	L'âge moyen des groupes d'exploitants de fermes commerciales en 1966 et 1971, région/Québec.....	68
No 11-	Evolution des dépenses du Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation dans le Nord-Ouest québécois.....	74

Tableau		page
No 12-	Evolution de la valeur des expéditions des producteurs d'or au Québec 1967-1972.....	91
No 13-	Ventilation des industries manufacturières régionales 1966-68.....	97
No 14-	Importance relative des diverses régions économiques dans les expéditions manufacturières du Québec, par destination - 1961.....	104
No 15-	Statistiques des industries manufacturières par région administrative en 1964.....	105
No 16-	Valeur des permis de bâtir délivrés pour la construction domiciliaire et non-domiciliaire, région/Québec. 1970-1972.....	113
No 17-	Municipalités du Québec par types et par région administrative, 1969.....	119
No 18-	Accidents de travail occasionnant un décès ou une incapacité quelconque et conséquences particulières, région/Québec. 1970.....	123
No 19-	Evolution de la clientèle scolaire du Nord-Ouest québécois selon les divers niveaux d'enseignement.....	133
No 20-	Commerces au détail et ventes au Québec et en Abitibi-Témiscamingue, 1961 et 1966.....	139
No 21-	Moyenne, par région administrative, du capital social et de l'épargne détenus par un sociétaire dans une caisse d'épargne et de crédit, au 31 décembre 1969.....	144
No 22-	Tracés ferroviaires importants construits depuis 1949 dans le Nord-Ouest québécois.....	149
No 23-	Dépenses du Ministère de la Voirie, en 1971-72, per capita et par région.....	157
No 24-	Mesure d'accessibilité internodale: parcours routier le plus direct.....	211
No 25-	Matrices de connexité.....	214

Tableau page

No 26- Données de base nécessaires à notre analyse de corrélation..... 222

No 27- Calcul d'un coefficient de corrélation..... 224

No 28- Participation féminine à la main-d'oeuvre. Région/Québec en 1961..... 237

No 29- Variations du prix de l'essence le long de la route entre Montréal et Rouyn-Noranda..... 248

No 30- Délais de livraison du fret ferroviaire entre Rouyn-Noranda et certains grands centres..... 259

No 31- Coûts rattachés à l'utilisation de divers modes de transport-passagers entre Rouyn-Noranda et Montréal (Avril 1974)..... 263

LISTE DES FIGURES

Figure		page
No 1-	Evolution de la population. Région 1901-1971.....	40a
No 2-	Evolution comparative de la population des villes situées en bordure du Transcontinental (1931-1971).....	45a
No 3-	Evolution comparative de la population des villes situées le long de la faille de Cadillac (1931-1971).....	47a
No 4-	Pyramides des âges du Québec et de l'Abitibi-Témiscamingue (1961 et 1971).....	51a
No 5-	Rapports de masculinité comparatifs.....	54a
No 6-	Superficie et formes d'utilisation du domaine agricole. Région/Québec (1961-1971).....	69a
No 7-	Main-d'oeuvre selon la division industrielle. Région/Québec en 1961.....	95a
No 8-	Les professionnels de la santé, Région/Québec en 1971.....	124a
No 9-	a) et b) Relations distance-interactions.....	186a
No 10-	Structure tarifaire des appels interurbains entre Rouyn-Noranda et divers centres du Québec et de l'Ontario (1973).....	193a
No 11-	Relations entre la valeur des ventes du commerce de détail dans divers centres urbains du Québec et un modèle de gravité.....	225a
No 12-	La relation distance-revenu dans divers centres urbains du Québec.....	235a

LISTE DES CARTES

Carte		page
No 1-	L'Abitibi-Témiscamingue, divisions de recensement.....	35a
No 2-	Le Nord-Ouest québécois, région administrative #8.....	35b
No 3-	L'Abitibi-Témiscamingue et le "heartland" oriental canadien.....	39a
No 4-	Population de l'Abitibi-Témiscamingue en 1971 (répartition).....	42a
No 5-	Les municipalités en Abitibi-Témiscamingue (1971).....	119a
No 6-	Voies d'accès principales de la région en 1970.	150a
No 7-	Voies d'accès principales de la région en 1930.	152a
No 8-	Tracés isochroniques entre Montréal et les principaux centres de la rive Nord du Saint-Laurent.....	198a
No 9-	Accessibilité comparée de divers centres de la rive Nord du Saint-Laurent.....	210a
No 10-	Accessibilité internodale le long de la rive Nord du Saint-Laurent.....	212a

INTRODUCTION GENERALE

Tout ce qui est atteint est
détruit. H. de Montherlant

INTRODUCTION GENERALE

L'étude des écarts de croissance dans le développement des sociétés est devenue une préoccupation de premier plan. Les disparités régionales ne peuvent laisser indifférents les citoyens concernés, de même qu'une administration publique soucieuse d'atténuer les écarts les plus marquants entre les diverses portions de son territoire. Plusieurs disciplines ont revendiqué leur place dans un nouveau champ d'action qui a pour cadre la région[1]. La Géographie, par son optique, veut apporter un éclairage particulier sur un milieu de vie, de même que sur le comportement des communautés qui y habitent. Ce faisant, elle entend favoriser non seulement la compréhension d'un milieu,

---

1.- A cet égard, on consultera avec profit: (Gottmann, 1966, /025/, p. 43...) et (Haggett, 1965, /026/, p. 9-17).

Il est à noter qu'au cours du présent travail, nous aurons recours la plupart du temps à un système de référence intégré au texte. Nous ferons ainsi mention successivement: du nom de famille de l'auteur, de la date de la première publication, d'une cote numérique portant référence à notre section bibliographique et enfin de la pagination utilisée.

mais elle vise aussi à établir des comparaisons et à aborder éventuellement un niveau de généralisation à partir des phénomènes observés et des variations qui les affectent.

Toute opération d'aménagement d'un territoire présuppose une phase d'analyse qui laisse une large place à la description du milieu. Les études géographiques ont très souvent fait état de disparités régionales. Rares sont pourtant celles qui ont tenté de définir un état de "marginalité". Même si le continent nord-américain révèle une physionomie relativement homogène, il est quand même possible d'y déceler des écarts de croissance véritables. Ces écarts de croissance, rarement présentés comme l'apanage d'un tel ensemble, n'en sont pas moins perceptibles en s'appuyant sur toute une série de critères spécifiques. La confrontation de ces derniers permet de dégager une différenciation spatiale et d'évaluer l'impact de disparités véritables dans le développement.

OBJET DU PRESENT TRAVAIL

L'objet de ce travail est de passer en revue une variété de critères qui permettent d'identifier et de caractériser un milieu, soit: le Nord-Ouest québécois[1]. Le choix de ce cadre est dicté d'abord par des considérations personnelles, compte tenu du fait qu'il nous a servi de milieu de vie pendant plus de vingt ans. A cela s'ajoutent des motifs rattachés aux caractères mêmes de ce territoire. Cette région connaît pour le moment

---

1.- On trouvera une délimitation de ce cadre dans la première section du chapître qui suit.

une réévaluation brutale de ses secteurs d'activités originaux, ce qui a pour effet de maintenir un taux de chômage régional élevé, d'accélérer un processus de dépopulation et enfin de condamner éventuellement ce milieu au dépérissement.

Le Nord-Ouest québécois est une région-problème aux prises avec des difficultés inhérentes à ses structures internes, mais aussi handicapée par une position excentrique par rapport aux principaux pôles de développement nationaux.

Le choix de l'Abitibi-Témiscamingue comme cadre opérationel présente un défi particulier, compte tenu que ce territoire n'a fait l'objet que de peu d'analyses d'ensemble. Il est vrai que l'Abitibi-Témiscamingue a tardé à se faire connaître comme entité régionale. A part les ouvrages de quelques pionniers[1] de même que les travaux plus récents (1970) de la mission gouvernementale de planification et le rapport consultatif du Conseil économique régional du Nord-Ouest québécois (Avis du C.E.R.N.O.Q.), on peut considérer que les recherches d'ensemble, portant sur ce territoire, se limitent à bien peu de choses. Ceci ne veut pas dire pour autant que ce territoire n'a pas été étudié sous certains aspects. Ainsi, par exemple, sur le plan géologique, cette région a été inventoriée comme peu d'autres milieux au Québec, compte tenu des nombreux gîtes miniers mis à jour, surtout depuis la fin des années vingt.

1.- Le lecteur trouvera une liste d'ouvrage de base concernant cette région dans la section bibliographique.

En utilisant le Nord-Ouest québécois comme cadre de référence, nous voulons nous attacher à l'étude d'un problème particulier, soit celui de la "marginalité". Pour identifier les caractéristiques de base de la majorité des entités territoriales "péri-métropolitaines", il faut définir les types de relations que ces dernières entretiennent avec une ou plusieurs aires métropolitaines. Du fait que nous vivons dans des sociétés spatialement et économiquement différenciées, il n'est pas surprenant de constater des écarts de croissance marqués. En plus de ces déséquilibres, on peut dégager de multiples formes de dépendance qui freinent le rayonnement de certains territoires et qu'il convient d'analyser plus à fond.

Après avoir donné une définition théorique de la marginalité, nous nous attarderons à décrire les principaux handicaps qui affectent une région marginale. De cette façon, nous parviendrons à une définition en des termes plus concrets de ce qu'est cet état de marginalité. Nous aurons , dans un second temps, à évaluer l'impact d'un facteur explicatif particulier soit: l'éloignement. Ce dernier, malgré son caractère relatif, peut nous dévoiler des relations pertinentes à la compréhension des divers éléments structuraux d'une région. La distance, en tant que variable, revêt un caractère des plus géographique. Elle est un repère à même de nous révéler des interactions spatialement observables. La compréhension de nombreux freins à la croissance de territoires suppose que l'on tienne compte de l'éloignement. Nous aurons l'occasion d'évaluer son rôle

véritable à partir d'un milieu bien précis et d'un contexte socio-économique préalablement défini.

ORIENTATIONS METHODOLOGIQUES

Il importe maintenant de préciser la démarche méthodologique que nous avons adoptée. Après une présentation du problème de fond, en l'occurrence la marginalité du Nord-Ouest québécois, nous avons tâché d'identifier le rôle véritable de l'éloignement en tant que facteur explicatif. Pour ce faire, nous avons misé sur l'analyse de faits et sur la description de situations particulières. Cette étape implique d'abord une part importante de recherche et de documentation de base, dont le but premier est de révéler les malaises observables dans un milieu. Cette démarche analytique fait nécessairement appel à des indices socio-économiques aptes à éclairer une situation définie. Ces indices sont d'ailleurs, la plupart du temps, rapportés à une moyenne provinciale qui sert de valeur-repère.

Par la suite, nous avons abordé une partie explicative où là, nous avons dû faire appel à diverses sources de référence. En tout premier lieu, nous avons misé sur un questionnaire administré auprès de la population du Nord-Ouest québécois et qui visait à saisir leur perception de l'impact d'un facteur comme l'éloignement[1]. Cette enquête, qui comportait une quarantaine de questions,n'a pas la prétention d'être complète. Tout au long de cette recherche, nous avons dû privilégier

---

1.- Nous présentons en annexe (cf. Annexe B) ce questionnaire, la méthode utilisée pour le préparer et une brève évaluation de ce dernier.

certains aspects de la vie socio-économique d'une communauté qui nous semblaient les plus susceptibles de subir les contrecoups de l'éloignement. Cette constatation vaut d'autant plus que nous nous sommes aperçus qu'un facteur comme l'éloignement n'agit que rarement de façon isolée. Il tend, au contraire, à s'associer à d'autres motifs susceptibles d'expliquer des situations particulières.

Notre enquête nous a aussi appris qu'il est difficile de mesurer l'impact véritable de l'éloignement sur la vie des gens. Lorsque vient le temps d'évaluer des perceptions, on se bute à des difficultés sérieuses: un niveau de sensibilisation fort inégal à l'égard de certains problèmes, des déficiences très nettes lorsque vient le temps de comparer les conditions de vie dans des milieux différents et peut-être, par-dessus tout, une incapacité de faire abstraction de problèmes purement locaux pour adopter une vision d'échelle plus vaste. Les principaux résultats de ce questionnaire apparaissent tout particulièrement dans la seconde section du deuxième chapître de ce présent travail.

Pour compléter les données ainsi obtenues, nous avons jugé opportun de présenter une étude comparée des coûts d'approvisionnement en denrées de consommation courante. Les données recueillies résultent de comparaisons établies entre les prix affichés par deux super-marchés, l'un situé à Noranda et l'autre à Montréal. Nos recherches nous ont amené de plus à rencontrer diverses personnes, occupant des fonctions qui étaient

plus étroitement associées à nos préoccupations[1]. Les informations ainsi recueillies vont servir de référence et permettront d'étayer certains énoncés présentés au long de ce travail.

La cueillette de données semblables est enfin appuyée par une analyse des "relations fonctionnelles"[2] qui existent entre diverses variables. Nous avons mené, à cet effet, une étude statistique comparative qui nous a permis de dégager diverses répercussions de l'éloignement sur les caractéristiques socio-économiques de certains centres urbains du Québec. Il devenait ainsi plus aisé de définir des termes tels: accessibilité et hiérarchie et de parvenir à une compréhension de la "marginalité", qui tiennent vraiment compte de l'éloignement.

QUESTIONS SOULEVEES

Ce travail vise à découvrir, à partir d'un problème particulier, l'applicabilité d'un facteur explicatif apte à nous révéler certaines dimensions d'un cadre spatial. Il nous importe d'entrevoir des questions aussi variées que celles-ci:

- Comment peut-on définir une situation théorique de "marginalité" socio-économique?
- Le Nord-Ouest québécois obéit-il à un schéma d'analyse de cet ordre?

1.- La liste des personnes-ressources rencontrées dans la région ainsi que le tableau comparatif du prix de divers items apparaissent en annexes (cf. Annexes A et C).

2.- Traduction libre de (functional relation).

- Quelles sont les causes principales des disparités régionales, en contexte nord-américain et en particulier au Québec?
- Est-ce que l'éloignement des grands centres constitue un obstacle véritable à l'épanouissement d'une communauté régionale?
- Est-ce que ce même isolement géographique peut freiner l'évolution économique et sociale d'un territoire comme l'Abitibi-Témiscamingue?
- La distance est-elle une variable significative lorsqu'incorporée à un profil de la "marginalité"?

Nous ne comptons pas fournir "la réponse" à d'aussi nombreuses interrogations. Tout ce que nous espérons, c'est d'ouvrir certaines voies à des recherches plus approfondies, à la fois sur des questions de disparités de croissance de même que sur un cadre régional encore trop mal connu. Le champ d'application d'une telle étude est vaste, certes, mais il est à la mesure de ce pays et des problèmes qu'on y observe.

CHAPITRE PREMIER

CHAPITRE I

L'EMPREINTE DE LA MARGINALITE SUR L'ORGANISATION PRESENTE DE L'ESPACE ET DE LA VIE D'UNE REGION

La description du caractère marginal d'un territoire comme le Nord-Ouest québécois peut se réaliser de multiples façons. Pour parvenir à tracer ce portrait, nous aurons recours d'une part, à certaines caractéristiques démographiques et d'autre part, aux secteurs d'activités privilégiés dans ce cadre. Il importe toutefois, avant même de dégager ces caractéristiques rattachées à la "marginalité" d'une région, de définir ce concept de même que notre cadre d'observation: le Nord-Ouest québécois. Le lecteur sera étonné du nombre important de références utilisées dans cette première section. Une telle situation découle du souci de présenter un éventail de points de vue le plus large possible. L'utilisation de la langue anglaise permettra, dans certains cas, d'éviter de déformer la pensée des auteurs par des traductions rarement fidèles.

SECTION 1.0

DEFINITIONS LIMINAIRES D'UN PROBLEME (LA "MARGINALITE")[1] ET D'UNE REGION (LE NORD-OUEST QUEBECOIS)

La "marginalité" en tant que telle n'existe pas. Comme le remarque le professeur Isnard: "Une zone n'est pas marginale par essence: elle le devient ou cesse de l'être" (Isnard, 1969, /089/, pp. 100-105). Si l'on veut définir un tel terme, il importe de se référer à des expressions de même racine. L'idée de marge et le qualificatif marginal supposent, comme le fait valoir le dictionnaire Robert: "- Un intervalle d'espace ou de temps entre certaines limites. - Une limite ou une distance plus ou moins grande hors de la limite. - Une situation économique à la limite du bénéfice ou du déficit (Robert, 1970, /055/, p. 1045). Une situation marginale peut "idéalement correspondre à un état dit de "marginalité" si l'on prend soin d'avoir à l'esprit une double relativité (temporelle et spatiale) qui marque son caractère. Pour être correctement perçu, un tel état doit être envisagé dans le cadre plus vaste des disparités régionales observables à l'intérieur d'un état.

1.- La marginalité est un terme non encore accepté en lexicologie française.

1.1 DIVERSES DEFINITIONS DE LA MARGINALITE

Il y a eu de nombreuses études entreprises depuis le début des années soixante (1960) pour cerner de plus près les écarts de croissance qui peuvent exister entre les diverses régions d'un Etat. Il est curieux de remarquer, à cet égard, le faible nombre d'études semblables consacrées spécialement au développement économique et provenant des travaux de géographes. D.E. Keeble fait même valoir le point de vue suivant: "Any examination of the professional geographical literature of recent years reveals an apparent and remarkable lack of interest among geographers in the study of the phenomenon of "economic development" (Keeble, 1967, /193/, p. 243). Cette situation est d'autant plus paradoxale que l'idée même de développement économique régional porte référence à un cadre privilégié des études géographiques de même qu'à des problèmes dont l'inscription, dans un circuit économique, n'atténue en rien la portée spatiale.

L'état actuel de la recherche géographique, en matière de développement économique régional, nous a contraint à puiser à même certains travaux d'économie et d'économie spatiale. De telles sources auxquelles viennent s'ajouter des travaux de géographes vont nous servir à cerner de plus près la notion de "marginalité" socio-économique. Il n'est pas possible ici de présenter en détail toutes les facettes d'une telle situation. Il nous a semblé préférable, pour le moment, de définir globalement la "marginalité" à partir de divers points de vue,

quitte à en cerner de plus près les dimensions particulières tout au long de ce travail.

1.1.1 - Les interactions centre-périphérie dans les études européennes et nord-américaines

L'étude des interactions centre-périphérie a été amorcée à partir du siècle dernier par divers chercheurs allemands. Johann Heinrich von Thünen fut le premier à exposer un modèle d'utilisation du sol en milieu rural et à dégager l'impact d'un cadre spatial sur les activités d'échange entre un centre et sa périphérie rurale. Sa théorie[1] des cercles concentriques illustre éloquemment comment la mise en valeur optimale d'un espace est en grande partie dictée par la distance qui sépare les diverses portions d'une région d'un marché donné. Son modèle théorique est à l'origine de nombreuses études d'économie spatiale.

D'autres auteurs germaniques ont aussi offert une contribution non-négligeable à l'élaboration d'une théorie générale de la localisation des activités économiques. Les travaux d'Alfred Weber (Haggett, 1965, /026/, pp. 142-148) et d'August Lösch (Lösch, 1938, /093/, pp. 442-449) ont permis de mieux dégager des principes de localisation industrielle et de présenter des critères permettant d'identifier des régions économiques.

1.- On trouvera un exposé critique de cette théorie dans: Abler, R. et al. (1971), Spatial Organization: The geographer's view of the World, Englewood Cliffs, Prentice Hall Inc., pp. 346-351.

Enfin, au début des années trente, Walter Christaller a énoncé une théorie des lieux-centraux qui s'attachait à présenter diverses hiérarchies urbaines comme base d'une organisation spatiale[1].

Même si ces théoriciens germaniques n'ont pas défini explicitement les multiples relations qui peuvent exister entre un centre et sa périphérie, ils ont eu quand même le mérite de tracer la voie dans l'exploration des rapports entre un "heartland" et son "hinterland"[2]. La diffusion de ces recherches est imputable à deux économistes nord-américains, soit: Edgar M. Hoover de même que Walter Isard qui, tout en faisant connaître ces travaux, se chargèrent de raffiner les méthodes d'analyse jusqu'ici utilisées en économie spatiale. Il est bon de noter que les travaux de ces chercheurs allemands ne furent que tardivement diffusés à l'intérieur des autres pays européens. Des pays comme la France et l'Angleterre connurent souvent ces prédécesseurs germaniques par le biais d'auteurs américains.

Si on se réfère aux analyses menées par des auteurs français en matière d'économie spatiale, on s'aperçoit qu'elles

---

1.- On trouvera un exposé pertinent de cette théorie de même que des travaux complémentaires d'August Lösch dans: Berry, B.J.L. (1967), Geography of market centers and retail distribution, Englewood Cliffs, Prentice Hall Inc., pp. 59-73.

2.- Les termes "heartland" et "hinterland" chers aux géographes germaniques sont aujourd'hui couramment employés, entre autres, par les auteurs anglo-saxons et américains. Ces expressions portent référence à un noyau ou axe central (heartland) qui exerce un pouvoir de commande sur un arrière-pays (hinterland), habituellement incorporé à son aire d'influence.

sont en bonne partie tributaires des travaux de l'économiste François Perroux. Celui-ci fut le premier à mettre au point la notion de "pôle de croissance", dont l'influence a été marquante sur la littérature économique contemporaine. D'après lui: "La croissance n'apparaît pas partout à la fois, elle se manifeste en des points ou pôles de croissance, avec des intensités variables pour l'ensemble de l'économie" (Perroux, 1964, /050/, p. 179). C'est donc dire que cette croissance n'est pas uniforme et qu'elle peut se propager à partir de noyaux ou de ce qu'il appelle "d'unités motrices" plus susceptibles d'exercer des "effets d'entraînement".

Le professeur Perroux reconnaît qu'il n'existe pas seulement des zones motrices à l'intérieur d'un état. Il observe ce qu'il appelle des "zones critiques". L'auteur définit sa zone critique comme: "une zone de sous-emploi étendu, durable (éventuellement croissant) de la main-d'oeuvre et des autres ressources économiques. C'est une région où des ressources potentielles sont présentes, ou bien ces ressources font défaut" (Ibid, p. 271). Donc à côté d'espaces polarisés et dynamiques, il est possible d'identifier de telles "zones critiques" où s'observe toute une série de problèmes.

D'autres français ont apporté une contribution importante à l'étude des rapports centre-périphérie. Le premier, Claude Ponsard, a d'abord eu le mérite de diffuser en France les recherches entreprises par les auteurs allemands et américains. Quant à lui, une région se présente comme "un agrégat

spatial significatif qui comprend un point focal et son hinterland" (Ponsard, 1955, /051/, p. 118). De son côté, Paul Claval est plus explicite; il définit les régions marginales "comme des zones sous-développées au sein des économies modernes, souffrant du mal qui fait l'unité des pays du Tiers-Monde: elles sont rejetées du concert de l'économie moderne et ne peuvent entretenir avec lui que des relations déséquilibrées" (Claval, 1968, /015/, p. 466). Cette constatation amène l'auteur à dégager la notion d'un seuil: "Au-delà duquel les divers éléments spatiaux se disposent d'une nouvelle manière" (Ibid, p. 492). Ces constatations de Claval se rapprochent assez étroitement de celles de Léo H. Klaassen, un économiste néerlandais qui, dans son étude (Klaassen, 1965, /036/, 123 p.), identifiait divers critères de sous-développement régional. Enfin, Hildebert Isnard considère, pour sa part, une région marginale comme une "périphérie en dégradé" qui serait la résultante soit: d'une "destructuration", d'une intégration relative à un espace urbain ou finalement d'une "combinaison de facteurs propres" (Isnard, 1969, /089/, p. 100...).

Il est impossible de faire part ici de toutes les recherches menées en France pour cerner de près la notion de région marginale. Nous avons dû nous limiter à quelques ouvrages plus accessibles et à des textes susceptibles de fournir une définition systématique de la marginalité. Nous ne voudrions, en terminant, passer sous silence les nombreux travaux menés par le groupe: Economie et Humanisme, de même que par des géographes tels: Etienne Juillard et Yves Lacoste qui ont réalisé des

recherches concernant les concepts de région et de sous-développement.

La définition des interactions centre-périphérie doit beaucoup aux chercheurs français mais elle est aussi, sinon plus, redevable aux conceptions anglo-saxonnes et américaines. Comme nous le faisions valoir précédemment, les études contemporaines en économie spatiale sont étroitement reliées aux efforts de deux chercheurs nord-américains, soit Hoover et Isard. Même si ces deux économistes ont surtout concentré leurs études sur des schémas de localisation d'entreprises et sur l'impact de certains coûts (transport entre autres), ils n'en ont pas moins tracé la voie à des recherches ultérieures en ce qui a trait aux relations centre-périphérie. C'est d'ailleurs Hoover qui reconnaissait la situation suivante: "In the absence of any initial differentiation at all, if natural ressources were distributed uniformly over the globe, patterns of specialization and concentration of activities would inevitably appear in response to economic, social and political principles" (Hoover, 1948, /029/, p. 3). C'est, par le fait même, reconnaître le caractère inéluctable d'une différenciation spatiale des activités dans un cadre donné.

Walter Isard, de son côté, prétend que: "The gregarious instinct would tend to foster nucleation" (Isard, 1956, /033/, p. 2). Cet "instinct grégaire" serait, selon lui, à l'origine de concentrations d'inégale importance des populations et des activités économiques pratiquées par celles-ci. Il y aurait

donc nécessairement une intensité variable de l'utilisation du sol, dans un cadre donné, qui s'expliquerait par divers facteurs dont, entre autres, la distance séparant un hinterland d'un centre quelconque. Quant au rapport centre-périphérie, il l'entrevoit de cette façon "An urban-metropolitan region comes to comprise an hierarchy of strategic nodal sites, classifiable by order and degree of dominance. The multinucleated body is, viewed from another angle, a network of transport interconnections and hence of interstitial areas each subject to hierarchical order" (Ibid, p. 11).

Ces quelques constatations de Hoover et Isard font apparaître la périphérie des centres comme des domaines de transition qui, par accident peut-être plus qu'autrement, sont susceptibles d'être englobés par l'aire d'influence de noyaux urbains fortement hiérarchisés. Les préoccupations de ces deux auteurs sont tournées beaucoup trop vers l'élaboration d'une théorie de localisation des activités économiques de sorte qu'ils n'ont pas (comme tel) systématisé leur conception des écarts de croissance. A partir du milieu des années cinquante (1950) et de façon encore plus nette dans la décennie suivante, on a vu se profiler les bases économiques et géographiques d'une analyse des écarts de croissance régionaux.

Douglas C. North fut l'un des premiers économistes nord-américains à présenter les relations qui existent entre une théorie de la localisation des activités économiques et la croissance économique régionale. L'auteur remarque que: "Both location

theory and the theory of regional economic growth have described a typical sequence of stages through which regions move in the course of their development" (North, 1955, /096/, p. 241). Ces étapes[1] s'échelonnent depuis l'économie de subsistance, comme stade initial, jusqu'à la spécialisation dans le secteur tertiaire qui en est l'aboutissement. La croissance économique, ou ce passage du stade initial au stade final, implique qu'un territoire dispose de ce que l'auteur appelle: an "export base" ou une capacité réelle d'exporter des biens. Tenant compte de ce caractère essentiel, North fait valoir que" nodes grow up because of special locational advantages that lower the transfer and processing costs of exportable commodities" (Ibid, p. 248). Le pouvoir d'un centre de rayonner sur un hinterland devient, par le fait même, rattaché à sa capacité d'accroître son marché ou de dépasser le stade de subsistance.

Parmi les géographes américains qui se sont préoccupés des relations centre-périphérie, il en est un qui, dès la fin de la décennie 1950, s'est attardé à une telle question. Edward L. Ullman, dans un article paru en 1958, faisait état des disparités entre la ceinture manufacturière du Nord-Est américain qu'il qualifie de "Core Area" et le reste du territoire américain qui correspond aux "Fringe Areas". La première zone s'avère un territoire avantagé à la fois sur le plan naturel et

---

1.- De telles étapes ne sont pas sans rappeler celles de l'ouvrage de W.W. Rostow, intitulé: "Les étapes de la croissance économique", publié quelques années plus tard (Rostow, 1960, /058/, 252 p.).

au niveau des échanges. Au contraire, les zones périphériques sont des espaces: "Remote from the center of the system and the self generating momentum of the center" (Ullman, 1958, /111/, p. 159). Confinés à une position excentrique, ces territoires ne parviennent que difficilement à faire valoir leurs attraits à l'intérieur d'économies nationales marquées, avant tout, par la concentration. Comme le remarque Ullman: "The Geographical differentiation starts out as a matter of homeopathic doses of mild concentration and winds up as a system of massive localization based on a wide range of internal and external economies of scale" (Ibid, p. 170).

Cette concentration inégale des personnes et des activités à l'intérieur d'un territoire, nombreux sont ceux qui voient là une manifestation d'une évolution historique particulière. Deux auteurs, par contre, ont cru bon de scruter le rôle spécifique dévolu au potentiel naturel d'un milieu en tant que justification de tels écarts. H. Perloff et L. Wingo considèrent, pour leur part, que: "In the hinterlands, resource endowment is a critical determinant of the particular cumulative advantage of the region, and hence of its growth potential. This heartland - hinterland relationship seems to be the basic morphology of the subnational economy" (Perloff, Wingo, 1961, /099/, p. 239). Selon eux, la croissance des régions périphériques a été dictée par une inégale disponibilité en ressources à même de servir les fins des régions centrales. Il en est résulté inevitablement une "spécialisation" régionale des hinterlands déterminée, soit

par leur capacité d'exporter des biens, ou par suite d'un partage de certaines activités industrielles réalisé, plus souvent qu'autrement, au bénéfice des régions centrales. Dans de telles conditions, il n'est pas exagéré de parler de la vulnérabilité des économies régionales en périphérie du heartland. Se référant à cet état de fait, les auteurs font valoir les situations suivantes: "shifts in national demand patterns, the emergence of substitutes, depletion, technological advances, or the relative shifting of regional advantage may, at any time, choke off growth and leave behind enclaves of unemployed resources and economic stagnation" (Ibid, pp. 232-233).

Plus récemment, plusieurs chercheurs ont voulu systématiser la perception qu'on peut avoir du rapport centre-périphérie. C'est ainsi que Freidmann et Alonso posent ce problème de fond:

> "Activities come to be concentrated in one or a few centers. These centers not only grow so rapidly as to create problems of an entirely new order, but they also act as suction pumps, pulling in the more dynamic elements from the more static regions. The remainder of the country is thus relegated to a second class, peripheral position. It is placed in a quasi-colonial relationship to the center, experiencing net outflows of people, capital and resources, most of which redound to the advantage of the center where: economic growth will tend to be rapid, sustained and cumulative." (Freidmann, Alonso, 1964, /021/, p. 3).

Il faut voir là une perception qui dépasse largement un cadre statique. Freidmann et Alonso font valoir beaucoup plus que des liens étroits entre un heartland et son hinterland. Il s'agit ici de percevoir comment une entité régionale quelconque peut être désavantagée dans ses relations avec une région

voisine au point de compromettre éventuellement jusqu'à son existence même en tant qu'unité. Se référer à un espace-problème dans un tel cas correspond bien à une situation de fait. Pour ces deux auteurs, la "dichotomie centre-périphérie" ne répond pas à leurs attentes en matière de planification de la croissance régionale. Politiquement, il leur semble plus opportun d'opter pour une classification regroupant quatre types de régions: "Metropolitan regions - Development axes - Frontier regions - Depressed regions". Ces régions se distinguent comme suit: "Metropolitan and depressed regions represent, in essence, center and periphery. Development axes are an extension of metropolitan regions and an embryonic form of what, in developed notions, has recently been baptized megalopolis. Frontier regions are the growing areas of the periphery and may contain the seeds of future metropolitan centers" (Ibid, p. 4).

Plus récemment encore, J. Freidmann et J. Miller faisaient état du partage de la structure spatiale américaine en deux grandes catégories de régions: - régions métropolitaines centrales et d'autre part - les périphéries inter-métropolitaines. Celles-ci seraient d'ailleurs englobées par ce que ces auteurs qualifient "d'urban field" et qui correspond à "des communautés d'intérêts partagés", gage d'un nouvel "ordre spatial" (Freidmann, Miller, 1965, /078/, pp. 312-319). Cette idée "d'urban field" implique une coalescense d'espaces métropolitains et périphériques à l'intérieur desquels un pôle d'environ 300,000 habitants rayonnerait sur un territoire d'une

centaine de milles. A la base d'un tel schéma spatial, il y a deux idées de fond, soit: une hyperconcentration métropolitaine et d'autre part, une attraction croissante exercée par les ressources de la périphérie.

Cette idée d'"urban field" (ou si l'on veut de champ d'attraction) a été reprise par bon nombre de chercheurs contemporains. L'analogie qu'on peut établir avec un champ magnétique s'avère d'autant plus pertinente lorsque l'on envisage les relations entre des centres et leur périphérie. Peter Haggett lui aussi fait usage du terme "field" qui traduit: "The sphere of influence of a city, the hinterland of a port, the migration field of a parish, all hold in common the fact of interaction between a center and its periphery" (Haggett, 1965, /026/, p. 40). Selon cet auteur, il est préférable d'employer le terme "mean field" qui traduit mieux l'extension véritable d'une aire d'influence que l'on peut mesurer à partir d'une variété de critères.

Pour Brian Berry, le schéma traditionnel de relations entre un centre et sa périphérie soit une hiérarchie de lieux-centraux desservant leur hinterland respectif; voilà une conception qui tend à disparaître:

> "Since an increasing proportion of the North American population is becoming concentrated in such metropolitan regions, this current phase of modernization may be eliminating central place hierarchies... The economic structure we can anticipate is a nation made up of a set of interdependent metropolitan regions, each region specialized to a high degree internally instead of being successively subdivided into progressively smaller regions to effectively articulate distribution of goods and services at retail". (Berry, 1967, /005/, p. 118).

C'est l'emprise des régions métropolitaines qui s'avère être la tendance la plus évidente. Il s'en suit que les périphéries inter-métropolitaines correspondent à des aires où l'on observe une décroissance effective et une absence de dynamisme. Ce qui est dommage, comme le remarque Berry, c'est que les efforts pour comprendre les écarts régionaux de croissance demeurent encore fort timides: "In reviewing the theoretical, empirical and practical litterature, we are impressed by the ferocity of the arguments and the lack of any general agreement either about ways to identify areas of stress or methods of measuring its intensity" (Berry, 1965, /071/, p. 24).

De son côté, Richard L. Morrill, même s'il reconnaît l'emprise de ce que l'on peut appeler de plus en plus une "métropolitanisation" (envahissement métropolitain), n'en rejette pas pour autant la théorie des lieux-centraux en tant que fondement d'une hiérarchie spatiale: "Nodal regions, central places and their hinterland, together forming the central place system, have already been discussed at length. They are the chief illustration of the repetitive hierarchical nature of space" (Morrill, 1970, /044/, p. 184). Il est, par ailleurs, le premier auteur à esquisser une définition véritable d'un état de marginalité (peripherality). Morrill la présente comme suit: "The state of being at the edge of a communication system, far from the controlling centers of the culture or economy..." (Ibid, p. 243). Malheureusement, l'auteur n'explicite qu'indirectement cette "peripherality".

Dans un ouvrage récemment paru, Edward J. Taaffe et Howard L. Gauthier effectuent une synthèse des composantes d'une structure spatiale. S'attachant, entre autres, aux zones périphériques, ils les définissent comme suit:

> "The hinterland of a node is the area in which that node's field of influence is stronger than the influence of adjoining nodes. Thus a system of hinterlands will reflect the position and relative importance of the major nodes in a network, with each node extending its influence farther toward weak competitors than toward strong competitors. The hinterlands of the smaller nodes are nested within those of larger nodes in a hierarchical pattern". (Taaffe, Gauthier, 1973, /059/, p. 33).

Ces auteurs font valoir un véritable partage spatial qui serait la résultante d'une capacité inégale des centres à dominer leur périphérie par le biais d'échanges et de liens variés.

Jusqu'à date, nous avons présenté un survol rapide, et de ce fait nécessairement partiel, de certaines perceptions quant aux relations centre-périphérie. Lorsqu'il était possible, nous avons mis de l'avant la conception que se faisaient, ou que se font aujourd'hui, certains chercheurs de ce qu'est un état dit de marginalité. Ces points de vue s'inspirent de travaux menés aussi bien en économie, en économie spatiale qu'en géographie. Chacun d'eux vient appuyer une définition des composantes théoriques de la marginalité. Il va s'agir maintenant, pour nous, d'analyser ces mêmes perceptions, en les rattachant au cas particulier du Nord-Ouest québécois.

1.1.2 - L'évaluation des rapports heartland-hinterland au pays et en particulier au Québec

Au Canada, les premiers efforts, en vue de cerner les disparités régionales, furent menés dans le cadre de la programmation A.R.D.A. (Aménagement rural et développement agricole), réalisée conjointement par les gouvernements fédéral et provinciaux. Son but était le suivant: "le programme de l'A.R.D.A. a été entrepris en 1962 en vue d'aider à résoudre les problèmes sérieux engendrés par le chômage, le sous-emploi et les inégalités sociales qui existent dans les régions rurales du Canada" (Canada, 1971, /124/, -). C'est dans le cadre de tels programmes que fut réalisée l'étude "Désavantage économique et social au Canada" (A.R.D.A., 1964, /118/, -) qui fait figure de précurseur dans un domaine jusque là marqué par l'empirisme. Pour la première fois, on a présenté une étude systématique, permettant de dégager des critères statistiques pour identifier certaines inégalités socio-économiques.

A partir des années 60, plusieurs offices furent mis sur pied pour appliquer des politiques de redressement économique. Parmi ceux-ci, on peut mentionner l'Agence de développement régional, l'Office d'expansion économique de la région atlantique (Atlantic Development Board) et le Fonds de développement économique rural (FODER). Les autorités fédérales favorisèrent la mise sur pied des programmes de subventions aux industries, acceptant des emplacements nouveaux ou envisageant des modifications d'importance. Ces mesures incitatives de l'Etat couvrirent deux

champs d'application, soit: les régions désignées (correspondant en gros à l'oekoumène de base canadien, exception faite de la péninsule ontarienne et des régions plus prospères de l'ouest canadien) de même que les zones spéciales (diverses enclaves localisées surtout dans l'Est du pays et où le besoin de redressement économique se fait plus sentir). Toutes ces mesures d'aide, ces offices et les diverses lois les régissant furent chapeautées à partir de 1969 par le Ministère de l'Expansion économique régional (MEER) devenu, depuis, l'instigateur attitré des mesures d'aide canadienne pour pallier aux écarts régionaux de croissance.

Les inégalités de croissance au pays ont été une préoccupation de choix depuis fort longtemps. Les "disparités régionales", en plus d'avoir été l'enjeu de nombreuses campagnes électorales, continuent d'être un sujet d'actualité. Comme le remarque T.N. Brewis "disparities have been seen as a source of injustice and a threat to national unity" (Brewis, 1970, /188/, p. 335). Les recherches du Conseil économique du Canada et de nombreux universitaires canadiens, plus particulièrement depuis une quinzaine d'années (début de 1960), font état de préoccupations similaires.

Dans un article intitulé "The Problem of Poverty in Canada", Robert M. Irving trace un portrait des relations centre-périphérie d'une façon pertinente:

> "The Great Lakes - St-Lawrence Lowlands, although occupying a very small area, contains one-third of the canadian population and dominates the commercial, manufacturing and financial activities of the country. As the Lowlands have developed and diversified, other regions, owing to a variety of deep-rooted factors, have

> suffered a relative decline. Hence, regional disparities have persisted and the gap between the rapidly and slowly developing or stagnant regions is widening." (Irving, 1968, /032/, p. 381).

Il fait aussi état des critères employés jusqu'à ce moment pour identifier les disparités de croissance. Selon lui, il est fort difficile de trancher une telle question: "The causes of poverty are complex, but they appear to be related to income, education, health, and employment opportunities. Each of these factors is important and each can have a "domino effect" on the others". (Ibic, p. 373).

Il y a quelques années, D. Michael Ray, dans une étude effectuée pour le compte du gouvernement canadien, faisait état de ce qu'il appelle "a center-periphery contrast". Ce contraste trouve sa justification, selon, lui, dans un jeu de forces dont la toile de fond est cette capacité inégale des régions périphériques de s'affirmer d'une part et de s'adapter d'autre part aux changements qui marquent notre société.

> "The region with the greatest initial advantages and achieving sustained growth becomes the economic center or heartland. Centripetal forces are set in motion and leadership in finances, education, research and planning are added to the initial advantages of this heartland. Secondary, manufacturing and service activity gravitate toward the center leaving hinterland areas reliant on primary industries which tend to play a diminishing role in national economies". (Ray, 1971, /177/, p. 13).

L'auteur fait état ici de concepts-clefs dans la compréhension d'un état de marginalité. L'idée d'un avantage initial, d'un rayonnement véritable, basé sur un leadership sectoriel et d'un rejet de la part d'un heartland des activités non-dynamiques,

voilà autant de qualificatifs qui font défaut aux régions marginales.

Si on se tourne maintenant du côté du Québec pour dégager les perceptions que l'on a des problèmes semblables, on peut observer des profils d'analyse particuliers. Les premiers efforts dans le secteur public, pour saisir les rapports centre-périphérie, furent réalisés par le Ministère de l'Industrie et du Commerce, de même que par le Conseil d'Orientation économique du Québec (remplacé depuis 1968 par l'Office de planification et de développement du Québec). Les recherches, dans de tels organismes, n'ont que rarement contribué à définir précisément les rapports centre-périphérie. Deux ouvrages font toutefois exception à la règle; d'une part, "Les pôles d'attraction et leurs zones d'influence" de même que "Les origines et la nature des désiquilibres régionaux du Québec". Dans le premier cas, les auteurs, soit: MM. Girard, Frenette, Morrissette et Lemieux, à partir de divers critères, ont voulu découvrir une hiérarchie des centres québécois qui leur permettrait de déboucher à un autre niveau: "en recherchant l'existence d'une hiérarchie dynamique par la délimitation de zones d'influence, on était à mi-chemin de la découverte de l'organisation hiérarchique des régions du Québec". (Girard, et al, 1967, /161/, p. 22.) C'est d'ailleurs à partir d'une telle analyse que fut réalisé le partage du Québec en dix régions et vingt-cinq sous-régions administratives.

De son côté, Robert D. Hirsch, dans son mémoire sur les déséquilibres régionaux au Québec, fait état des disparités de

croissance effectivement observables dans un territoire comme le Québec, en tenant compte de son évolution historique. Il en déduit une faiblesse réelle de la hiérarchie urbaine québécoise: "le déséquilibre structurel ne se limite pas à la seule opposition Montréal - reste de la Province, mais provient surtout de l'absence de villes moyennes suffisamment peuplées pour équilibrer la croissance de la métropole et surtout exercer de véritables fonctions urbaines vis-à-vis de leurs régions (Hirsch, 1967, /141/, p. 115). C'est, en somme, l'écart entre la zone métropolitaine de Montréal et les autres centres du Québec, situés dans un ordre hiérarchique inférieur, qui traduit le mieux, d'après lui, le déséquilibre de croissance québécois.

Cette idée de déséquilibre régional a été reprise par plusieurs chercheurs. Pierre-Yves Pépin est sans doute l'un de ceux qui s'est attardé le plus à définir ce qu'il appelle "les régions rurales à économie simple". Celles-ci constituent un "espace charnière", situé aux marges de l'espace véritablement urbanisé. Il justifie ainsi l'apparition des traits majeurs des régions marginales, telles qu'on les connaît: "Pendant qu'on était aux prises avec l'urbanisation et l'industrialisation, la conquête et la défense des marchés, de larges pans de l'oekoumène se sont dégonflés, caractérisés par un déphasage social et économique défini en termes de régions "déprimées", "sous-développées" et "à développement lent" (Pépin, 1969, /155/, p. 29). Ce sont donc des portions importantes de l'oekoumène québécois qui connaissent aujourd'hui un type de croissance non comparable

à celui des modèles métropolitains en pleine expansion.

Reprenant de tels propos, Louis-Edmond Hamelin portait le jugement suivant: "L'énorme concentration de Montréal constitue un défi sérieux au développement de l'immense "désert" québécois; un écart trop grand est en train de se produire entre la Métropole et le reste du Québec" (Hamelin, 1972, /084/, p. 4). Ce point de vue d'une métropole envahissante qui, en quelque sorte, stériliserait la croissance des espaces périphériques, n'est toutefois pas partagé par tous. Il y a quelques années, trois économistes présentaient un rapport au Ministère de l'expansion économique régionale, visant à tracer les orientations du développement économique de la province.

Dans ce mémoire, MM. Higgins, Martin et Raynauld, reprenant à leur compte la théorie des pôles de croissance, font valoir la nécessité de disposer d'un pôle fort, pour susciter des activités motrices en périphérie. Pour eux, le choix est clair: "parier sur l'innovation et le progrès signifie concrètement que les efforts de développement pour le Québec doivent porter sur la région de Montréal" (Higgins, et al, 1970, /140/, p. 135). Dans de telles conditions, on devine sans peine que le sort des régions périphériques est vite tracé:

> "Le pôle a besoin d'une zone (périphérique) pour mériter son nom. La zone est son marché, son réservoir de ressources, son domaine de souveraineté et de juridiction. Comme il vient automatiquement en conflit avec elle, il doit être assez puissant et innovateur pour que la zone en tire avantage". (Ibid, p. 114).

La région périphérique ou marginale est vouée à une intégration

inévitable à la vie économique du pôle. C'est là, semble-t-il, la garantie d'une croissance équilibrée dans un territoire comme le Québec.

Pour terminer ce tour d'horizon rapide, nous voudrions présenter notre perception intuitive de la marginalité, quitte à raffiner ce concept opérationnel, tout au long de la présente recherche. Jusqu'à maintenant, il nous est apparu important de faire valoir de nombreux points de vue concernant une telle question. Cette exigence était commandée d'une part, par un souci de faire appel à l'opinion d'un nombre suffisamment varié d'analystes et d'autre part, par l'ampleur même d'une telle question. Nous nous sommes limités à des définitions globales de la marginalité plutôt que d'opter pour des perspectives sectorielles.

Si nous avons procédé de la sorte, c'est qu'une telle question s'accomode mal de dissection rapide et que les divers auteurs présentés ont tendance à traiter un tel sujet d'un bloc. La marginalité physique, sociale, économique, culturelle, politique, etc, voilà bien autant de facettes d'un même déséquilibre dans les relations centre-périphérie. C'est donc en tenant compte du caractère englobant de la question et en nous inspirant des recherches précédentes que nous soumettons notre perception de la marginalité.

1.1.3 - Une définition préliminaire de la marginalité

Dans nos sociétés tributaires d'un régime à "teinte capitaliste",on dénote trois grands types de rapports entre un

heartland et son hinterland:

- La recherche d'équilibre: reflet d'un besoin d'harmoniser la croissance économique des diverses région d'un Etat.
- La "marginalité": reflet de l'emprise trop forte d'un heartland sur ses régions périphériques, au point d'en freiner la croissance.
- La décentralisation excessive: reflet de l'insuffisance d'un leadership apte à "dynamiser" la croissance inter-régionale.

Chacun de ces rapports, de même que leurs formes intermédiaires, dénotent autant de façon de concevoir la croissance des diverses régions à l'intérieur d'un Etat. Par ailleurs, chacun de ces mêmes rapports met en cause tout un système de relations où s'associent des encadrements variés: spatial - socio-culturel- économique et politique. Des interrelations qui affectent chacun de ces encadrements, découlent toute une série de conséquences dont nous faisons état dans le tableau qui suit (Voir tableau # 1).

Les relations qui peuvent exister entre un centre et sa périphérie sont encore mal connues aujourd'hui. De nombreuses raisons peuvent être invoquées à cet effet. En tout premier lieu, la prise de conscience véritable des disparités régionales est assez récente (au plus, une quinzaine d'années). D'autre part, nos sociétés ont été tellement bouleversées par l'industrialisation et son corollaire, l'urbanisation, qu'encore aujourd'hui nos analyses ne parviennent que difficilement à se détacher d'un

Tableau # 1: Profils des interactions centr ,ériphérie. Dans notre système économique, l rapports "heartland/hinterland" traduisent trois façons de concevoir la croissance d'un territoire.

1. La recherche d'équilibre: reflet d'un besoin d'harmoniser la croissance entre les régions.

Système de relations	Encadrement spatial	Encadrement socio-culturel	Encadrement économique	Encadrement politique
	Valorisation du potentiel des divers milieux	Epanouissement des communautés. Respect de leur caractère propre.	Croissance équilibrée des régions et complémentarité à divers plans.	Partage de pouvoirs réels.

2. La "marginalité": reflet d'une emprise trop forte d'un "heartland"

Système de relations	Encadrement spatial	Encadrement socio-culturel	Encadrement économique	Encadrement politique
	Asservissement du potentiel d'un milieu à des exigences externes	Appauvrissement et écarts accentués entre régions	Désarticulation et décroissance éventuelle sur le plan économique.	Pouvoirs qui échappent à des citoyens.

3. La décentralisation excessive: reflet d'une absence de leadership dans le développement

Système de relations	Encadrement spatial	Encadrement socio-culturel	Encadrement économique	Encadrement politique
	Absence de coordination et de planification dans la mise en valeur	Communautés ont tendance à vivre repliées sur elles-mêmes.	Orientations de courte vue et anarchiques.	Multiplicité des centres décisionnels.

1. Il existe de nombreuses formes intermédiaires de tels rapports. Source: Jacques Meunier

schéma urbain d'interprétation. Pendant trop longtemps, on s'est contenté d'identifier globalement les aires périphériques à des zones rurales au lieu d'essayer de voir en quoi celles-ci peuvent présenter des caractères fort différents.

La notion de région marginale implique que l'on se réfère à une position ou à une situation privilégiée mais pas au point de perdre de vue, qu'en soi, une région (toute marginale qu'elle soit) est une entité différenciée. Il ne faut pas se contenter de dégager une hiérarchie fonctionnelle pour expliquer le caractère marginal d'une région. Il faut aussi dépasser le stade des comparaisons pour constater comment, intrinsèquement, une région donnée peut porter en elle les germes mêmes de ses faiblesses structurelles.

En terminant, nous voulons présenter ici une définition liminaire de la marginalité. Celle-ci revêt certes un caractère fort intuitif, mais nous espérons tout au long de ce travail donner à cette esquisse imparfaite, des assises correspondant mieux à la réalité.

Définition préliminaire de la "marginalité": Ensemble de conditions, propres à un cadre spatial, situé en périphérie d'une ou de plusieurs aires métropolitaines et qui, à un moment donné, est marqué par un système de relations de dépendance traduisant de multiples désarticulations internes de même qu'un faible rayonnement externe.

1.2 DELIMITATIONS ET BREVE DEFINITION D'UNE REGION

Il y aurait lieu maintenant de définir notre cadre d'observation. Le Nord-Ouest québécois demeure encore, à l'échelle du Québec, une région fort mal connue. Ce territoire, adossé à la frontière ontarienne, correspond à l'extension Nord-Ouest de ce que L.-E. Hamelin appelle le "Québec de base" (Hamelin, 1972, /084/, pp. 3-7). On peut déceler de nombreux découpages juridictionnels à l'intérieur de ce cadre. Tout d'abord, le Nord-Ouest québécois ou l'Abitibi-Témiscamingue, englobe trois circonscriptions électorales fédérales de même que quatre comtés provinciaux et en plus, il est partagé en deux grandes divisions de recensement fédérales. Il faut aussi tenir compte que depuis 1966, la région administrative #8 (Nord-Ouest) a été amputée d'un corridor oriental qui incorporait un vaste territoire s'étendant à l'Est du 75°30' de longitude Ouest (ce qui a pour effet d'exclure la sous-région de Chibougamau-Chapais). A ces quelques partages territoriaux, il faut ajouter que la délimitation des champs de juridiction des divers ministères provinciaux et fédéraux ne coïncident pas toujours.

1.2.1 - Les délimitations générales de la région

Il n'est pas dans notre intention ici, de trancher des débats frontaliers. Pour les fins du présent travail, nous nous en tiendrons à deux délimitations de cette région. Si nous agissons de la sorte, c'est que les divers relevés statistiques disponibles ont pour base soit la région administrative du Nord-Ouest

ou bien les divisions de recensement d'Abitibi-Témiscamingue. Lorsqu'il est fait mention dans ce travail des termes Nord-Ouest québécois ou Abitibi-Témiscamingue, nous nous référons alors aux limites des divisions de recensement fédérales, soit d'Abitibi et du Témiscamingue ainsi qu'au territoire d'Abitibi (cf. carte #1). De son côté, le terme région administrative du Nord-Ouest se réfère au partage territorial de 1966 réalisé par le Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec.[1] (Cf. carte #2)

1.2.2 - Profil du Nord-Ouest québécois

L'Abitibi-Témiscamingue est une région de plus de 140,000 km^2 (88108 $mi.^2$), soit d'une superficie supérieure à celle de deux provinces canadiennes réunies (le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse), ou de dimension correspondante à des pays tels: l'Angleterre ou la Tchécoslovaquie. Dans ce vaste territoire, on retrouvait, au dernier recensement de 1971, une population de 166,900 habitants[2], soit une densité de 1.18 hab/km^2 (1.89 hab/$mi.^2$). Voilà une situation qui dépeint bien la faible emprise que peuvent avoir des communautés sur leur milieu de vie.

Si on tente d'expliquer un tel état de fait, il faut faire intervenir toute une série de facteurs qui tiennent pour

---

1.- Pour de plus amples détails, on peut consulter: Québec (1967): Division du Québec en dix régions et en vingt-cinq sous-régions administratives, Québec: Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, 38 p., 1 carte hors-texte.

2.- Recensement fédéral, 1971, Catalogue 92-705, (bulletin 1.1-5),et Catalogue 98-701 (SG-1), Statistique Canada.

une bonne part à l'accessibilité relative de ce territoire. Le Nord-Ouest québécois appartient vraiment au domaine du bouclier canadien. Sa position, dès le départ, constitue un handicap. Raoul Blanchard, parlant de l'Abitibi et du Témiscamingue, faisait remarquer, à juste titre, que ces deux sous-régions sont situées "tout à l'écart des autres domaines habités de la Province, à l'arrière de l'immense solitude boisée qui les isole derrière un écran de rocs, de forêts et de lacs" (Blanchard, 1954, /007/, p. 161). Cette région où se cotoyent forêts et lacs est un domaine de transition entre les basses terres marécageuses de "l'Hudsonie"[1] et les contreforts méridionaux du bouclier qui bordent la plaine du Saint-Laurent.

Son accessibilité relative sur le plan physique est consacrée par une position en retrait des principaux circuits d'échange laurentiens. S'ajoute à cela un handicap non seulement physique mais psychologique soit: le climat du Nord. S'il est un facteur qui n'a cessé d'avoir prise sur l'imagination des "gens du sud" c'est cette idée d'un climat froid et rébarbatif qui tout naturellement s'imposait dès qu'on franchissait le rebord des Laurentides pour se diriger vers le Nord. Une telle conception est héritée d'une période marquée par des traditions agricoles qui rendaient les moindres variations thermiques responsables des échecs plus ou moins sensibles des activités de production. Il n'est pas notre intention ici de vanter les conditions climatiques d'une

---

1.- Expression empruntée à Louis-Edmond Hamelin pour désigner les régions bordant la Baie d'Hudson.

telle région. L'altitude et encore plus la latitude des lieux ne sont pas sans avoir un impact réel, mais nous sommes très loin des écarts tant de fois décriés.

Autre trait majeur qu'il ne faut pas oublier lorsque l'on scrute une telle région, c'est le caractère relativement récent de sa mise en valeur. Alors que le Témiscamingue n'a pas encore, en 1973, cent ans d'existence, l'Abitibi, de son côté, est un domaine peuplé par des populations blanches depuis à peine soixante ans. Ces conditions particulières ne sont pas sans avoir des répercussions à plus d'un niveau. Cette région, tel un adolescent qui a grandi trop rapidement, n'est pas en pleine possession de tous ses moyens d'existence. L'histoire d'un tel milieu s'écrit mal car ses premiers occupants souvent la vivent encore.

L'Abitibi-Témiscamingue est certes une région au passé court mais pourtant, comme nous aurons l'occasion de le constater, on y décèle déjà une maturité surprenante de la mise en valeur du territoire. Il faut reconnaître que les enclaves abitibiennes et témiscamiennes, en peu d'années, ont vu passer bûcherons, agriculteurs, mineurs et aventuriers. Parmi ceux qui y sont venus, certains étaient déjà bien pourvus techniquement, quand ce n'était pas financièrement, pour tirer rapidement parti d'un milieu semblable. Aussi, dans bien des cas, les ressources du milieu se sont-elles vite épuisées.

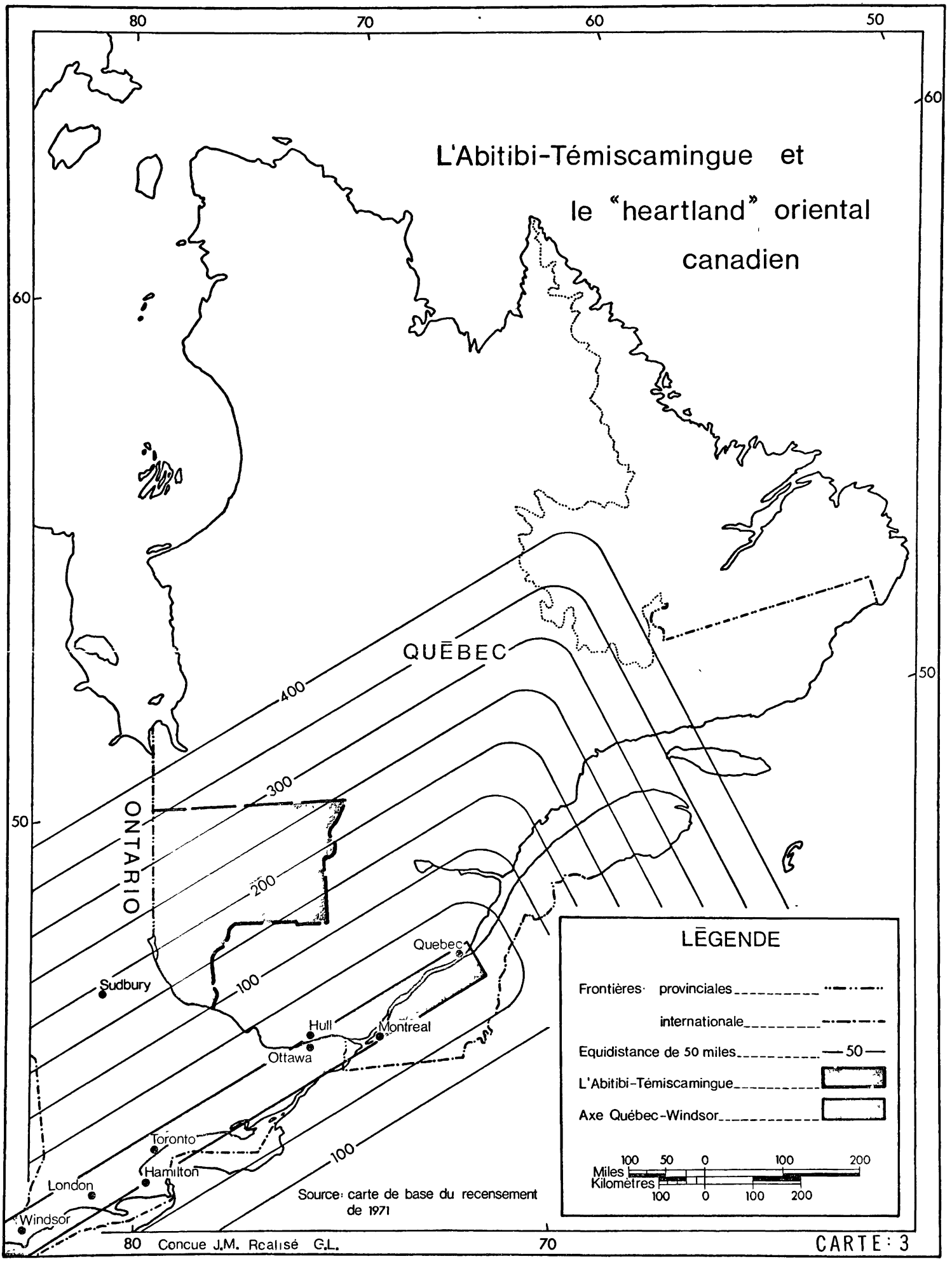
Aujourd'hui, cette région aspire à vivre au rythme des sociétés urbaines et industrielles. Ces voeux sont toutefois court-circuités par des caractéristiques inhérentes à un tel

milieu, de même que par des relations avec l'extérieur qui jouent rarement à son avantage. La "marginalité" est une condition assumée tant bien que mal par une population de faible importance numérique, qui vit à plus de trois cents milles des centres de décisions de la nation, mais qui n'en a pas moins des attentes de croissance véritables. La position d'une région semblable vis-à-vis le heartland oriental canadien, a de multiples répercussions. Nous aurons à les examiner, tout en ne perdant pas de vue l'impact d'une variable spatiale (voir carte #3).[1]

Jusqu'ici, nous avons d'abord défini théoriquement l'idée de marginalité après avoir effectué un survol rapide des diverses conceptions concernant les relations centre-périphérie. Puis, nous avons esquissé une définition générale du Nord-Ouest québécois.

Nous allons maintenant, dans les sections qui vont suivre, dégager diverses manifestations d'un état de marginalité. Les caractéristiques, qu'elles soient démographiques, socio-économiques ou autres, visent à faire ressortir les malaises véritables qui affectent un milieu.

1.- La carte qui suit nous permet d'apprécier, par diverses isolignes, la position relative de l'Abitibi-Témiscamingue par rapport au heartland ou à l'axe central du pays. Pour des raisons de présentation graphique, l'intervalle entre ces isolignes est marqué par certaines variations.


L'Abitibi-Témiscamingue et
le "heartland" oriental
canadien
80
70
60
50
60
50
QUÉBEC
ONTARIO
400
300
200
100
100
Sudbury
Quebec
Hull
Montreal
Ottawa
Toronto
Hamilton
London
Windsor
LÉGENDE
Frontières provinciales
internationale
Equidistance de 50 miles
50
L'Abitibi-Témiscamingue
Axe Québec-Windsor
100 50 0 100 200
Miles
Kilomètres
100 0 100 200
Source: carte de base du recensement de 1971
80 Concue J.M. Realisé G.L. 70
CARTE: 3

SECTION 2.0

LES HANDICAPS D'UNE STRUCTURE DEMOGRAPHIQUE

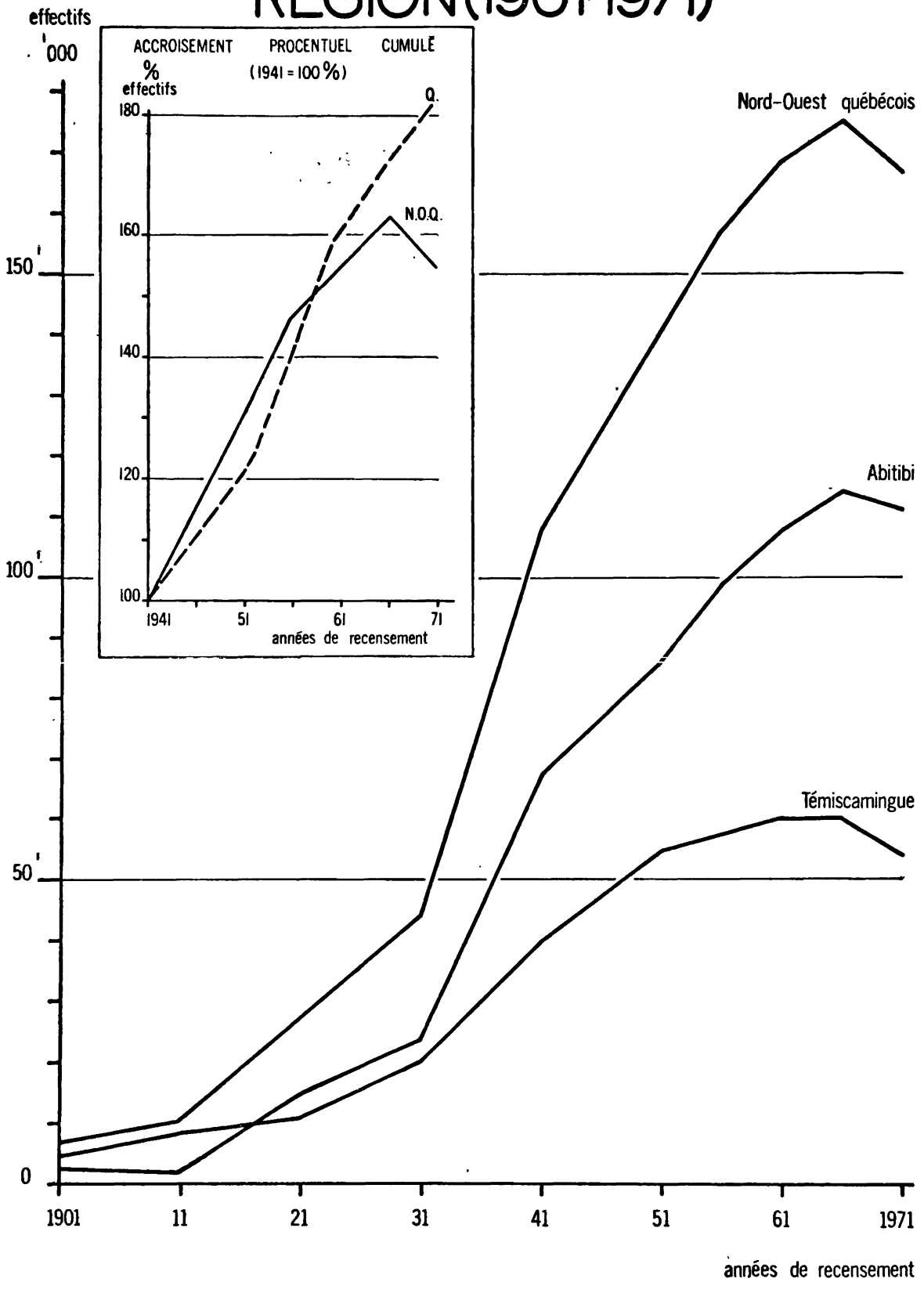
Parmi les critères d'analyse les plus fréquemment employés pour identifier les caractéristiques d'une région, on retrouve la structure démographique régionale. Celle-ci s'appuie sur trois catégories d'observations, soit: l'accroissement de la population, sa répartition dans l'espace, de même que diverses variables qualitatives. Nous allons voir comment ces observations contribuent, chacune à leur façon, à conférer au Nord-Ouest québécois un caractère de région marginale.

2.1 EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET REPARTITION DE LA POPULATION REGIONALE.

2.1.1 - L'évolution démographique régionale depuis le début du siècle

L'examen de l'évolution démographique régionale depuis 1901 fait ressortir deux traits majeurs, soit l'élan démographique exceptionnel de la région jusqu'au recensement de 1951 et une chute sensible des effectifs, amorcée depuis 1966. La figure #1, en page suivante, nous fait voir l'évolution différentielle des deux divisions de recensement (Abitibi-Témiscamingue)

ÉVOLUTION DE LA POPULATION RÉGION (1901-1971)



source: Statistique Canada

Conçu: J.M. Réalisé: G.L.

FIGURE # 1

de même que celle de l'ensemble de la région. Il se dégage d'un tel graphique que la progression des effectifs, durant les premières périodes de colonisation, fait place de plus en plus à une baisse particulièrement menaçante. Le carton annexé à cette figure nous indique clairement cette décroissance récente de la courbe régionale comparativement à celle de l'ensemble du Québec.

La population au dernier recensement fédéral en Abitibi-Témiscamingue était de 166,900 habitants, ce qui correspond à un déficit de 50% par rapport aux effectifs prévus, en se basant sur l'accroissement observé de la période 1931-41. C'est donc dire que, si la tendance manifestée entre les recensements de 1931 et de 1941 s'était maintenue jusqu'en 1971, la population de la région se serait chiffrée alors à près de 300,000 habitants. Autre constatation qu'il convient aussi de faire valoir, c'est la part décroissante dévolue à la population régionale au sein de celle de l'ensemble du Québec (tableau #2).

Tableau #2: Evolution de la part relative de l'Abitibi-Témiscamingue au sein de la population totale du Québec (1951-1971) (Division de recensement et province)

	1951	1956	1961	1966	1971
Abitibi-Témiscamingue	3.5%	3.4%	3.2%	3.0%	2.7%
Québec (Prov)	100%	100%	100%	100%	100%

Source: En particulier le recensement du Canada de 1961, catalogue 92-539 (bulletin 1.1-10)

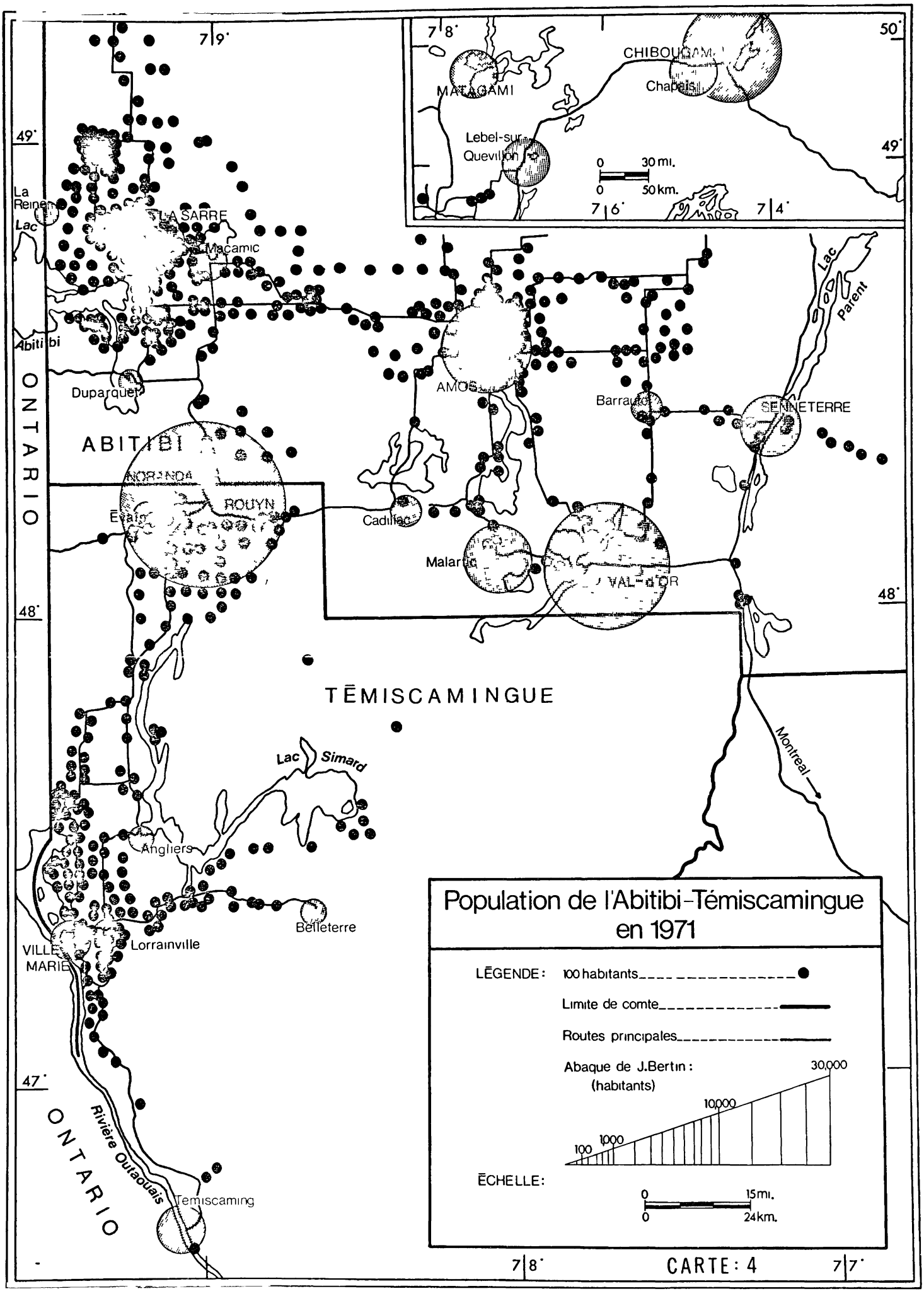
La situation décrite dans ce tableau pèse lourdement sur les perspectives d'avenir de la région. La décroissance récente de la population affaiblit la place du Nord-Ouest à l'échelle du Québec d'où une inévitable "marginalisation".

Les faiblesses de la structure démographique régionale ne tiennent pas uniquement à une décroissance en chiffres absolus de la population. Il faut aussi y voir l'impact d'une répartition particulière des effectifs régionaux. L'examen de la distribution d'une population dans un cadre donné peut, de la même façon que l'évolution démographique, nous révéler certains malaises qui affectent un milieu. En scrutant le Nord-Ouest québécois, on est immédiatement frappé par certains traits dominants liés à l'immensité du territoire et à la faiblesse du peuplement.

2.1.2 - Linéarité et discontinuités du peuplement

A l'examen de la répartition de la population régionale (carte #4), il ressort de façon nette qu'il existe une corrélation étroite entre celle-ci et les conditions du milieu (e.g.: attraction des lacs de l'Ouest). Par ailleurs, il convient de remarquer jusqu'à quel point les principaux axes de circulation exercent une polarisation non-négligeable sur la répartition des gens dans la région. Deux traits marquants se dégagent d'un tel peuplement: la linéarité et d'autre part la discontinuité. Il conviendrait d'expliciter brièvement chacune de ces caractéristiques.

La linéarité du peuplement, voilà bien une constante de


79°
78°
50°
49°
48°
47°
74°
76°
CHIBOUGAMAU
Chapais
MATAGAMI
Lebel-sur-Quevillon
0 30 mi.
0 50 km.
La Reine Lac
LA SARRE
Macamic
Abitibi
ONTARIO
Duparquet
AMOS
Barraute
SENNETERRE
Lac Parent
ABITIBI
ROUYN
Evain
Cadillac
Malartic
VAL-d'OR
TÉMISCAMINGUE
Lac Simard
Montreal
Angliers
Belleterre
VILLE MARIE
Lorrainville
Rivière Outaouais
Temiscaming
ONTARIO
Population de l'Abitibi-Témiscamingue en 1971
LÉGENDE:
100 habitants
Limite de comte
Routes principales
Abaque de J.Bertin: (habitants)
100
1000
10,000
30,000
ÉCHELLE:
0 15mi.
0 24km.
CARTE: 4

l'occupation d'un territoire en contexte nord-américain. Cette caractéristique se justifie par la façon dont se sont réalisées les avancées du peuplement. Les premières zones d'occupation privilégiées à l'intérieur des régions neuves furent, d'abord les territoires fertiles desservis par de bonnes voies de pénétration naturelles et plus tard, les zones "désenclavées"[1] par des moyens de communication et en particulier les chemins de fer. L'Abitibi-Témiscamingue n'échappe pas à une telle séquence dans la mise en valeur. A l'échelle de l'ensemble de la région, on peut discerner trois axes d'occupation privilégiés.

Le premier correspond à ce que l'on pourrait appeler le corridor du Témiscamingue. Cet axe nord-sud borde la partie orientale du lac du même nom. Il englobe plusieurs municipalités rurales, de même qu'un petit centre de service (Ville-Marie), dont la population, en 1971, était de près de 2,000 habitants. Ce centre exerce un rôle de relais au niveau de divers services à dispenser à tout un bassin rural. Son rayonnement est d'échelle sous-régionale et se confine à des fonctions commerciales et administratives. Ville-Marie doit, par ailleurs, subir une concurrence assez vive de la part de deux centres (Lorrainville et Notre-Dame-du-Nord), qui, par suite de leur dynamisme respectif, s'arrogent des fonctions qui traditionnellement lui étaient dévolues.

Le corridor du Témiscamingue compte environ 25,000 habitants qui vivent d'une façon relativement dispersée. L'emprise

---

1.- Expression empruntée à E. Juillard: (Juillard, 1964, /035/, 128p).

des activités agricoles dans de nombreuses paroisses (municipalités rurales) n'est pas de nature à favoriser des concentrations urbaines d'importance. On y décèle, au contraire, une carence de leadership véritable à même d'inspirer des politiques de développement régional. Ce handicap au niveau du dynamisme des centres est renforcé par le cloisonnement véritable d'un tel ensemble. Le Vieux-Témiscamingue, comme se plaît à le nommer Raoul Blanchard[1] est une véritable enclave isolée du reste de la région, de sa contrepartie ontarienne et surtout du reste de la province par une insuffisance de voies de communication. Son isolement géographique confère à ce territoire un statut de parent-pauvre sur le plan des échanges commerciaux. Nous pourrons d'ailleurs expliciter cette dimension ultérieurement.

Il existe un deuxième axe de peuplement dans le Nord-Ouest québécois. Il correspond à celui du Transcontinental. Le long de ce tracé ferroviaire (Est-Ouest) qui traverse le domaine rural abitibien (depuis La Reine jusqu'au-delà de Senneterre) se sont distribuées quelque 45,000 personnes. Ces gens, pour la majorité, ont suivi un mouvement de colonisation agricole, amorcé dès l'ouverture du chemin de fer en 1912. Il est intéressant de noter d'une part, des concentrations relativement importantes en bordure du Lac Abitibi et dans la région d'Amos et d'autre part, une fragmentation de l'occupation au fur et à mesure que l'on se

---

1.- L'étude suivante de Raoul Blanchard, même si elle date de près de vingt ans, conserve encore sa pertinence:
Blanchard, R. (1954): L'Ouest du Canada français, Montréal: Beauchemin, p. 216 et suivantes.

rapproche de Senneterre. Dès qu'on délaisse la plaine argileuse abitibienne et qu'apparaissent les zones marécageuses et les épandages morainiques[1], on voit effectivement diminuer l'intensité du peuplement rural.

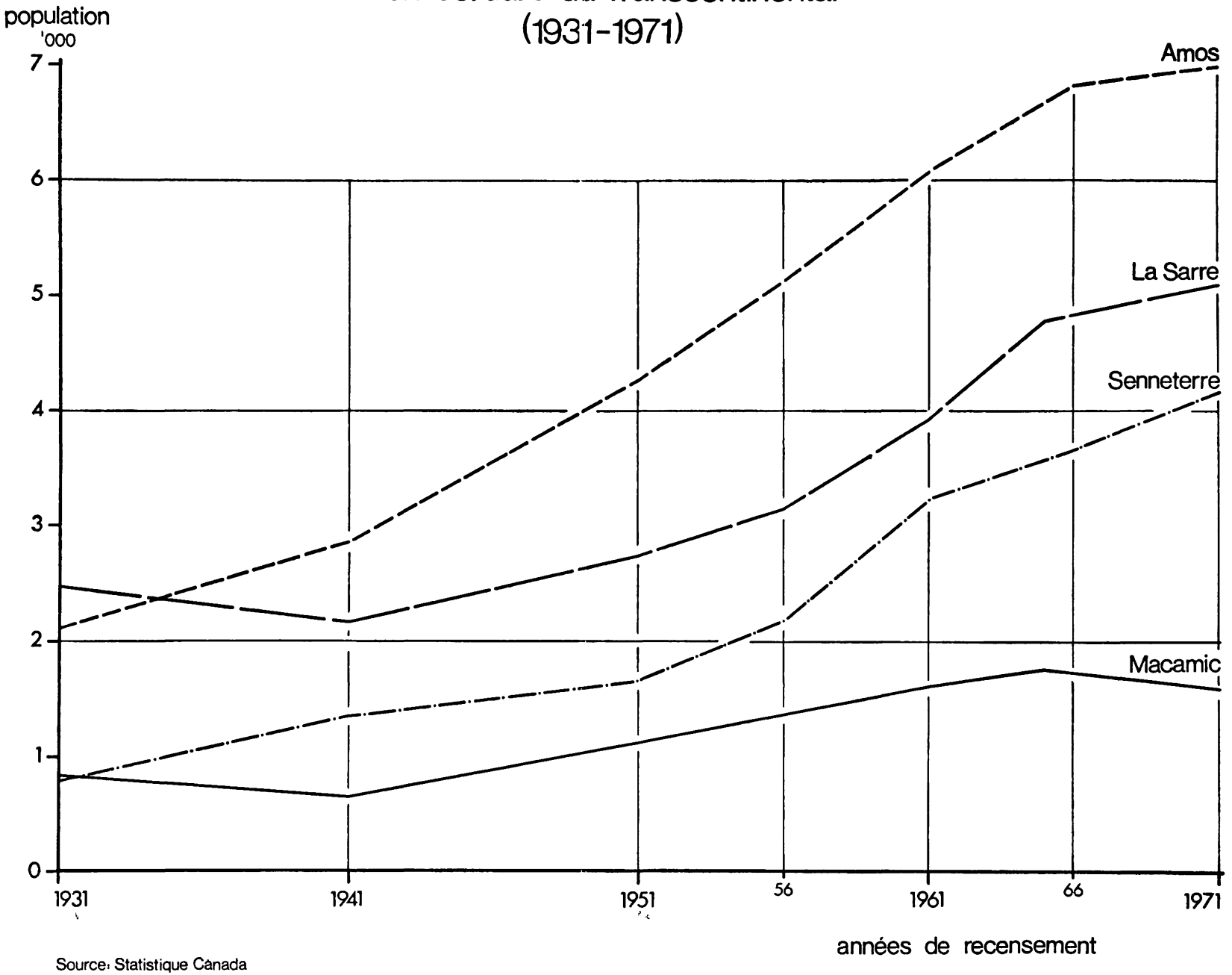
A l'intérieur de cet axe du Transcontinental, on peut observer quelques concentrations urbaines d'importance moyenne. C'est entre autres le cas de La Sarre et de Senneterre, deux municipalités à l'une et l'autre des extrémités de cette zone et qui sont en accroissement constant depuis 1941 (figure #2). Entre ces deux localités, on retrouve la ville d'Amos, pôle intermédiaire dont la population est demeurée relativement stable depuis le recensement de 1966 de même qu'un petit centre de service pour le milieu rural soit: Macamic. Ces quatre municipalités regroupent à elles seules, à peine plus de 40% des effectifs de cet axe.

Ce que l'on peut retenir de cet axe du Transcontinental, c'est qu'il fait encore figure de front pionnier à plusieurs égards. La linéarité du peuplement est, d'abord et avant tout, fonction de la présence d'un tracé ferroviaire. De part et d'autre de celui-ci, se disposent des noyaux d'occupation tributaires d'activités agricoles et forestières, donc généralement peu favorables à de fortes densités.

Il existe un troisième axe de peuplement, qui contraire-

1.- Ces épandages morainiques correspondent à l'ensemble des débris laissés par le passage des glaciers du Quaternaire et dont l'empreinte est particulièrement visible dans la région de Senneterre.

Évolution comparative de la population des villes situées en bordure du Transcontinental (1931-1971)



Source: Statistique Canada

Conçue: I.M. Réalisée: G.L

FIGURE # 2

ment aux deux précédents, est dominé par des pôles d'activité dont le caractère a été jusqu'à ces dernières années vital pour la région. Cet "axe de la faille de Cadillac"[1], dont le tracé est sensiblement parallèle à celui du Transcontinental, s'en distingue pourtant de façon nette. On y observe d'une part, des concentrations urbaines de taille plus considérable de même que des activités minières, assez peu répandues dans les deux axes pré-cités. C'est à l'intérieur d'un tel axe que l'on retrouve les effectifs les plus nombreux du Nord-Ouest québécois, soit un total d'environ 60,000 habitants au dernier recensement fédéral.[2]

Ceux-ci se répartissent entre deux agglomérations de taille plus considérable, de même qu'entre deux municipalités de dimension plus restreinte. Les villes de Val d'Or et de Rouyn-Noranda comptaient respectivement 17,419 habitants et 28,474 au recensement de 1971, groupant environ 30% de la population de l'ensemble de la région. Ces deux agglomérations sont situées à l'une et l'autre des extrémités d'un axe d'occupation superposé à une bande minéralisée, dont l'importance a été jusqu'ici capitale pour l'économie régionale.

En plus de ces deux pôles d'activité, on dénote la présence de localités d'importance moindre et qui sont le témoignage de ce caractère éphémère des "rushs" miniers. C'est, entre autres, le cas de municipalités telles Malartic (5,357 habitants)

1.- Le lecteur consultera avec profit l'ouvrage suivant: Villemure, M. (1971): Les villes de la faille de Cadillac, thèse de maîtrise en géographie, présentée à l'Université de Montréal, Rouyn: C.E.R.N.O.Q., 160 p.

2.- Recensement fédéral de 1971, déjà cité.

et Cadillac (1,105), dont le dynamisme économique repose sur des bases précaires. Les nombreuses fermetures de mines[1], observées dans de tels centres, au cours des dernières années, ont mis à jour la très grande vulnérabilité d'économies locales largement tributaire d'une mono-production.

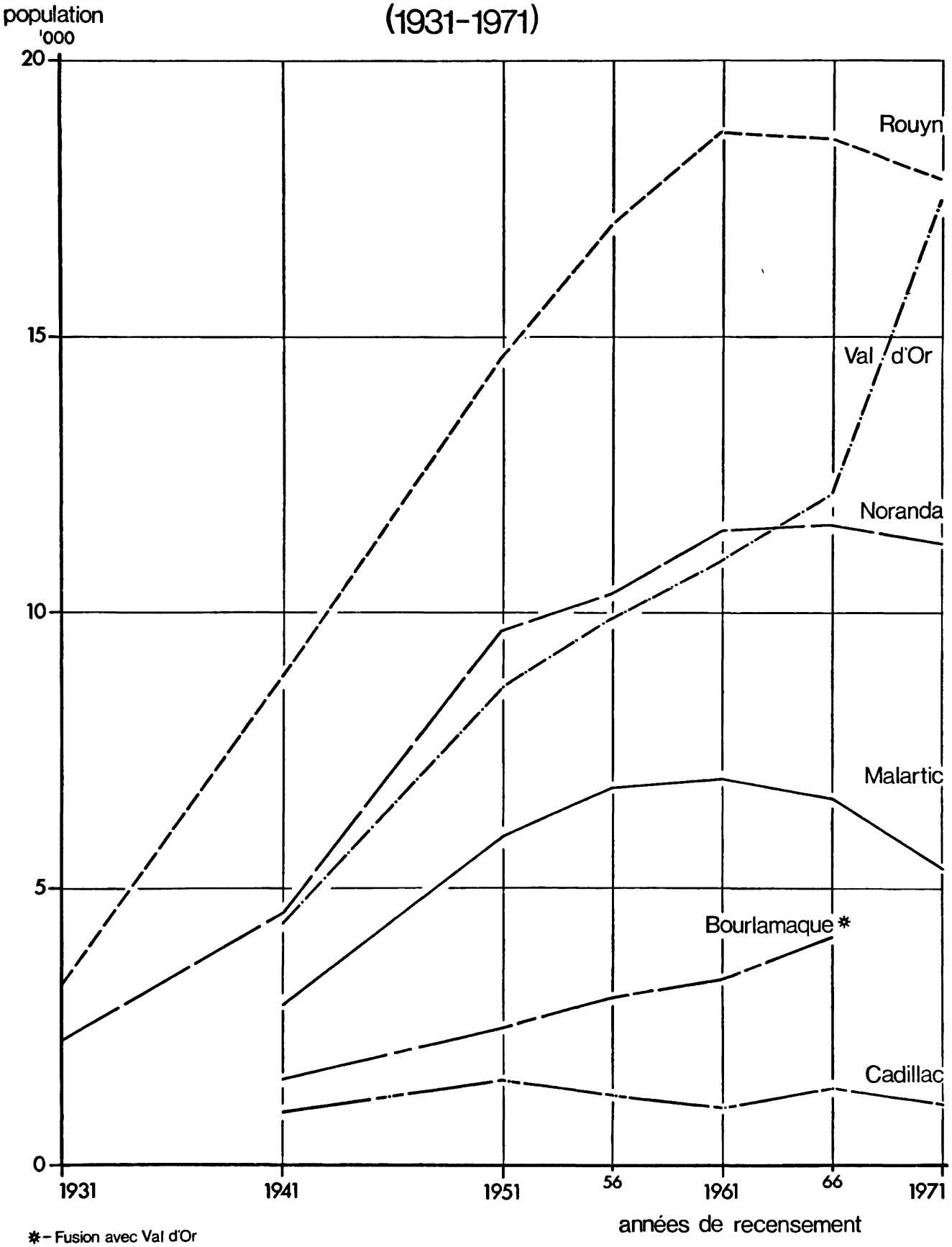
L'axe de la faille de Cadillac qui regroupe environ 60,000 habitants connaît une régression constante de sa population. Cette baisse, particulièrement dramatique dans les centres urbains, est un indice de malaises profonds. L'évolution de la population, dans les principales villes de cet axe (figure #3) indique, après le sommet de 1961, une baisse particulièrement menaçante. La linéarité de cet axe est liée à la présence d'un important réseau de failles. C'est le long de celui-ci que viennent se disposer chacune de ces municipalités, partageant de ce fait un destin commun.

Les quelques villes minières observées traversent, pour le moment, une phase critique dans leur évolution. Dans bien des cas, elles sont forcées d'envisager une reconversion de leur fonction initiale, car leur assise traditionnelle, soit le secteur de l'extraction, subit une brutale réévaluation au fur et à mesure que s'épuisent les gîtes minéraux. Leur avenir est lié à une double suppléance, attendue aussi bien de la part de nouvelles implantations industrielles que d'une fonction de centre de service à laquelle chaque ville semble aspirer. Cette subs-

---

1.- Pour donner une juste idée de la situation, il s'agit de mentionner que depuis 1970, il y a eu une dizaine de fermetures de mines le long de cet axe.

Évolution comparative de la population des villes situées le long de la faille de Cadillac (1931-1971)



* - Fusion avec Val d'Or

Source Statistique Canada

FIGURE # 3

titution se fait pourtant attendre et n'a pu stopper un drainage d'activités et de population au profit des avant-postes miniers et forestiers du Nord de la région.

La linéarité semble un trait dominant de l'occupation du sol en Abitibi-Témiscamingue. Cette caractéristique ne devrait pas nous faire perdre de vue une autre dimension non moins capitale soit la discontinuité du peuplement. L'idée de discontinuité[1] implique une rupture par rapport à un agencement quelconque. Dans le cas qui nous concerne, la distance qui sépare diverses localités de la région est de nature à limiter les échanges susceptibles de se réaliser entre celles-ci. En fait, ce que l'on retrouve dans le Nord-Ouest québécois, ce sont de nombreuses percées qui joignent des villes de taille peu considérable (le plus souvent de moins de 10,000 habitants) et largement isolées par des espaces interstitiels. Par exemple, des villes, telles Amos et Matagami, sont séparées par plus de 100 milles (160 km) de forêts; Senneterre et Chibougamau sont, par ailleurs, à une distance dépassant 200 milles (300 km); enfin, Ville-Marie et Temiscaming sont situées à près de 60 milles (90 km) l'une de l'autre.

Voilà autant d'exemples de ruptures véritables qui affectent l'oekoumène régional. L'Abitibi-Témiscamingue n'est que timidement incorporé à un véritable espace urbanisé. Les raisons en sont simples. D'une part, l'immensité du territoire et

---

1.- On consultera l'ouvrage suivant de Roger Brunet qui explicite divers phénomènes de discontinuité.
Brunet, R. (1970): Les phénomènes de discontinuité en Géographie, Paris: Editions du C.N.R.S., 117 p.

d'autre part, l'insuffisance numérique de la population sont deux facteurs qui se conjugent inévitablement, laissant ainsi transparaître de multiples ruptures dans l'occupation du territoire. La présence d'axes de peuplement permet de déceler une linéarité dans la colonisation d'un espace, mais ils ne camoufflent pas une discontinuité véritable dans la façon de mettre en valeur un cadre donné.

Autre constatation qu'il convient de faire, c'est de remarquer jusqu'à quel point, les populations vivant dans des territoires non-organisés ou dans des réserves indiennes, tiennent une place de première importance. Le tableau qui suit permet de se faire une assez juste idée de la place dévolue à de tels groupes lorsqu'on se donne la peine de comparer diverses divisions de recensement situées dans la portion septentrionale du Québec habité.

Tableau #3: Population résidant dans des territoires non-organisés et dans des réserves indiennes pour quelques divisions de recensement en 1971.

Division de recensement			
Abitibi	24.5%	Lac St-Jean Est	nil
Témiscamingue	15.3%	Chicoutimi	1.1%
Lac St-Jean Ouest	2.6%	Saguenay	13.8%
Champlain	2.4%		

Source: Recensement de 1971, Catalogue 92-705 (bulletin 1.1-5), Statistique Canada.

Il ressort, de toute évidence, que l'Abitibi et le Témiscamingue regroupent, proportionnellement à d'autres divisions, une part importante de gens ne vivant pas à l'intérieur de structures municipales établies. Cette situation est un indice sérieux de la dispersion réelle de la population. Il va de soi qu'une telle analyse révèle des écarts encore plus marqués si on établit une comparaison avec le sud de la province où la majorité des divisions de recensement compte moins de 1% de leur population dans de telles catégories.

Le Nord-Ouest québécois est une région handicapée par une dispersion de sa population. C'est ainsi que cette dernière se voit privée de nombreux services et de plus, doit s'accommoder, tant bien que mal, de déplacements souvent fastidieux. Nous aurons l'occasion de revenir sur les conséquences que peut avoir une telle répartition des effectifs régionaux.

2.2 POIDS SPECIFIQUE DE DIVERSES VARIABLES QUALITATIVES

L'accroissement numérique de la population d'une région, pas plus que sa répartition, ne sont les seuls paramètres à même de nous révéler certaines faiblesses d'une structure démographique régionale. Il conviendrait maintenant de passer en revue quelques caractéristiques de la population de l'Abitibi-Témiscamingue. Certaines variables qualitatives contribuent, chacune à leur façon, à fixer la physionomie d'un territoire. Parmi celles-ci, nous nous attarderons aux traits suivants: l'âge, le rapport de masculinité, la taille des familles, le

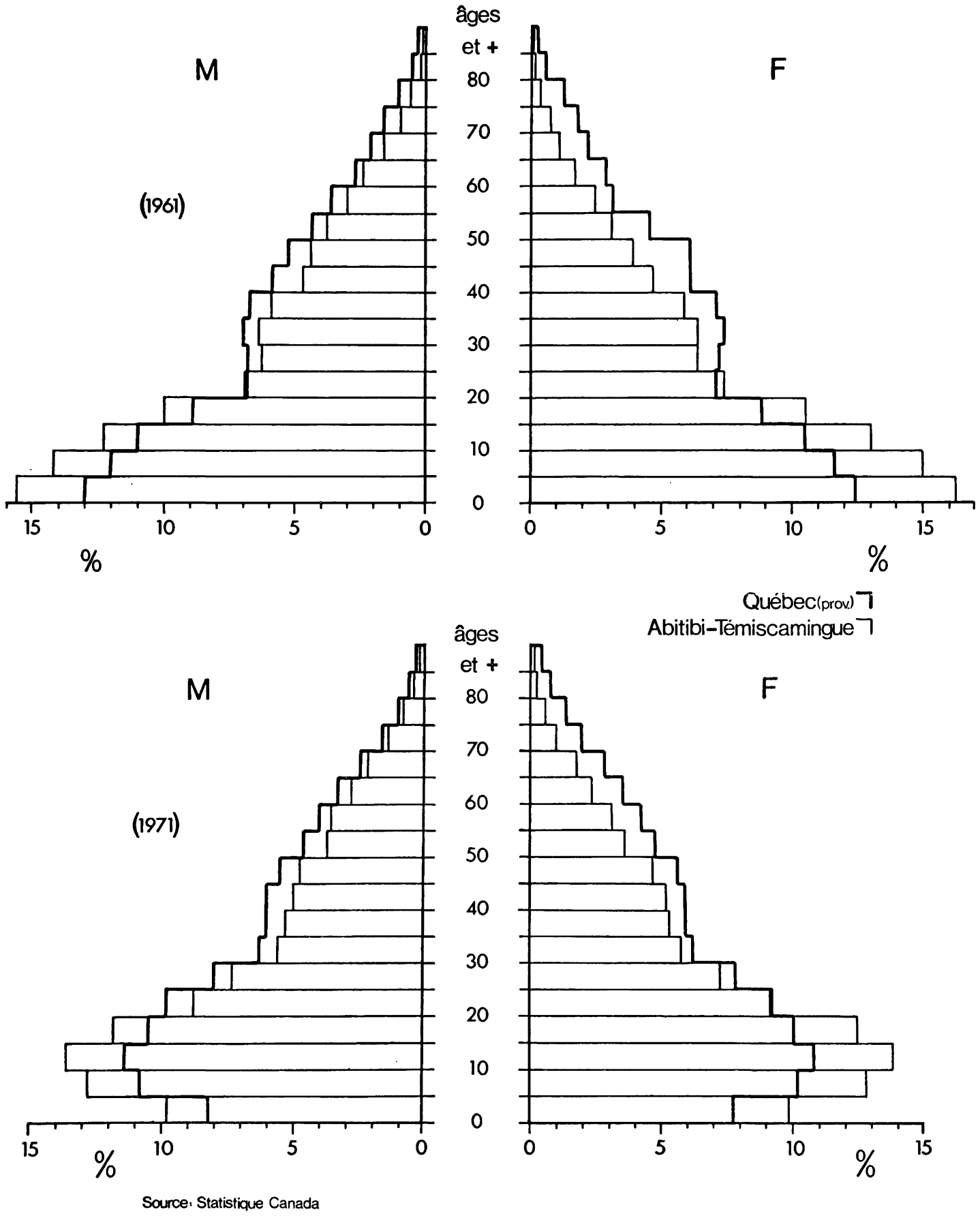
rapport urbain/rural, l'origine ethnique et les bilans migratoires régionaux.

2.2.1 - Une population encore jeune

Lorsque l'on porte référence aux territoires situés à l'extérieur des aires les plus anciennement peuplées, il est fréquent d'y déceler des écarts non-négligeables. Si l'on s'attarde brièvement à la figure #4, qui représente la population de l'ensemble du Québec et de la région par groupe quinquennal d'âge, on y dénote quelques traits marquants. Le premier correspond à l'importance des catégories d'âge jeune, soit de 0-19 ans. Lors du dernier recensement fédéral en 1971, ce dernier groupe incorporait 48.5% de la population du Nord-Ouest québécois, alors que dans l'ensemble du Québec, on ne retrouvait que 39.9% de la population dans un tel groupe. Il va de soi qu'en contre partie, cette région ne dispose pas d'une proportion aussi élevée de gens dans les catégories d'âge adulte (20-64 ans) et dans celles des personnes âgées (65 ans et plus).

La jeunesse de la population régionale peut, jusqu'à certains égards, être considérée comme un atout de premier ordre; toutefois, elle possède une contre-partie moins attrayante. J.-M. Albertini remarque que: "la jeunesse de la population est un facteur important au dynamisme d'une nation... Toutefois, cet effet bénéfique n'apparaît que s'il va de pair avec une possibilité de croissance". (Albertini, 1967, /002/, p. 21) Une région aussi bien qu'une nation peut s'enorgueillir

PYRAMIDES DES ÂGES : DU QUÉBEC ET DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE



Source: Statistique Canada

Conçue: J.M. Réalisée: G.L.

FIGURE # 4

d'un tel état. Il ne faut quand même pas oublier qu'une situation semblable fait apparaître toute une série de problèmes sérieux.

En tout premier lieu, elle commande la mise sur pied d'infrastructures complexes, entre autres sur le plan scolaire, alors que ce secteur est frappé durement par la baisse récente des natalités. Pour donner une juste idée de cette diminution sérieuse des naissances, il s'agit de mentionner que dans les deux divisions de recensement soit (Abitibi et Témiscamingue) on dénombrait en 1961: 5,671 naissances alors que cinq ans plus tard, les naissances se chiffraient à 3,569 en 1966. Le taux de natalité régional est ainsi passé, durant cette période, de 33.6o/oo à 20.4o/oo.[1] D'ailleurs, l'examen du graphique précédent permet de se faire une assez juste idée de cette baisse en examinant le rétrécissement de la base des pyramides d'âge.

Cette chute des natalités a déjà commencé à se faire sentir dans la clientèle scolaire de niveau primaire. Le tableau qui suit (tableau #4) nous permet d'observer, à partir de certaines prévisions établies en 1970, l'évolution décroissante de cette catégorie d'écoliers. Compte tenu d'une telle baisse, il existe un danger de suréquiper des secteurs déjà en proie à un dépeuplement sérieux. On voit par là, l'importance

---

1.- Ces données statistiques sont tirées des deux ouvrages suivants:
- Québec (1970): Sommaire statistique des naissances et des taux de fécondité au Québec par divisions de recensement 1951-65. Québec: B.S.Q., volume 1, 231 p.
- Québec (1971): Annuaire du Québec 1971. Québec: M.I.C. et B.S.Q., 51e édition, 836 p.

de règlementer les dépenses des commissions scolaires, afin d'éviter des surprises éventuellement désagréables pour les payeurs de taxe.

Tableau #4: Evolution de la clientèle estudiantine de niveau pré-élémentaire et élémentaire en Abitibi-Témiscamingue.

		(Prévisions)	
1970	35,400 étudiants	1973	31,600 étudiants
1971	34,650 étudiants	1974	30,200 étudiants
1972	33,150 étudiants	1975	29,800 étudiants

Source: Mission de Planification: Esquisse du plan, p. 79.

La jeunesse de la population régionale a une autre conséquence: elle met en relief une situation de dépendance excessive. On peut évaluer qu'en 1961 (dernier recensement complet disponible), 28% de la population de la région devaient assurer la subsistance de la balance des effectifs. Au même moment, dans l'ensemble du Québec, la population active représentait plus de 34% de la population totale.[1] Il va sans dire qu'une région comme le Nord-Ouest subit un désavantage sérieux à cet égard. Dans de telles conditions, on ne peut que difficilement s'attendre à ce que l'économie régionale soit animée d'un dynamisme débordant. En fait, moins de 30% des habitants de la région, incorporés à la population active, doivent assumer un poids démographique disproportionné qui ne peut que miner leurs pers-

---

1.- Recensement fédéral 1961, Catalogue 94-508, bulletin 3.1-8, Statistique Canada.

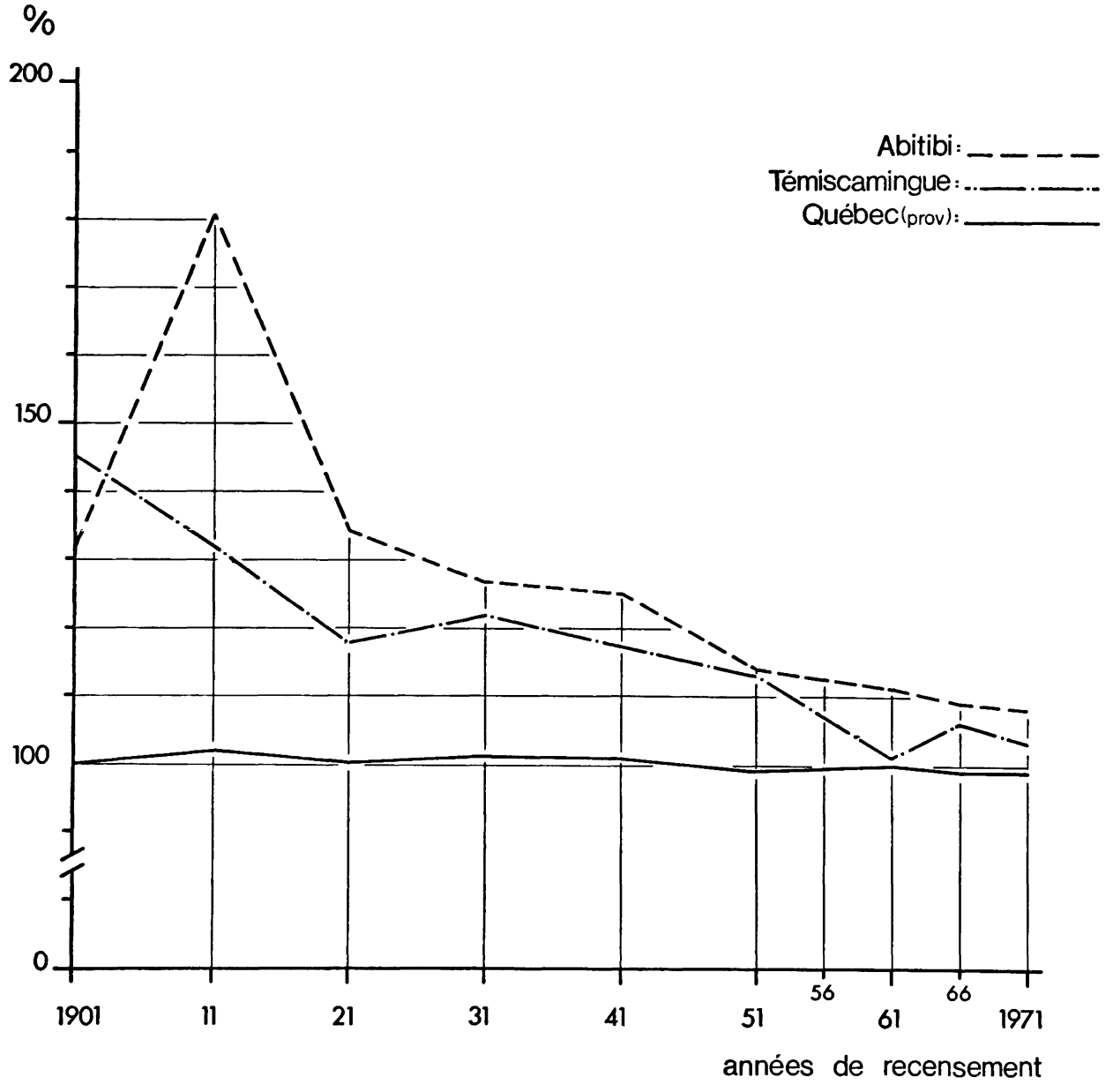
pectives d'épanouissement socio-économique.

Cette même jeunesse de la population régionale, pose une autre difficulté. Elle limite considérablement le potentiel de leadership nécessaire à une région pour assurer une relance économique plus qu'urgente dans divers secteurs d'activités. Une région comme celle-ci devrait compter sur un noyau plus substantiel d'individus entreprenants. Tel n'est pourtant pas le cas, car le Nord-Ouest québécois doit faire appel à un nombre restreint de personnes qui doivent souvent faire office de capitaine, de matelot et de soutier. Il est certain qu'une telle situation n'est pas le propre de cette région. Elle se retrouve ailleurs. Cependant, cette dimension revêt un caractère beaucoup plus marqué dans un territoire où vivent quelques 167,000 individus d'âge jeune, souvent isolés les uns des autres.

2.2.2 - Un déséquilibre véritable dans le partage des sexes

A cette jeunesse de la population, il faut ajouter une autre variable démographique, soit le rapport de masculinité. Celui-ci définit une relation entre un nombre d'hommes donné rapporté à un quotient de cent femmes. Un tel rapport revêt un intérêt particulier dans toute région de colonisation récente, car il permet souvent de distinguer à l'intérieur d'un état, les aires de stabilisation, des aires en croissance effective sur le plan démographique. Si on examine la figure #5, on est à même d'observer des variations importantes dans l'allure des courbes des divisions de recensement d'Abitibi et du

RAPPORTS DE MASCULINITÉ COMPARATIFS
(# d'hommes / 100 femmes)



Conçue: J.M. Réalisée: G.L.

FIGURE 5

Témiscamingue, si on les compare à la moyenne provinciale.

Ces variations s'expliquent de diverses façons. Elles retracent fidèlement les principales étapes de la mise en valeur du territoire. Le sommet en Abitibi, en 1911, correspond au début de la colonisation de ce territoire. Dans de telles conditions, il n'est pas exceptionnel de trouver un surplus de main-d'oeuvre masculine. Depuis ce temps, c'est une véritable période de consolidation qui s'est amorcée, tendant ainsi à réduire l'écart séparant une telle sous-région de la moyenne du Québec. La courbe au Témiscamingue comporte deux sommets, le premier au début du siècle, pendant la mise en valeur agricole, le second vers les années 30, correspond à l'ouverture des mines dans la région de Rouyn-Noranda et à la ruée vers les terroirs du Nord du comté, à la suite de la "grande crise". Dans les deux cas, cette portion du territoire a pu bénéficier d'un afflux de travailleurs masculins.

Depuis 1941, on peut dire que ces rapports de masculinité tendent à se normaliser même s'ils demeurent quelque peu plus élevés que la moyenne provinciale. Les écarts constatés en 1971 sont loin d'être exceptionnels. Dans une région comme celle-ci, il faut s'attendre à de telles disparités, étant donné le caractère aléatoire de la mise en valeur de certaines portions du territoire. L'équilibre, dans la répartition des sexes, ne se réalise que difficilement dans des milieux où les emplois pour la main-d'oeuvre féminine sont peu nombreux et où un certain climat pionnier n'est pas encore estompé.

2.2.3 - Variations significatives dans la taille des familles et le rapport urbain/rural

Ce déséquilibre dans la répartition des sexes est plus manifeste dans certaines catégories d'âge surtout de 15 à 30 ans. Dans ces divers groupes d'âge, on observe une proportion plus importante de gens de sexe masculin. Cette situation n'a pourtant pas freiné la taille des familles dans une telle région. Le tableau qui suit nous donne une juste image d'un comportement démographique différencié en région périphérique. Les deux sous-régions: Abitibi-Témiscamingue font voir des taux supérieurs à la moyenne provinciale. Une telle situation fait intervenir de nombreux facteurs explicatifs dont l'examen en détail dépasse toutefois le cadre de notre étude.

Tableau #5: Familles selon la taille, région/Québec, en 1971.

Division de recensement	Nombre de familles	Personnes dans les familles	Nombre moyen de personnes par famille
Abitibi	22,690	101,690	4.5
Témiscamingue	11,555	49,805	4.3
Québec (province)	1,357,185	5,287,950	3.9

Source: Recensement fédéral 1971, catalogue 93-714, bulletin 2.2-2, Statistique Canada.

Il conviendrait de retenir un élément d'explication qui de plus constitue un facteur de différentiation très net entre

notre région d'étude et l'ensemble du Québec. Lorsque l'on sait que c'est seulement depuis le recensement de 1966 que le rapport rural/urbain privilégie une majorité en milieu urbain, plusieurs faits apparaissent plus clairs. Dès 1911, le Québec présentait un rapport rural/urbain de 52% pour 48%, voisin de celui de l'Abitibi-Témiscamingue en 1961 (51% pour 49%).[1] Même si les définitions de population urbaine et rurale ont changé au cours des années, il n'en demeure pas moins que les tendances observées sont de sérieux indices d'une évolution différenciée du cadre régional par rapport à une moyenne provinciale. Le Nord-Ouest, comme d'autres régions du Québec, demeure tributaire d'une emprise rurale assez forte.

2.2.4 - Le caractère homogène de la composition ethnique

Une autre particularité démographique digne de mention dans un tel cadre, c'est l'origine ethnique. Encore là, cette variable nous révèle un écart intéressant par rapport à l'ensemble de la province. Le tableau #6 permet de se faire une assez juste idée de la composition ethnique comparée de la population régionale et de celle de l'ensemble du Québec. Ce qui frappe le plus, c'est le caractère relativement homogène du peuplement en Abitibi-Témiscamingue. Le simple fait que près de 90% de la population soit d'origine ethnique française, voilà bien qui en fait un fief francophone d'importance. Suivent ensuite diverses

---

1.- Recensements du Canada, en particulier celui de 1961, catalogue 92-536, bulletin 1.1-7, Statistique Canada.

communautés ethniques, soit le groupe britannique, des amérindiens, des polonais et des italiens.

Tableau #6: Origine ethnique de la population, région/Québec en 1971.

Régions	Groupes ethniques			
	Français	Britannique	Indiens-Esquimaux	Autres
Abitibi-Témiscamingue	89.0%	4.8%	3.2%	3.0%
Québec (province)	79.2%	10.5%	1.1%	9.2%

Source: Recensement fédéral 1971, catalogue 92-762 (AP-11), Statistique Canada.

La prophétie de Raoul Blanchard, il y a vingt-cinq ans, tend à se vérifier: "Ce peuplement enfin est en immense majorité français et il le sera de plus en plus... une nouvelle étoile française est venue s'agréger à la constellation du vieux Québec". (Blanchard, 1954, /007/, p. 248). Entre 1941 et 1971, le groupe canadien-français, dans la région, a gagné plus de cinq points, passant de 83.4% à 89%, pendant que les groupes britannique et autres subissaient des pertes sensibles. L'origine ethnique est une variable démographique significative, elle sert de base à une identification qualitative du peuplement. Il existe cependant un critère démographique à même de nous dévoiler le dynamisme réel d'une région, ce sont les bilans migratoires. Leur examen est capital car, plus que d'autres critères, ils peuvent nous révéler les facteurs réels qui affectent un milieu.

2.2.5 - Des bilans migratoires, témoins d'un mouvement de désertion

Les bilans migratoires nous permettent de comparer l'accroissement naturel à l'augmentation réelle de la population durant une période de recensement donnée. Si on examine de près la période qui s'étend entre les recensements de 1951 et de 1961, on note que la population régionale s'est accrue de 27,143 habitants. Pendant la même période, toutefois, on enregistrait un accroissement naturel de l'ordre de 49,405 individus.[1] C'est donc dire qu'en dix ans, le Nord-Ouest québécois a perdu 22,262 habitants, soit plus de 2,000 par année, en moyenne. Durant la période quinquennale suivante (1961-66), le nombre moyen de départs annuels s'est accru sensiblement par rapport à la décennie précédente. On a observé ainsi que le bilan migratoire de la région durant ce laps de temps se chiffrait à -13,335, soit une perte annuelle moyenne de plus de 2,600 personnes. Le tableau qui suit (tableau #7) nous donne une image fort réaliste des bilans migratoires à l'échelle du Québec.

Ce qui frappe, en tout premier lieu, c'est cette attraction non-équivoque réalisée par deux régions (Montréal et la Côte-Nord), alors que les autres régions administratives du Québec, à des degrés divers, sont marquées par une perte nette de leurs effectifs. Cette "érosion migratoire" de la plupart des

---

1.- Données statistiques tirées de: Robert, B. (1971): Evolutions démographiques régionales et migrations intérieures de population Province de Québec 1941-1966, Québec: Bureau de la statistique du Québec, 445 p.

Tableau #7: Evolution quinquennale des bilans migratoires régionaux, Québec 1951-66

Régions administratives	1951-56	1956-61	1961-66
Bas St-Laurent et Gaspésie	- 8574	- 26760	- 28559
Saguenay-Lac St-Jean	+ 1215	- 10379	- 21517
Québec	- 11739	- 20794	- 11748
Cantons de l'Est	- 9207	- 11095	- 9811
Trois-Rivières	- 6631	- 16880	- 14982
Montréal	+132473	+196990	+176265
Outaouais	- 2	+ 222	- 1756
Nord-Ouest	- 8831	- 13501	- 13335
Côte Nord-Nouveau Québec	+ 6524	+ 11808	+ 10638
Province	+ 95228	+109611	+ 85195

Source: Robert, Bernard, op.cit., p. 129

zones en périphérie de l'agglomération montréalaise, voue ces dernières à un dépeuplement éventuel. Le Nord-Ouest perd sa population à rythme soutenu. Si la tendance actuelle devait se maintenir, en un peu plus de soixante ans, nous pourrions retrouver au Québec une région qui se serait vidée, de façon systématique et ce, sans le secours d'une véritable planification étatique. Ces considérations peu optimistes découlent d'observations de diverses tendances démographiques, qui ne peuvent laisser optimistes que les politiciens bornés et les déménageurs.

L'examen de ces bilans migratoires négatifs est peu encourageant quant aux possibilités de croissance à envisager pour une région comme celle-ci. Les bilans migratoires négatifs de l'Abitibi-Témiscamingue, en plus de nous révéler les difficultés sérieuses qui assaillent l'économie régionale, sont un indice d'une incapacité réelle du milieu d'assurer à ses habitants des conditions minimales d'épanouissement. Cette région, déjà faiblement peuplée, s'appauvrit annuellement. Il n'est donc pas vain de rattacher l'idée de marginalité socio-économique à une meilleure compréhension d'une structure démographique régionale.

Nos préoccupations, dans cette section, se sont ralliées autour de trois thèmes majeurs, soit une évolution démographique peu encourageante, une répartition particulière de la population et enfin, divers écarts permettant de révéler le caractère différencié d'un cadre régional. Ces écarts sont peu significatifs lorsqu'analysés individuellement. Leur combinaison dévoile toutefois une situation de marginalité véritable. La structure démographique du Nord-Ouest québécois est constituée d'un ensemble de variables qui, lorsque mises en relations les unes avec les autres ou bien avec une moyenne provinciale, font apparaître une série de freins véritables au progrès d'un milieu. La marginalité d'une telle région, sur le plan démographique, réside non seulement dans ces écarts; elle est inscrite dans une évolution négative de la population de même que dans une répartition qui laisse une trop large place à la dispersion.

La structure démographique régionale laisse transparaître de sérieuses difficultés à plus d'un point de vue. Que ce soit la baisse des natalités, la jeunesse de la population, une urbanisation lente, un mouvement d'exode significatif ou strictement la dispersion des forces régionales; nous avons là des indices sérieux de malaises profonds. La compréhension de ces derniers commande de scruter les divers secteurs d'activités privilégiés par les gens de la région, afin d'être en mesure d'évaluer l'emprise véritable des divers groupes sur leur cadre de vie.

SECTION 3.0

LES MALAISES SECTORIELS

L'étude de la population d'une région ne peut se limiter à son caractère de résident d'un milieu. Il faut aussi discerner une dimension de producteurs qui a des répercussions sur l'utilisation des ressources d'un environnement et qui commande la mise sur pied de structures diverses. Les activités économiques pratiquées par un groupe sont le reflet de sa capacité d'aspirer à la mise en valeur optimale de son milieu. De la même façon qu'on peut évaluer un comportement démographique par rapport à un barème donné, il est possible d'entrevoir les activités de production en les comparant à des moyennes provinciales ou nationales.

Les divers secteurs d'activités économiques présentent des profils différenciés selon les régions sur lesquelles porte une analyse. En choisissant le Nord-Ouest québécois, nous optons pour un cadre nettement identifié par l'emprise de certains types d'activités. Cette région fonde son devenir, pour une bonne part, sur l'exploitation des ressources naturelles. Elle est à l'image de nombre d'autres portions du bouclier canadien, tournée vers une mise en valeur des richesses de ce milieu. Il s'en suit une orientation économique fondamentalement tribu-

taire d'activités primaires et soumise aux aléas des échanges avec l'extérieur.

Les auteurs anglo-saxons ont largement utilisé l'expression "staple economy" (Innis, 1933, /031/, 124 p.) pour faire valoir la place prépondérante des exportations dans la vie économique de nombreuses régions nord-américaines. La soumission à des marchés extérieurs a des répercussions multiples sur l'orientation économique d'une région. En plus de créer un état de dépendance vis-à-vis ceux-ci, elle occasionne une série de problèmes dont les effets peuvent être particulièrement néfastes. Dans les sections qui vont suivre, nous pourrons scruter divers secteurs d'activité économique afin de dégager des malaises de nature à illustrer notre étude de la marginalité.

3.1 LE CARCAN IMPOSE PAR UNE VOCATION PRIMAIRE

Lors du recensement fédéral de 1961, plus de 40% de la main-d'oeuvre régionale, selon la division industrielle, était incorporée au secteur primaire.[1] Au même moment, à l'échelle de l'ensemble du Québec, à peine 11% de la main-d'oeuvre québécoise était groupée dans un tel secteur.[2] Un écart de près de

---

1.- Le secteur d'activité primaire, déduit de la classification de Colin-Clark, englobe ici les activités qui ont trait à la mise en valeur et à l'extraction des richesses naturelles (sol, faune, flore et métaux).

2.- Les statistiques présentées ici sont encore les plus récentes pour le moment. Elles sont tirées du Recensement fédéral de 1961, catalogue 94-521, (bulletin 3.2-5), Statistique Canada.

30% est suffisamment significatif pour que l'on se donne la peine de voir de plus près la raison d'être d'une telle situation. Pour ce faire, nous allons étudier diverses activités, en tâchant d'utiliser des moyennes provinciales comme points de repère. Le tableau qui suit peut nous donner une vue d'ensemble que l'on va maintenant tenter d'approfondir.

Tableau #8: L'importance relative de la main-d'oeuvre dans le secteur primaire par régions économiques au Québec, en 1961.

Régions	%	Régions	%	Régions	%
Nord-Ouest	40.9	Québec	21.2	Cantons de l'Est	16.7
Bas-St-Laurent-Gaspésie	34.4	Saguenay-Lac St-Jean	20.5	Outaouais	15.7
Côte Nord-Nouveau Québec	29.5	Trois-Rivières	18.9	Montréal	4.4
Québec (Province)	11.8				

Source: Dossier socio-économique I, document préliminaire de la Mission de Planification dans le Nord-Ouest québécois.

3.1.1 - Le déclin du secteur agricole

Parmi les activités appartenant au secteur primaire, il en est une catégorie qui connaît une réévaluation profonde, surtout depuis le début des années cinquante (1950), et ce, à travers le Québec. Les activités agricoles, planche de salut des générations passées, sont en perte de vitesse. Même le Nord-Ouest québécois, pourtant l'une des dernières enclaves agricoles

à être mises en valeur, voit sa population agricole s'abaisser d'année en année. Le nombre d'exploitants agricoles est passé de 9,696 individus en 1941 à 1,577 en 1971.[1] Durant le même laps de temps, le nombre de fermes de recensement s'est abaissé sensiblement. Même si la définition de cette ferme de recensement s'est modifiée au cours des années, l'évolution présentée dans le tableau qui suit demeure significative.

Tableau #9: Evolution du nombre de fermes de recensement dans l'Abitibi-Témiscamingue, par rapport à l'ensemble du Québec (1941-1971)

Années de recensement	Nombre de fermes au Québec	Evolution	Nombre de fermes dans la région	Evolution	% des fermes au Québec
1941	154,669	100%	9806	100%	6.3%
1951	134,336	87%	9722	99%	7.2%
1956	122,617	79%	8831	90%	7.2%
1961	95,777	62%	5229	53%	5.4%
1966	80,294	52%	3954	40%	4.9%
1971	61,257	40%	2251	23%	3.6%

Source: Recensements fédéraux de l'Agriculture en 1961 et en 1971, Catalogue 96-535 (bulletin 5.2-1) et Catalogue 96-723 (AA-6), Statistique Canada.

1.- Recensements de l'Agriculture du Québec en 1941 et 1971, Statistique Canada.

Le tableau précédent fait état d'une baisse constante du nombre de fermes de recensements, aussi bien en Abitibi- Témiscamingue que dans l'ensemble du Québec. Il est à remarquer que cette baisse s'est accentuée dans la région depuis le recensement de 1956. Le Nord-Ouest québécois est en passe de devenir un domaine de moins en moins marqué par l'emprise des activités agricoles. Ce secteur d'activité, autrefois gage de stabilité, perd ses effectifs à un rythme soutenu. A moins d'un revirement à brève échéance, nous assisterons à un vidage systématique du secteur rural.

En plus de ces pertes nettes, on peut observer, depuis quelques années, une augmentation sensible de l'âge moyen des exploitants agricoles. Il y a quelques années, M. Marcel Guy, ex-directeur de la Fédération de l'U.C.C. du Nord-Ouest québécois, faisait remarquer:

> "Depuis quelques années, la relève n'est pas suffisante pour maintenir le nombre de fermes, dites commerciales[2] dans notre région (sauf pour le comté de Témiscamingue). Annuellement, il manque 6% environ de jeunes agriculteurs pour prendre la relève, et le groupe d'exploitants âgés de 55 ans et plus, dans notre région, est de 9% plus élevé que celui de la province par rapport à l'ensemble des fermes." (Guy, 1969, /082/, p. 50.)

La situation décrite ici s'est modifiée depuis le dernier recensement en ce sens que le vieillissement des exploitants

---

1.- Se réfère à l'Union catholique des cultivateurs, syndicat agricole qui a pour nom maintenant: l'Union des producteurs agricoles (U.P.A.).

2.- Les fermes commerciales, selon les derniers recensements, sont celles où la valeur de la production commercialisée est de $2,500.00 ou plus.

agricoles n'a fait que s'accentuer.

Le tableau #10 illustre bien cette évolution. Il représente l'âge moyen par groupes d'exploitants de fermes commerciales pour les années 1966 et 1971. Comme on peut le remarquer, les écarts déjà plus sensibles entre la région et l'ensemble de la province, tendent à s'atténuer dans diverses catégories d'âge. Par contre, la tendance au vieillissement des exploitants agricoles ne fait que se confirmer aussi bien dans le Nord-Ouest que dans l'ensemble du Québec. La part peu importante dévolue à la main-d'oeuvre agricole de moins de 34 ans n'est pas de nature à favoriser une relève suffisante pour compenser le retrait progressif des exploitants de plus de 55 ans. L'agriculture revêt tout naturellement un caractère marginal lorsqu'elle n'est plus à même de compter sur un groupe de remplacement.

Tableau #10: L'âge moyen des groupes d'exploitants de fermes commerciales en 1966 et 1971.

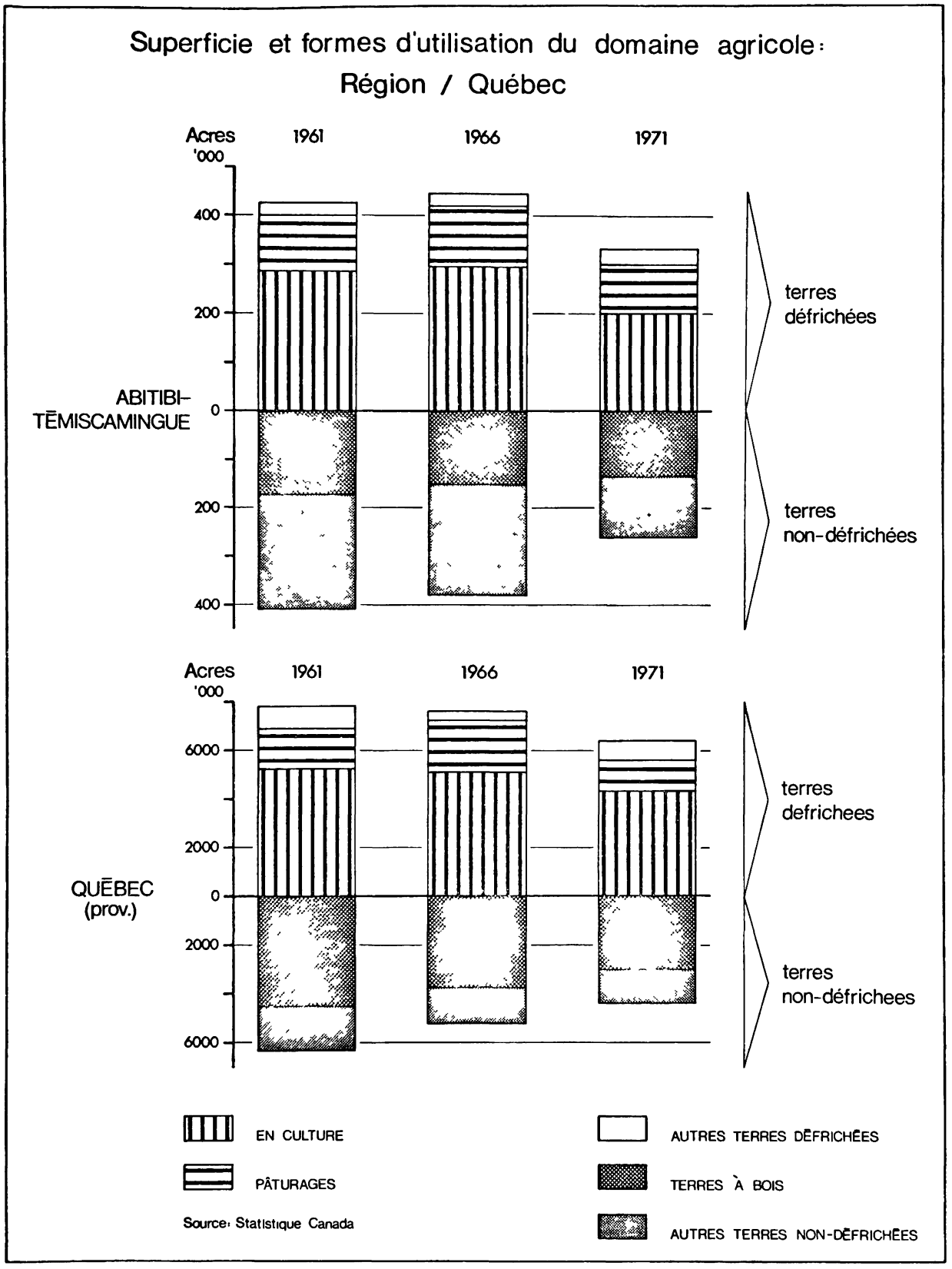
	1966		1971	
Catégories d'âge de:	Québec (prov)	Nord-Ouest	Québec (prov)	Nord-Ouest
Moins de 25-34	23%	20%	15%	12%
35-44	32%	24%	24%	26%
45-54	28%	30%	31%	33%
55 ans et plus	17%	26%	30%	29%

Source: Recensements agricoles du Québec en 1966 et 1971, Statistique Canada.

Pour saisir les malaises profonds du secteur agricole régional, il convient de se référer aux formes d'utilisation d'un tel domaine. En tout premier lieu, il s'agit de remarquer la contraction véritable de la superficie des fermes de recensement depuis 1961. La figure #6 représente l'étendue et l'utilisation de l'espace agricole à la fois dans les divisions de recensement Abitibi et Témiscamingue, de même que dans l'ensemble du Québec. Même si la superficie des terres défrichées a légèrement augmenté dans la région entre les recensements de 1961 et 1966, l'ensemble du domaine agricole a diminué de superficie depuis le premier recensement.

Cette diminution sensible de la dimension du domaine agricole régional et provincial ne doit pourtant pas nous faire perdre de vue que, durant le même laps de temps, la superficie moyenne des fermes dans le Nord-Ouest est passée de 167 acres en 1961 à 265 acres en 1971.[1] Pendant ce temps, la dimension moyenne des fermes à l'échelle de la province demeurait relativement stable (1961: 185 acres; 1971: 176 acres). La désaffection de telles activités au sein d'une part importante de la main-d'oeuvre agricole régionale permet un accroissement sensible de la taille des exploitations. Cet accroissement total n'implique pourtant qu'une faible augmentation des superficies mises en culture par rapport à la dimension d'ensemble des fermes de recensement. C'est ainsi que les superficies mises en culture dans la région ont augmenté de 1.8%

1.- Recensements agricoles du Québec en 1961 et 1971, Statistique Canada, Catalogues: 96-535 et 96-723.



Conçue: J.M. Realisee: G.L.

FIGURE # 6

entre les recensements de 1961 et de 1971, passant de 32.5% de la superficie totale des fermes à 34.4%. A l'échelle du Québec, l'accroissement des superficies mises en culture correspond à plus de 3%, soit de 36.8% des superficies totales en 1961 à 40% en 1971.

Cette contraction du domaine agricole s'explique en partie par la rentabilité toute relative de ces activités. Au recensement de 1971, il y avait encore plus de 50% des fermes de la région qui ne déclaraient pas des ventes supérieures à $2,500.00 par année. D'un autre côté, à peine 5% des fermes enregistrait des ventes se chiffrant à plus de $10,000.00 par année, alors que dans l'ensemble de la province 25% des fermes obtenait ce résultat. Une telle situation fait appel à de nombreuses explications qui dépassent le cadre limité d'une étude comme celle-ci. On peut retenir que les principaux arguments invoqués pour expliquer une telle faiblesse tiennent à des handicaps réels du milieu physique (conditions bio-climatiques, durée de la saison végétative, qualité relative des sols et difficultés de drainage) de même qu'à une accessibilité relative des productions régionales sur les marchés.

Les faibles revenus jusqu'ici tirés des activités agricoles nous permettent de comprendre, du moins en partie, les malaises sérieux qui affectent l'agriculture régionale. Les agriculteurs, trop souvent, se sont découragés devant les piètres résultats de leurs efforts. Seuls les plus entreprenants, qui ont

pu accroître la dimension de leur ferme[1] et s'adapter aux changements multiples qui affectent ce secteur d'activité, ont pu progresser. Le passage de la production laitière à l'élevage de bovin ne se fait pas sans problèmes. L'emprise des activités laitières est encore trop forte actuellement pour favoriser une telle reconversion à brève échéance. Certaines tentatives, amorcées depuis quelques années en Abitibi-Ouest et dans le comté de Rouyn-Noranda, laissent toutefois entrevoir des perspectives intéressantes du côté de l'élevage de boucherie.

La production agricole régionale occupe encore une place marginale par rapport aux besoins de consommation de la région. Dans un relevé statistique, publié par le C.E.R.N.O.Q. en 1970,[2] on faisait clairement ressortir l'inadéquation de la production régionale aux besoins de consommation de la population. C'est ainsi que la production de lait entier ne parvenait, à ce moment, qu'à combler 89% des besoins effectifs de la population régionale. Au niveau de la consommation de viande de boeuf, l'écart était encore plus marqué. Le Nord-Ouest devait, en 1970, importer plus de 80% du boeuf consommé dans la région. Il va sans dire qu'hormis quelques productions particulières (viandes, oeufs,

---

1.- Alors qu'en 1961, l'Abitibi-Témiscamingue ne disposait que de 1.6% des fermes de plus de 400 acres au Québec, en 1971, cette région en possédait déjà près de 11%. (Recensements fédéraux de l'Agriculture en 1961: Catalogue 96-535, bulletin 5.2-1 et en 1971: Catalogue 96-723 (AA-6), Statistique Canada.

2.- Guy, R. (1970), Rapport préliminaire du comité des paroisses marginales, Rouyn: C.E.R.N.O.Q., 7 p. et annexes.

pommes de terre), la région demeure presqu'exclusivement tributaire des importations de denrées de l'extérieur.

L'état de dépendance à l'égard des approvisionnements en provenance de l'extérieur mine le progrès du secteur agricole régional. La compétition exercée par des producteurs extérieurs est telle que, dans bien des cas, elle stérilise les efforts déployés par les producteurs régionaux pour percer sur leur propre marché. La marginalité de telles activités se déduit à partir de la place relative du secteur de production régionale. Si l'agriculture pratiquée dans ce territoire n'est pas à même de s'imposer, c'est qu'elle doit faire face à une concurrence trop vive depuis l'extérieur de la région. Il est certain que le Nord-Ouest ne peut, d'aucune façon, envisager une auto-suffisance au niveau de ses approvisionnements agricoles. Il n'est toutefois pas irréaliste d'envisager que les producteurs régionaux puissent s'approprier une plus large part d'un marché immédiatement accessible.

L'examen du milieu agricole régional révèle une autre difficulté d'importance, soit "l'absentéisme rural" (Morrisette, 1965, /045/, p. 54 et suivantes). Le Nord-Ouest québécois, à l'exemple d'autres territoires périphériques à la plaine du Saint-Laurent, n'est pas en mesure de retenir ses agriculteurs à leur première occupation. Ceux-ci ont toujours tendance à s'assurer un complément important à leur revenu par l'exécution de divers travaux à l'extérieur de leur propre domaine. Eventuellement, l'exploitant agricole est menacé de ne plus devenir qu'un résident sur un domaine laissé à l'abandon.

La Mission de planification gouvernementale[1] s'est attachée particulièrement à l'examen de cette question. C'est ainsi qu'elle a fait ressortir qu'en 1970: "le nombre de résidents était presque deux fois plus élevé que celui des exploitants" (Mission de planification, 1970, /149/, p. 42). Dans le cas d'un comté en particulier, soit Abitibi-Est, on a même dénombré "cinq fois plus de résidents que d'exploitants" (Ibid, p. 47). Le milieu rural régional garde une fonction de refuge non-équivoque pour des gens qui préfèrent s'assurer leur gagne-pain en pratiquant des activités autres qu'agricoles.

Le manque d'intérêt manifesté par nombre d'agriculteurs pour leur tâche naît pour une bonne part d'une confrontation quasi-permanente avec des emplois bien rémunérés dans les secteurs miniers, forestiers ou même de la construction. Dans de telles circonstances, on assiste, sinon à un abandon des terres, du moins à un rejet de l'agriculture comme forme première de subsistance. Cette désaffection est plus ou moins encouragée par l'Etat qui, par la programmation des dépenses de ses ministères, infléchit l'évolution de certains secteurs d'activités.

Il est bon de remarquer que les dépenses du Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation n'ont cessé de fléchir

---

1.- La Mission de planification fut créée au début de 1970 par l'Office de Planification et de Développement du Québec (O.P.D.Q.). Elle regroupait des fonctionnaires de divers ministères dont la tâche première était d'étudier les problèmes propres au Nord-Ouest québécois et d'y apporter certaines solutions. Le résultat de leurs recherches a fait l'objet d'une publication intitulée: "L'esquisse du plan", Québec, O.P.D.Q., 257 p.

Tableau #11: Evolution des dépenses du Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation dans le Nord-Ouest québécois ($ courants)

1966-67	$ 5,720,300	1969-70	$ 3,383,200
1967-68	$ 5,020,000	1970-71	$ 2,845,000
1968-69	$ 4,028,900	1971-72	$ 2,500,000

Source: Rapport de la Mission de planification, op.cit., p. 252

depuis 1966 et ce, malgré un effort réel de la part de ce ministère pour limiter le plus possible la détérioration des conditions de production. La confiance qui règne chez les travailleurs du secteur agricole est toute relative. Compte tenu du fait qu'ils ont l'impression d'être laissé pour compte par une machine étatique, jusque-là plus qu'attentive à leurs besoins.[1] Cette situation nouvelle, faite en bonne partie d'insécurité, place le secteur rural dans l'obligation de réévaluer ses fondements.

L'agriculture régionale demeure encore aujourd'hui marginale dans le cadre de la production québécoise. Ses rendements, ses orientations de base et sa place relativement importante dans l'économie régionale, lui confèrent un dynamisme assez faible. Il est certain qu'à l'échelle de l'ensemble du territoire agricole régional, il est possible de discerner des

1.- Il est à remarquer que pendant longtemps, la majeure partie des sommes affectées à la colonisation, par le Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, étaient dépensées dans la région.

exploitations comparables, à maints points de vue, à celles de la vallée du Saint-Laurent. Ces quelques exceptions ne doivent pourtant pas nous faire oublier que la majeure partie des fermes de l'Abitibi et du Témiscamingue sont conformes aux critères de base d'une marginalité rurale véritable. Parlant de fermes marginales, Pierre Biays mentionne:

> "On les distingue, au premier coup d'oeil, par leur aspect: la maison est exiguë, mal entretenue, souvent privée de confort; les bâtiments d'exploitation sont peu importants, souvent même ils font complètement défaut; les terres cultivées, généralement peu étendues, retournent fréquemment à l'état de friche; le bétail est rare ou absent". (Biays, 1964, /006/, p. 219.)

Ce portrait de l'agriculture régionale rend compte de malaises véritables. Ce secteur, qui avait depuis l'ouverture de la région tenu une place vitale, est en voie de régression. La ferme familiale, de type traditionnel, ne peut plus concurrencer des entreprises agricoles qui laissent une large place à une mécanisation poussée et à des modes de gestion modernes. Le secteur agricole régional devra s'adapter aux exigences nouvelles d'une production de type industriel, faute de quoi il est voué à disparaître à plus ou moins brève échéance.

3.1.2 - L'exploitation forestière, un secteur vulnérable

L'emprise du secteur primaire ne s'évalue pas strictement en tenant compte de la place dévolue aux activités agricoles. Les exploitations forestières se sont tellement affirmées à l'intérieur d'une région comme l'Abitibi-Témiscamingue qu'il convient d'en évaluer l'impact véritable. Ces activités, étant

donné leur importance économique, valent d'être scrutées plus en détail.

L'Abitibi-Témiscamingue, en tant que région, appartient à la "zone de forêt boréale canadienne" de même qu'à une mince bande de "forêt tempérée décidue" (Dansereau, 1972, /076/, p. 89). Les essences nombreuses que l'on retrouve dans le domaine forestier régional sont pour la plupart commercialement exploitables. La mise en valeur de ces ressources a d'abord été le fait de groupes de travailleurs forestiers qui ont réalisé une pénétration le long de l'Outaouais, au siècle dernier, afin de tirer partie de la forêt témiscamienne. Depuis le début du siècle, le travail en forêt, dans la région, s'est avéré complémentaire des efforts de mise en valeur sur le plan agricole. L'exploitation forestière abitibienne a été à l'origine tributaire des efforts consentis pour le défrichement. Aujourd'hui, elle continue d'être un support précieux à l'économie de nombreuses paroisses rurales, tout en garantissant la croissance de plusieurs villes de la région.

Le secteur forestier, en 1961, regroupait encore plus de 8% de la main-d'oeuvre régionale. Au même moment, à l'échelle du Québec, à peine 2.4% de la main-d'oeuvre totale faisait partie de cette division industrielle.[1] Les opérations en forêt continuent de jouer un rôle vital pour tout un secteur

---

1.- Données statistiques tirées du Recensement de 1961, Catalogue 94-521, bulletin 3.2-5, Statistique Canada.

manufacturier, situé en aval. L'écart considérable, dans la proportion de travailleurs forestiers observée dans la région par rapport à la moyenne provinciale, est un indice sérieux du rôle de pourvoyeur en ressources dévolu à ce territoire. Le Nord-Ouest québécois tient lieu de zone d'approvisionnement en produits naturels ou en biens semi-ouvrés pour les marchés du Canada méridional et des Etats-Unis.

Les moindres fluctuations au niveau de la demande ont des répercussions inévitables sur l'exploitation forestière. Cette situation n'est pas sans créer une dépendance réelle à l'égard de l'extérieur. Du fait d'une soumission semblable, il n'est pas étonnant de constater jusqu'à quel point les entrepreneurs forestiers sont à la merci des principaux acheteurs qui fixent les prix et de ce fait, les modalités de production. L'Abitibi-Témiscamingue demeure encore aujourd'hui l'un des bassins les plus importants en ressources forestières de tout le Québec. Cette région ne possède pas pour autant les moyens d'assurer une mise en valeur optimale de ce potentiel riche.

Parmi les difficultés les plus grandes auxquelles doivent faire face les entreprises forestières, on peut signaler: "la longueur du cycle de reconstitution du potentiel (90 ans); la méconnaissance de la partie septentrionale de la forêt; la faiblesse du réseau des voies de pénétration; l'inadéquation dans certains cas de la réglementation de l'utilisation de la forêt." (Mission de planification, 1970, /149/, p. 41.) Si on reprend brièvement chacun de ces points, on note tout

d'abord que la durée très longue de la reconstitution des essences forestières n'est pas sans créer des problèmes sérieux.

Il faut compter près de 100 ans avant qu'un peuplement forestier puisse atteindre un stade de maturité propre à assurer son exploitation commerciale. Dans de telles conditions, on voit aisément qu'étant donné le rythme lent du renouvellement des essences, l'exploitation forestière devient un type d'activité marqué par une mobilité tout à fait nécessaire. La mise en valeur de ces ressources ne peut plus se réaliser à proximité immédiate des principaux foyers d'occupation. Le travail en forêt implique de plus en plus une migration vers les vastes territoires du Nord et de l'Est de la région. Une situation semblable n'est toutefois pas sans occasionner toute une série de problèmes véritables.

En tout premier lieu, il n'existe pas assez de voies de pénétration à même de rejoindre les domaines forestiers du Nord de la région. Les routes d'accès insuffisantes ne permettent pas encore aujourd'hui d'assurer une mise en valeur adéquate des ressources en matière ligneuse de cette portion du domaine régional. Il importe, comme on le fait valoir dans l'Avis du C.E.R.N.O.Q.: "d'établir une voirie forestière et d'élaborer un plan pour le réseau routier forestier" (C.E.R.N.O.Q., 1971, /133/, p. 12). Tant et aussi longtemps que la région ne disposera pas d'un minimum d'infrastructure sur ce plan, il sera difficile de garantir la mise en oeuvre d'une politique cohérente d'exploitation des ressources nombreuses du domaine abitibien.

A ces difficultés d'accès aux richesses forestières se greffe un problème sérieux au niveau de l'utilisation optimale des droits de coupe dans un territoire semblable. Les détenteurs de permis, et surtout les concessions forestières[1] n'ont pas toujours assuré une mise en valeur optimale des ressources du milieu. Ces concessionnaires forestiers disposaient en 1968-69 de près de 42% des forêts publiques dans la région, soit 17,083 milles. Sur ce vaste domaine, les entreprises forestières ont exploité moins de 50% des possibilités annuelles de coupe. (Mission de planification, 1970, /149/, p. 39.) Cette sous-utilisation du potentiel d'un milieu est imputable entre autres à:

> "... l'obstination de certains concessionnaires forestiers à n'utiliser qu'une partie des essences et à refuser l'accès des autres utilisateurs aux essences secondaires telles que le bouleau, le tremble, le merisier. Certains concessionnaires se sont vu affermer, dans le passé, des territoires dont la possibilité annuelle de coupe dépasse amplement leurs besoins réels." (Ibid, p. 37.)

Les concessions forestières ont joué un rôle de premier plan dans le cadre de la mise en place d'industries de transformation du bois. Les compagnies forestières qui ont obtenu des droits de coupe sur d'immenses superficies boisées de la région n'ont malheureusement pas toujours adopté une politique rationnelle dans l'utilisation des richesses qui leur étaient confiées. Certaines orientations à courte vue ont réduit

---

1.- On trouvera une définition précise de ces concessions dans: Québec (1967): Annuaire du Québec 1966-67, Québec: M.I.C., Imprimeur de la Reine, p. 569.

considérablement la place dévolue aux activités forestières dans de nombreuses zones de la région. Il est très difficile de concilier les intérêts de groupements privés qui doivent rendre des comptes à des actionnaires, avec l'intérêt de l'ensemble de la population régionale, qui dépend en large partie de son potentiel forestier pour assurer son avenir.

Le caractère marginal du secteur forestier se déduit en partie des difficultés que nous venons d'énumérer. Il existe des problèmes qui laissent transparaître des malaises véritables et qui peuvent être rattachés à ce caractère. Le premier a trait à cette vocation nordique des exploitations forestières qui semble se confirmer. Au fur et à mesure que s'épuisent les ressources les plus accessibles, les industries du bois doivent s'approvisionner à des distances de plus en plus considérables. Les essences forestières des portions septentrionales sont pourtant encore mal connues. L'inventaire d'un tel potentiel tarde d'autant plus à se réaliser que l'accessibilité d'un tel domaine demeure tout à fait relative. La construction de voies de pénétration vers la Baie James permettra certes de remédier en partie à cette situation mais, en attendant, de vastes superficies de forêts sont menacées de pourrir sur place ayant déjà atteint le stade de la maturité.

Un autre trait caractéristique du secteur forestier correspond à la place croissante dévolue à la mécanisation des opérations en forêt. La productivité accrue qui en découle contribue à une diminution de la main-d'oeuvre nécessaire en forêt.

Selon des estimés pour l'année 1970, la région administrative du Nord-Ouest comptait environ 500 travailleurs forestiers, ce qui correspondrait à une baisse de plus de 85% depuis 1961 (Mission de planification, 1970, /149/, p. 38). (Une telle situation s'expliquerait aussi par l'arrêt des opérations de la C.I.P.[1] dans la région.) La mécanisation croissante des opérations déclasse radicalement les entreprises forestières à caractère artisanal. Dans les années qui viennent, le secteur de l'extraction du bois mobilisera une force de travail plus réduite, spécialisée et travaillant à l'année longue. Les activités forestières cessent donc, à partir de ce moment, d'être un emploi d'appoint pour des ruraux peu satisfaits de leur sort. En ce sens, elles échappent de plus en plus à l'emprise des diverses communautés régionales.

3.1.3 - Un secteur minier aux prises avec des difficultés sérieuses

Si on essaie d'évaluer l'emprise du secteur primaire dans le Nord-Ouest québécois, on ne peut négliger la place dévolue aux activités minières. Celles-ci, bien qu'elles soient apparues tardivement (surtout à partir des années '30), ont su, jusqu'à tout récemment, s'imposer par leur dynamisme. Néanmoins, en y regardant de plus près, on perçoit de nombreux

---

1.- La Compagnie Internationale de Papier est une entreprise qui, jusqu'à ces dernières années, occupait une place de premier plan dans l'exploitation et la transformation des produits forestiers de la région.

malaises auxquels une zone minière ne peut que difficilement échapper.

Le Nord-Ouest québécois est l'une des régions les plus privilégiées du Bouclier canadien en ce qui a trait aux ressources minières. En moins de cinquante ans, la plupart des principaux gîtes minéraux sont maintenant épuisés ou en bonne voie de l'être. Le problème le plus sérieux est celui des fermetures de mines. Sur les quelque 20 mines qui étaient en opération en 1969 dans la région administrative du Nord-Ouest, environ la moitié de celles-ci sont, quatre ans plus tard, fermées. La zone la plus éprouvée, sur ce plan, correspond à "l'axe de la faille de Cadillac" (Villemure, 1971, /063/, 160 p).

Pour donner une juste idée de ce malaise, il suffit de mentionner que dans le seul secteur de Rouyn-Noranda, trois mines ont fermé leurs portes depuis 1970, soit la mine Quemont, Delbridge et Wasamac. Ces trois exploitations minières employaient ensemble au-delà de 540 travailleurs en 1970. Depuis la fin de 1973, la mine Noranda (Horne), la plus ancienne de la région, a commencé à réduire ses opérations souterraines. On entrevoit sa fermeture définitive pour l'an prochain, ce qui aura occasionné le licenciement de plus de 500 travailleurs.[1] Cette vague de fermeture pose un défi de taille car c'est plus

---

1.- Il est à noter que les investissements récents de la compagnie Noranda, réalisés en partie grâce à des subventions gouvernementales, garantissent un niveau relatif de stabilité à l'économie des villes-soeurs. L'expansion des activités de raffinage créera certes de nouveaux emplois pour une main-d'oeuvre spécialisée.

de 1,000 travailleurs qu'il faut tenter de reclasser, tant bien que mal, soit dans un cadre spatial différent ou souvent dans des sphères d'activités qui ne sont pas toujours en harmonie avec leurs aspirations.

L'épuisement des gisements le long de l'axe Rouyn - Val d'Or a véritablement atteint un niveau critique. Les diverses villes qui s'y greffent (Rouyn-Noranda, Cadillac, Malartic, Val d'Or) sont touchées les unes après les autres. La situation est particulièrement dramatique dans des localités telles que Cadillac et Malartic dont les assises économiques reposent presqu'exclusivement sur le secteur minier. Toute fermeture déclenche une désorganisation à la fois sociale et économique qui, dans bien des cas, tarde à se résorber. La capacité des centres à faire face à des malaises de cet ordre demeure variable. Généralement, ces problèmes réclament des remèdes qui dépassent de beaucoup la compétence d'administrations locales tournées trop exclusivement vers des solutions à court terme.

Les villes de la "faille de Cadillac" ont perdu, entre les recensements de 1966 et de 1971, 3,898 personnes.[1] Cette perte nette est un indice significatif en ce sens qu'elle dénote la capacité toute relative de ces centres de maintenir un niveau minimum de stabilité pour leur main-d'oeuvre. Avec

---

1.- Compilations réalisées à partir des recensements de 1966 et de 1971 pour l'ensemble des villes le long de cet axe soit: Rouyn, Noranda, Cadillac, Malartic, Val d'Or et deux municipalités qui sont, depuis 1968, annexées à cette dernière ville, soit Bourlamaque et Lac Lemoine.

les années, à moins d'un revirement subit ou d'une découverte d'importance sur le plan minier, il y a tout lieu de croire que les désavantages actuels iront croissants. L'extinction de nombreux gisements vient mettre un terme aux possibilités de croissance de diverses localités de la région. En plus, elle représente un dur coup pour les travailleurs en cause et leur famille. En ce sens, vivre dans une région minière, c'est accepter du jour au lendemain, le changement. Il faut reconnaître que peu de gens s'accommode aisément d'une condition semblable.

Si on analyse les caractéristiques du domaine minier régional, l'on pourra plus facilement identifier les problèmes auxquels doit faire face ce secteur d'activité. En tout premier lieu, il convient de remarquer que les activités minières se trouvent concentrées plus spécifiquement dans deux portions de la région. Tout d'abord, une première région minière qui correspond à l'axe Val d'Or - Rouyn et dont la mise en valeur fut amorcée dès les années 30. Il existe aussi une seconde zone minière située beaucoup plus au nord. Dans ce cas-ci, l'exploitation s'articule autour de deux noyaux d'importance, soit Matagami et Chibougamau, deux villes qui ont moins de vingt ans d'existence.

La mise à jour du potentiel minier régional est imputable, en grande partie, aux efforts consentis par des prospecteurs et des investisseurs ontariens. Ils furent les premiers à contrôler un secteur trop souvent laissé pour compte par la

collectivité québécoise. Comme le faisait valoir M. Gonzague Langlois de l'Association des mines de métaux du Québec:

> "l'industrie minière québécoise s'est d'abord développée quelque 25 ans après celle de l'Ontario et a été au tout départ, contrôlée par des Anglo-Canadiens, puisque l'exploration et l'exploitation de nos dépôts miniers ont été faites, dans les débuts au moins, exclusivement par l'Ontario qui possédait les premières voies de communication dans ces territoires." (Langlois, 1969, /144/, p. 59.)

Le domaine minier régional, dès le début, a échappé aux populations déjà en place pour tomber sous l'emprise d'intérêts extérieurs.[1]

Toute la bande de territoire minéralisé, située entre les espaces à vocation rurale d'Abitibi et du Témiscamingue a été intensément exploitée. L'emplacement de cette zone minière était tout désigné pour qu'elle se garantisse un apport en main-d'oeuvre relativement stable en provenance des domaines agricoles. Comme le remarque L.-E. Hamelin: "en Abitibi, les activités minières ont enlevé des bras à l'agriculture" (Hamelin, 1967, /083/, p. 490). Le drainage réalisé au profit des centres miniers a fait reculer l'emprise des activités agricoles, plus particulièrement dans certaines zones. C'est le cas, entre autres, aux abords de la mine de Normétal qui, pendant plus de trente ans, n'a cessé d'exercer un attrait sur la main-d'oeuvre du comté d'Abitibi-Ouest.

Il est certain que les salaires relativement élevés,

1.- Raoul Blanchard fait ressortir clairement le rôle de l'influence ontarienne sur le développement minier régional (Blanchard, 1954, /007/, p. 280).

offerts par les entreprises minières, ont hâté, dans bien des cas, l'exode rural surtout chez les jeunes. Ces derniers ont, en grand nombre, délaissé la ferme familiale pour adopter un genre de vie urbain ou semi-urbain. Cet attrait vers les centres miniers ne contribua pas tellement à la formation de villes d'importance si on excepte Rouyn-Noranda et l'agglomération de Val d'Or. Dans bien des cas, les travailleurs miniers ont préféré garder leur résidence en milieu rural plutôt que de venir s'installer dans les cadres planifiés de villes de compagnie. Cette volonté de demeurer en marge de la ville minière, on la trouve exprimée dans ces villages-dortoirs qui encerclent aujourd'hui les principales villes minières de la région. Evain et McWatters sont deux localités, situées près de Rouyn, qui se sont approprié une fonction de cet ordre.

L'axe de la "faille de Cadillac" a vieilli très rapidement. En moins de 50 ans, cette zone a vu s'ériger près d'une centaine de puits de chevalement dont les vestiges nombreux sont les témoins d'aventures financières plus ou moins heureuses. Les villages-fantômes qui parsèment la région (Arntfield, Duparquet, Belleterre, Barville, etc.) sont autant de témoins d'une euphorie momentanée, qui aussitôt passée, laisse sa marque dans le paysage. Dans une région comme le Nord-Ouest, il existe de véritables "générations de mines" (Biays, 1964, /006/, p. 386...). Le bilan de la plus vieille zone minière de la région est de plus en plus négatif. Pour une découverte occasionnelle (c'est le cas de Iso-Copperfield dans

la région de Val d'Or en 1972), on peut compter les fermetures d'installations minières d'importance qui compromettent la stabilité économique de toute une série de municipalités de la région.

Depuis le début des années 60, nous avons pu assister à un déplacement vers le Nord de la mise en valeur. Les avant-postes miniers de Matagami-Joutel et de Chibougamau-Chapais ont eu tendance à prendre la relève des opérations en voie d'extinction le long de l'axe Val d'Or - Rouyn. Les nouvelles villes minières ont surgi à l'écart des anciennes zones de peuplement dans des territoires peu accessibles, encore aujourd'hui. La mise en valeur des gisements miniers du Nord de la région se fait toutefois avec une utilisation de moyens techniques et d'équipements qui devraient permettre d'extraire beaucoup plus rapidement les richesses du sous-sol.

Ces nouvelles localités minières se sont vu conférer un rôle de substitution par suite de l'épuisement de nombreux gisements le long de la "faille de Cadillac". Leur situation marginale par rapport aux autres gîtes miniers et à la fonderie de la mine Horne leur confère une place à part dans l'ensemble de la production minière régionale. Il faut reconnaître qu'avec les années qui viennent cette part ira croissante, compte tenu du faible nombre de découvertes dans la portion centrale de la région. D'ailleurs, cette vocation minière du Nord de l'Abitibi ne pourra qu'être confirmée par l'exécution de travaux à la Baie James et plus particulièrement par la mise en place d'in-

frastructures de communication donnant accès à des richesses nouvelles.

Le progrès du secteur minier de la région ne peut être envisagé sans ombre au tableau. Ce secteur d'activité repose sur des bases bien fragiles. L'étroite dépendance, qui lie les productions métalliques aux marchés internationaux, fait planer un climat d'incertitude qui, dans bien des cas, peut s'avérer néfaste. L'exemple classique que l'on peut apporter sur ce plan a trait aux mines d'or. Leur nombre n'a cessé de baisser depuis le début des années 40. On en retrouvait 42 en 1942, 16 en 1955 et 6 en 1970 (Mission de planification, 1970, /149/, p. 27). A l'été 1973, on en comptait quatre (4) dans l'ensemble de la région administrative du Nord-Ouest.

Ces quelques chiffres nous permettent de saisir le malaise véritable qui affecte ce secteur de production. Le gel du prix de l'or en 1934 à $35.00 l'once a condamné les petites entreprises à disparaître. L'augmentation constante du coût d'opération a eu aussi une influence directe sur la durée d'exploitation des gisements. Comme le remarque M. Villemure: "Les 46 mines d'or fermées dans le Nord-Ouest québécois ont été en opération, en moyenne, 8 ans. Toutefois, l'exploitation des petits gisements, et c'est la majorité, n'a duré que quelques années" (Villemure, 1970, /063/, p. 21).

Pour permettre aux mines d'or de faire face aux difficultés de marché et pour compenser des pertes d'emploi trop nombreuses, le gouvernement fédéral a institué, en 1948, la loi

d'aide aux mines d'or. Cette loi a permis, jusqu'à cette année, d'accorder des subsides aux entreprises spécialisées dans la production aurifère afin de les aider à boucler leur budget. Pour donner une idée de l'ampleur de cette aide, en 1969 la plupart des mines d'or en opération dans la région ont pu se partager la somme de $3.5 millions alors que la valeur totale de leur production combinée était de $16.7 millions (Mission de planification, 1970, /149/, p. 27). Ces subsides fédéraux sont, en fait, une mesure d'aide sociale déguisée. Faute d'entreprendre l'exploration systématique du territoire, ou plus simplement dans certains cas, d'encourager les gens à se déplacer vers des zones minéralisées plus prometteuses, les autorités gouvernementales jouent encore un rôle de parrain à l'égard de sociétés minières vouées fréquemment à la marginalité.

La hausse récente du prix de l'or sur le marché libre n'a pas encore eu les résultats tant attendus dans le Nord-Ouest québécois. Rappelons qu'au début de l'année 1974, le prix de l'or a atteint un sommet de près de $200.00 l'once sur le marché libre. Cette hausse fut toutefois insuffisante jusqu'à date pour commander la réouverture de nombreux gîtes aurifères, échelonnés au long de l'axe Rouyn - Val d'Or. L'instabilité du marché de l'or depuis le début de l'année a fait craindre de miser des sommes considérables pour réactiver des installations minières sans trop savoir ce que réservent les lendemains. La présentation qui suit peut nous donner une idée du contexte minier récent:

> "La conjoncture n'est pas propice aux investissements massifs. Même les mines marginales québécoises de métaux de base et de métaux précieux ont tendance à liquider leurs actifs pour compenser leurs pertes de production et ne pas licencier leur main-d'oeuvre d'un seul trait. On peut escompter qu'au cours des prochaines années, celles dont le chiffre d'affaires annuel est inférieur à 3 millions de dollars auront de la difficulté à demeurer ouvertes. Comme les années précédentes, c'est surtout le Nord-Ouest québécois qui souffre de cette situation." (Québec, 1973, Vol. XI, no. 4, /199/, p. XIII.)

Les conditions peu favorables qui prévalent, pour le moment, sont confirmées par une baisse constante des productions d'or en provenance de la région (cf. tableau #12). Une telle tendance ne peut qu'être néfaste pour l'économie régionale. Il est plus qu'urgent de mener des travaux intensifs d'exploration afin de mettre fin à un climat d'incertitude ou d'euphorie insouciante qui malheureusement stérilisent la croissance véritable d'une région. Les travaux menés par Soquem[1] jusqu'ici, malgré la timidité des budgets en cause (moins de $1 million par année dans la région), ont donné des résultats positifs. Les grandes compagnies minières ont eu tendance, au cours des dernières années, à jouer un rôle plus effacé dans l'exploration. Comme le faisait valoir une étude récente du Ministère des Richesses Naturelles: "les grandes entreprises favorisent le développement des gisements connus plutôt que l'exploration des nouveaux gisements. Au Canada, l'effort d'exploration s'est

---

1.- Soquem: Société québécoise d'exploration minière. C'est une régie d'Etat qui s'est chargée jusqu'ici de travaux divers d'exploration et qui, depuis quelques années, participe à l'exploitation de gisements miniers.

concentrée cette année (1972) dans les régions les plus rentables à court terme et situées principalement dans l'ouest du pays". (Ibid, p. XIII)

Tableau #12: Evolution de la valeur des expéditions des producteurs d'or au Québec, 1967-1972.*

Années	Valeur ('000$)	Années	Valeur ('000$)
1967	$ 37,720.	1970	$ 25,234.
1968	$ 28,825.	1971	$ 22,789.
1969	$ 27,883.	1972	$ 19,993.

Source: Divers numéros de la revue Statistique du Québec et l'Annuaire du Québec.

* Les mines du Nord-Ouest québécois et celles de la sous-région de Chibougamau-Chapais réalisent la majeure partie de la production d'or du Québec.

Les perspectives d'avenir du secteur minier régional sont, pour le moment du moins, peu brillantes. Les revirements spectaculaires tant attendus (e.g. découvertes des riches gisements à proximité de l'axe) se font attendre. La main-d'oeuvre, déjà considérable dans le secteur minier[1], tend à délaisser ces activités au profit d'emplois dans des services souvent aussi bien rémunérés et surtout physiquement moins

---

1.- Au recensement de 1961, on retrouvait 10,389 travailleurs de la région dans la division industrielle: mines, carrières et puits de pétrole. Ces effectifs représentaient près de 22% de la main-d'oeuvre régionale. Le Nord-Ouest regroupait, à ce moment, plus de 40% de la main-d'oeuvre appartenant à une telle division au Québec.

contraignants. Pour donner une idée de l'ampleur de la désertion qui affecte le secteur minier, il suffit de mentionner que les emplois, dans ce secteur, pour la région administrative du Nord-Ouest, sont passés de 6,800 en 1961 à 6,300 en 1966 et à 5,100 en 1970. On prévoit, de plus, une diminution "d'environ 2,500 au cours des cinq prochaines années" (Mission de planification, 1970, /149/, p. 34).

La marginalité du secteur minier peut aussi s'évaluer d'après l'appréciation que semble lui réserver la main-d'oeuvre depuis un certain nombre d'années. Le recrutement de travailleurs miniers tend à se faire de plus en plus difficilement. Dans la plupart des pays industrialisés, les entreprises minières doivent faire appel à des travailleurs étrangers spécialisés (e.g. mineurs polonais)[1] ou encore plus fréquemment avoir recours à une main-d'oeuvre sur place, non spécialisée et surtout peu avide de permanence. Il existe une véritable génération de mineurs professionnels en Abitibi-Témiscamingue. Ceux-ci ont toutefois vieilli au même rythme que les gisements de l'axe Rouyn- Val d'Or se sont épuisés.

Les mineurs de plus de cinquante ans ont pris racine dans des villes qu'ils ont vu croître et qu'ils ne sont pas prêts à quitter du jour au lendemain. Lors des fermetures, leur situation peut devenir précaire:

1.- On consultera à cet égard l'étude des migrations internationales de Max Derruau (Derruau, 1961, /019/, p. 92).

> "L'insécurité du secteur minier retombe enfin de compte sur la main-d'oeuvre minière. Après avoir oeuvré des années dans des conditions difficiles, les travailleurs miniers sont les seuls, au moment de la fermeture, à rester complètement dépourvus."[1]

Le mineur remercié de ses services, à la suite de l'épuisement d'un gîte, ne peut pas toujours se trouver un travail similaire à proximité de son lieu de résidence. Il se verra fréquemment forcé de migrer vers les nouveaux emplacements miniers de la portion septentrionale de la région.

Peu de travailleurs, il faut l'admettre, acceptent cet exode vers les portions septentrionales de la région. Même chez les jeunes, le recrutement pour un travail dans les mines ne reçoit qu'une adhésion timide. Au CEGEP de Rouyn-Noranda, seule institution collégiale de la région, on enregistrait à la session d'automne 1973 à peine 2% d'étudiants inscrits en techniques minières pendant, qu'au même moment, les techniques administratives recrutaient plus de 12% de la clientèle de cette institution[2]. Les emplois dans le secteur minier sont délaissés par une population régionale qui en saisit la vraie portée. On leur préfère d'emblée un travail dans le secteur des services même si celui-ci, du moins au début, peut signifier une rémunération moindre.

1.- Cette vulnérabilité du travailleur minier est explicitée plus longuement dans le texte suivant: Guy, R.: L'Avis du C.E.R.M.O.Q. et du C.O.S.M.O.Q., Rouyn, 2ième livret, p. 5,6.

2.- Tiré du Guide du personnel, CEGEP de Rouyn-Noranda, Rouyn, automne 1973, p. 515.

Les activités minières dans la région sont en perte de vitesse. On a pour s'en convaincre qu'à considérer les nombreuses fermetures récentes, la dépendance étroite qui lie les exploitations aux marchés internationaux et finalement l'attraction des gisements du Nord de la région qui reporte à la périphérie septentrionale d'une région des installations minières déjà dans une position périphérique. L'augmentation des coûts d'exploitation représente aussi une menace réelle pour de multiples entreprises minières. Enfin, la marginalité du secteur minierest consacrée par l'intérêt relatif de la main-d'oeuvre régionale à l'égard d'un mode de mise en valeur des ressources tenu jusqu'ici pour vital.

Le carcan imposé par une vocation primaire n'est pas illusoire. L'Abitibi-Témiscamingue ne se libère que difficilement des activités liées à ce secteur. L'agriculture, aussi bien que l'exploitation forestière ou minière, conservent une emprise véritable qui ne peut disparaître du jour au lendemain. Les pertes sensibles de main-d'oeuvre, enregistrées dans ces activités, n'atténuent pas le rôle de zone d'approvisionnement en ressources, qui jusqu'ici a caractérisé le Nord-Ouest québécois. La proportion de travailleurs dans le secteur primaire a tendance à baisser rapidement, en raison des progrès technologiques qui affranchissent bon nombre d'entre eux astreints jusque-là à des tâches ardues.

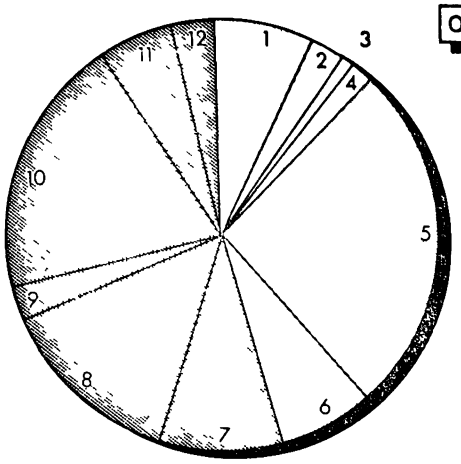
Il faut avouer que les diminutions de main-d'oeuvre observées au niveau de ce type d'activités sont conformes à une

tendance généralisée dans les Etats plus développés. La situation de 1961, qui conférait à cette région plus de 40% de sa force de travail dans le secteur primaire, est chose du passé (cf. figure #7).[1] Aujourd'hui, selon nos évaluations, ce secteur regrouperait un peu moins de 15% de la main-d'oeuvre d'ensemble de la région (6,500 travailleurs environ sur une population active de 45,000). L'Abitibi-Témiscamingue demeure encore un vaste réservoir de ressources nécessaires à l'approvisionnement des centres industriels du sud de la province. Les activités de type primaire ont, pendant longtemps, entretenu une certaine illusion de prospérité dans la région. Aujourd'hui, il est plus facile de mesurer jusqu'à quel point le devenir de ce territoire a été façonné par des impératifs politiques ou économiques dictés depuis l'extérieur (e.g.: emprise du capital ontarien sur le secteur minier régional).

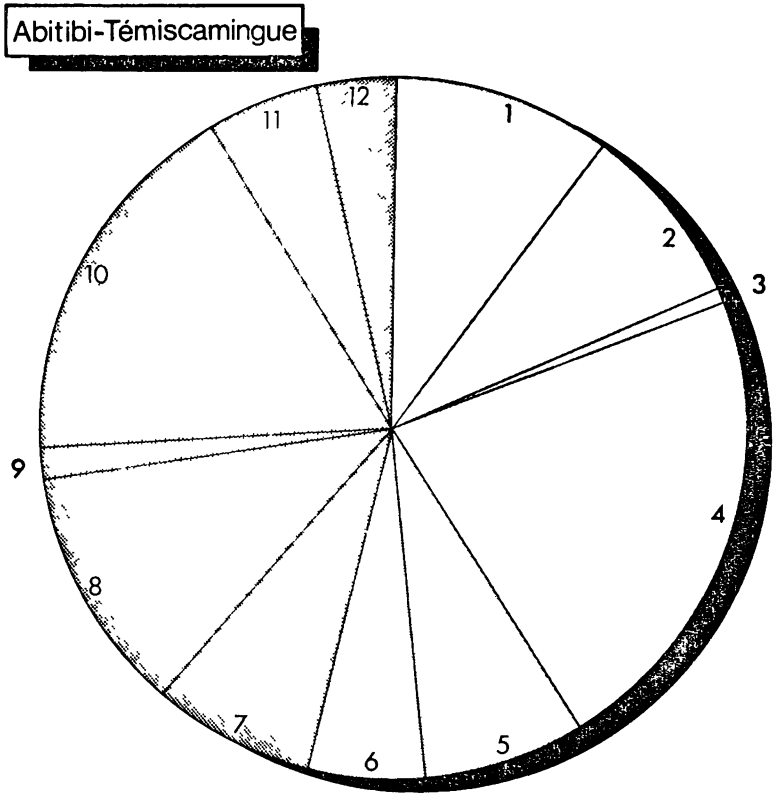
La possibilité d'échapper au carcan imposé par le secteur primaire demeure lointaine. Le Nord-Ouest québécois ne peut s'affranchir qu'incomplètement d'un modèle de croissance marqué, avant tout, par l'emprise d'activités liées à l'extraction des ressources. Comme le faisait valoir Réal Bouvier dans un article paru dans "La Presse", il y a quelques années: "La région du Nord-Ouest québécois s'accroche péniblement à

1.- Les données utilisées pour l'élaboration de ce graphique datent de 1961; elles demeurent encore au début de 1974 les seules disponibles pour la région. Recensement fédéral, Catalogue 94-521, bulletin 3.2-5.

FIGURE # 7



Main-d'oeuvre selon la division industrielle Région/Québec en 1961



LÉGENDE

SECTEUR PRIMAIRE
SECTEUR SECONDAIRE
SECTEUR TERTIAIRE

1 Agriculture
2 «Forestage»
3 Pêche et trappage
4 Mines, carrieres, etc
5 Industrie manufacturière
6 Construction
7 Transports et communications
8 Commerce
9 Finances, Assurance, etc
10 Services sociaux, etc
11 Administration et défense
12 Autres

Source: Statistique Canada, 1961.

Conçue: JM Realisee: GL

une économie basée essentiellement sur ses richesses naturelles". (Bouvier, 1970, /073/, p. A-5.) Ce qui est dommage, c'est que toute réduction de l'importance du secteur primaire suppose la mise sur pied d'activités de substitution. Nous aurons maintenant l'occasion de voir comment le secteur manufacturier et les services s'acquittent de cette tâche.

3.2 LES DIFFICULTES DU DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL REGIONAL

Après avoir esquissé les traits marquants du secteur primaire régional, il convient maintenant d'analyser plus à fond les activités secondaires qui englobent la production manufacturière de même qu'une division industrielle particulière, soit la construction. Ce dernier groupe est souvent incorporé au secteur des services, mais pour les besoins de notre étude, nous avons préféré le rattacher au secteur secondaire. Quant aux activités manufacturières, elles sont rattachées au système de classification de Statistiques Canada.[1] Nous allons d'abord distinguer les principaux secteurs de production privilégiés dans le Nord-Ouest québécois. Par la suite, nous nous attarderons plus spécifiquement à discerner les faiblesses de l'armature industrielle régionale.

3.2.1 - Les secteurs manufacturiers dominants.

Les groupes d'industries privilégiés dans la région

1.- Le manuel suivant sert de base à une telle classification: Canada (1963): Manuel de la classification - type des industries, Ottawa: Imprimeur de la Reine, 75 p.

sont au nombre de trois: le bois, les pâtes et papier et l'industrie métallique primaire. A eux seuls, ces groupes correspondaient en 1968 à 99% de la valeur des expéditions en provenance du Nord-Ouest (cf. tableau #13). L'emprise d'activités

Tableau #13: Ventilation des industries manufacturières régionales, 1966-68

	1966		1968	
Groupes majeurs d'industrie	Nombre d'employés	Valeur des expéditions en millions $	Nombre d'employés	Valeur des expéditions en millions $
Bois	2040	31,516.000	2118	45,829.000
Papier	824	24,604.000	1133	47,861.000
Industrie métallique primaire	688	199,836.000	560	191,500.000
Aliments et boissons	549	14.500	569	15.300
Imprimerie, édition, etc	107	1.200	150	1.600
Produits métalliques	112	2.000	136	3.200
Autres	38	.500	116	1.300
TOTAL	4358	256,034.200	4782	285,611.400

Source: Mission de planification (1970), Esquisse du Plan, p. 54.

liées à l'exploitation des ressources naturelles ne fait pas de doute. Elle est à ce point forte qu'elle freine littéralement

une ventilation véritable de la production industrielle régionale. Si on excepte ces trois premiers secteurs, on voit nettement que le palmarès manufacturier se résume à peu de chose. Raoul Blanchard n'était quand même pas loin de la vérité lorsqu'il employait l'expression: "industrie insignifiante" pour désigner le secteur manufacturier du Nord-Ouest (Blanchard, 1954, /007/, p. 296...).

Si on examine de plus près les groupes industriels privilégiés, on note d'abord l'importance primordiale des secteurs bois et papier. Le premier regroupe, avant tout, les scieries qui, en 1971, étaient au nombre de 29 dans la région (5% des scieries de l'ensemble de la province). Il faut remarquer que 5 ans plus tôt, elles étaient au nombre de 37. La production de bois d'oeuvre en provenance de la région administrative du Nord-Ouest s'est accrue sensiblement depuis 1966, sauf en 1970, où elle a enregistré une légère baisse. La quantité de bois d'oeuvre produite en 1966 s'élevait à 327,324 M.p.m.p.[1] soit plus de 23% de la production totale du bois d'oeuvre au Québec. En 1971, la quantité produite s'élevait à 544,443 M.p.m.p., soit 31% de l'ensemble de bois coupé au Québec[2].

1.- Unité de mesure qui correspond au pied mesure planche soit: un pied de longueur par un pied de largeur par un pouce d'épaisseur. M.p.m.p. = 1000 pieds mesure planche.

2.- Les statistiques précédentes sont tirées de divers numéros des publications Québec (1966-1971): Scieries et statistiques des produits forestiers, Québec: Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Il est significatif de constater que la valeur des expéditions de bois d'oeuvre en provenance de la région ne correspondait en 1971 qu'à 25% de la valeur totale pour l'ensemble de la province ($40,759,000 vs $162,546,300). L'écart qui existe entre la production et la valeur des expéditions tient en bonne partie au fait que les résineux comptent pour plus de 97% de la production régionale alors qu'au niveau de la province leur part n'est que de 88% de la production totale du bois d'oeuvre. Voilà un indice sérieux de l'emprise de certaines essences: épinette noire, sapin et pin gris.

En plus des activités de sciage, le secteur du bois regroupe des usines de contreplaqués de même que des petites entreprises spécialisées dans des productions diverses: portes et chassis, fonds de panier, etc. Ce secteur demeure encore aujourd'hui le principal employeur manufacturier de la région. Ainsi, en 1967, on y retrouvait près de 45% de la main-d'oeuvre industrielle régionale[1]. Les tendances plus récentes laissent supposer une baisse d'emploi dans le secteur du bois avec la diminution croissante des usines de sciage par suite d'une mécanisation accrue des opérations et d'une contraction des marchés.

Le second secteur industriel d'importance dans la région est celui du papier. Quoiqu'intimement lié à l'industrie du bois, celui-ci s'en détache pour diverses raisons. Tout

---

1.- Selon certains estimés du Ministère de l'Industrie et du Commerce dans: (Québec, 1970, /197/, p. 28).

d'abord, il était jusqu'à tout récemment aux mains de deux compagnies internationales d'importance, soit la Compagnie canadienne internationale du papier et la Domtar Pulp and Kraft Paper Ltd. Ces deux grands fabricants de pâtes employaient, à eux seuls, plus de 1,000 employés en 1968 dans deux usines: une située à l'extrémité sud de la région à Témiscaming et l'autre, plus récente, à Lebel-sur-Quévillon. Enfin, il faut reconnaître que la valeur des expéditions à partir de ces deux usines était supérieure, en 1968, à la valeur équivalente de tout le secteur du bois.

Le groupe industriel pâtes et papier est marqué par la présence de deux usines qui appartiennent à des époques bien distinctes. La première, soit l'usine de Kipawa de la C.I.P.[1] date de 1920 et ne répond pas à maints égards aux exigences modernes de la production:

> "Le problème tient en partie à l'âge excessif de certaines installations. Non seulement leurs coûts sont-ils élevés par rapport aux usines modernes automatisées, mais leurs systèmes de contrôle de la pollution ne peuvent satisfaire aux normes actuelles. Ceci a conduit à la fermeture d'un certain nombre d'usines... Ces fermetures, et particulièrement dans le cas où l'usine constitue localement la seule source d'emploi, peuvent amener des conséquences sociales difficiles." (Canada, 1973, /126/, p. 76.)

Sa survie, comme on peut le deviner à partir des propos qui précèdent, tient pour une large part à un souci des gouverne-

---

1.- Il est bon de noter qu'à la fin de l'été 1973, l'usine de Kipawa, fermée depuis plusieurs mois, fut rachetée par un groupe d'anciens cadres et employés de la C.I.P. grâce à certains avantages consentis par les gouvernements provincial et fédéral.

ments en place d'éviter des détériorations socio-économiques qui éventuellement risqueraient d'être explosives.

En plus d'une usine subventionnée, le Nord-Ouest possède une seconde industrie de pâte depuis 1967. Cette nouvelle entreprise localisée à Lebel-sur-Quévillon a profité du désenclavement réalisé par la percée du tracé ferroviaire Barraute - Chibougamau pour s'assurer l'exploitation des richesses forestières de cette portion Nord-Est de la région. Les installations de la compagnie Domtar sont venues apporter un complément essentiel au groupe industriel pâtes et papier, qui connaissait depuis quelques années une période difficile. Des spécialistes du secteur forestier entrevoient la création d'une nouvelle usine de pâte. "Un rapport du Ministère des Terres et Forêts mentionne la possibilité d'implantation d'une autre pulperie dans le Nord-Ouest et aux sources d'approvisionnement indiquées nous croyons qu'il serait bon d'ajouter les copeaux des scieries" (Québec, 1970, /197/, p. 38).

Les groupes d'industries liés à l'utilisation du bois ne sont pas les seuls à tenir une place de choix dans la région. Il est un autre groupe, soit les industries métalliques primaires, qui ne sont pas négligeables. En 1967, ce groupe rassemblait moins de 12% de la main-d'oeuvre manufacturière régionale, pourtant c'est plus de 67% de la valeur des expéditions régionales qu'il représentait (Ibid, p. 54). Encore une fois, ce groupe est monopolisé par deux entreprises, soit la fonderie de la mine Horne à Noranda et la Quebec Iron Foundries située,

elle aussi, dans la même ville. La production de ces usines a une destination fort différente. La première entreprise alimente une usine d'affinage de Montréal en anodes de cuivre, alors que la seconde produit des boulettes de fer couramment utilisées dans des concasseurs à minerai. Il est certain que ce groupe industriel demeure largement tributaire des fluctuations récentes dans le secteur de l'extraction minière.

Les autres groupes majeurs d'industrie sont par ordre de la valeur de leurs expéditions: les aliments et boissons, les produits métalliques, l'imprimerie, le matériel de transport, la machinerie; les autres occupent une place négligeable. Voilà esquissée la place respective des secteurs manufacturiers de la région. Il est intéressant de constater que, depuis 1966, il existe une tendance à la diversification de la production manufacturière qui, quoiqu'encore timide, ne peut qu'avoir des effets bénéfiques à long terme pour la stabilité de l'économie régionale.

3.2.2 - Les obstacles qui affectent la structure industrielle régionale

La structure industrielle de la région est handicapée par toute une série d'obstacles que nous analyserons maintenant plus en détail. Le premier a trait à ces liaisons étroites, que ne cesse d'entretenir le secteur manufacturier régional, avec les sources de matières premières. Il s'en suit une dispersion des forces dans un très vaste territoire. Les usines

sont réparties d'une telle façon qu'il devient impossible de dégager un centre industriel vraiment fort. Au contraire, les localisations industrielles dans la région, en obéissant aux emplacements dictés par les ressources, ont favorisé un saupoudrage d'investissements qui n'est pas tellement compatible avec une croissance optimale.

Un second trait de l'infrastructure industrielle est la faiblesse de son dynamisme. Cette situation découle de la place qui lui est faite à l'échelle de la province, et de difficultés qui lui sont propres. A l'échelle du Québec, il est évident que la croissance industrielle de l'agglomération montréalaise a des répercussions immédiates sur la capacité des régions périphériques de se doter d'entreprises manufacturières véritables. Lorsqu'on sait qu'une région économique, comme celle de Montréal, s'accaparaît, en 1961, plus de 56.3% des expéditions manufacturières de la province, il n'est pas difficile de se convaincre qu'avec un maigre 2.3%, l'Abitibi-Témiscamingue est voué à un rayonnement médiocre (cf. tableau # 14). Cette région, en plus de se classer loin derrière l'agglomération montréalaise en ce qui a trait à l'importance de ses expéditions manufacturières, occupe une place peu enviable comparativement à d'autres régions économiques: la Mauricie, les Cantons de l'Est, Richelieu.

La production manufacturière de la région est aussi fortement liée au marché de la province pour ses expéditions. Par exemple, en 1961, la production manufacturière du Nord-Ouest québécois était dirigée à plus de 77% vers le reste de la

TABLEAU # 14: Importance relative des diverses régions économiques dans les expéditions manufacturières du Québec, par destination - 1961

Régions	Québec %	R. (rang)	Autres provinces %	R. (rang)	Etrangers %	R. (rang)	Total %	R. (rang)
Gaspésie	0.9	13	0.1	13	1.0	11	0.7	13
Bas Saint-Laurent	1.1	11	0.4	11	0.2	13	0.7	13
Saguenay-Lac-St-Jean	2.5	9	1.3	8	19.9	2	4.7	5
Québec	4.9	4	3.1	5	5.4	6	4.4	6
Chaudière	3.2	7	1.0	10	0.3	12	2.1	9
Mauricie	4.1	5	5.4	4	16.6	3	6.4	4
Bois Francs	2.2	10	1.1	9	0.2	13	1.5	11
Cantons de l'Est	6.4	3	8.7	2	3.3	8	6.6	3
Richelieu	8.3	2	7.2	3	7.6	4	7.9	2
Montréal	57.7	2	66.3	1	30.3	1	56.3	1
Laurentides	4.0	6	3.1	5	1.2	10	3.3	7
Outaouais	1.0	12	2.0	7	6.3	5	2.1	9
Abitibi-Témiscamingue	3.2	7	0.2	12	3.0	9	2.3	8
Côte-Nord - Nouveau-Québec	0.5	14	0.1	13	4.4	7	1.0	12
	100		100		100		100	

Source: Pépin, 1969, /155/ p. 208.

province alors qu'au niveau provincial, la moyenne par région économique se chiffrait à 54.1% (Girard, 1970, /023/, p. 320). Un tel état de fait démontre la soumission étroite qui lie la production manufacturière de l'Abitibi-Témiscamingue aux besoins de consommation des entreprises et des communautés du sud de la province. Il y a lieu de s'étonner lorsque l'on constate que la part de la production manufacturière dirigée vers les autres provinces canadiennes se chiffrait à 3%, alors que la moyenne provinciale dépassait, en 1961, 31% (Ibid, p. 320).

Une région comme le Nord-Ouest québécois joue un rôle effacé sur le plan manufacturier. L'emploi dans ce secteur, le nombre d'établissements et la valeur des expéditions nous donnent un portrait assez juste de son dynamisme réel (tableau #15). Les données qui suivent sont tirées de compilations statistiques réalisées par le Ministère de l'Industrie et du Commerce. Même si elles ne s'appuient pas sur les mêmes définitions que les recensements fédéraux, ces compilations nous fournissent une vue d'ensemble des déséquilibres qui affectent le secteur manufacturier au Québec.

Tableau #15: Statistiques des industries manufacturières par régions administratives en 1964.

Régions	Etablissements		Employés		Valeur des expéditions	
	Nombre	%	Nombre	%	$'000	%
Montréal	7,094	63.3	319,713	69.6	6,166,410	67.2
Nord-Ouest	182	1.5	4,542	0.9	205,336	2.2
Province	11,229	100.0	463,818	100.0	9,180,096	100.0

Source: Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Statistiques des industries manufacturières, 1964, citées dans (Girard, 1970, /023/, p. 88).

Des écarts aussi prononcés constituent des indices certains de la marginalité de certaines régions sur le plan manufacturier. Ces indices sont, par ailleurs, renforcés par des caractéristiques propres à la production manufacturière en région périphérique. Tout d'abord, les entreprises sont de faible taille et leur production, trop fréquemment, revêt un caractère artisanal. Qu'il suffise de mentionner qu'en 1969: "plus du tiers des établissements manufacturiers de la région n'employaient que 4 personnes ou moins" (Québec, 1970, /197/, p. 20). Le caractère artisanal de la production est lié au même phénomène. En effet, il est à peu près impossible, dans des usines d'aussi faible dimension, d'envisager une production de masse qui ferait appel à une haute technicité.

Il existe un autre trait marquant des entreprises manufacturières en région périphérique. La plupart des usines sont à caractère familial et donc il n'est pas surprenant de constater qu'elles ne parviennent que difficilement à s'assurer une expansion véritable au-delà d'un certain seuil. Ce seuil, quoique difficile à préciser, correspond à la capacité qu'ont des individus de gérer adéquatement leurs biens. La faiblesse du marché régional de consommation (environ 165,000 habitants) force les entrepreneurs du Nord-Ouest québécois à percer sur des marchés et à faire face à des concurrents autrement mieux armés.

Si on fait exception d'une dizaine d'entreprises manufacturières d'échelle respectable (i.e. de plus de 100 travail-

leurs), qui sont à même de s'assurer un rayonnement extra-régional, force nous est de constater que les quelque 120 autres entreprises sont handicapées au départ par leur taille[1]. Dans une étude confidentielle menée en 1972 par une firme de recherche afin d'évaluer le potentiel industriel du Nord-Ouest québécois, on a fait état de toute une série de problèmes qui affectent des entreprises manufacturières de la région[2]. (Houle et Blouin, 1972, /141/, 102 p.) Il ressort de cette étude que la plupart des dirigeants d'entreprises se plaignent d'insuffisances réelles en matière d'aide technique ou financière. L'absence de firmes de conseillers en génie industriel aussi bien qu'en marketing et en finances freine l'expansion de nombreuses usines de taille limitée.

Pour donner une idée du genre de problèmes qui confrontent les petites entreprises manufacturières de la région, les auteurs de cette étude nous offrent divers exemples. Ainsi, une usine de fonds de panier, en 1972, vendait sa production à un prix moindre que le prix payé pour la vente de bois de construction mesuré en équivalence. De telles aberrations ne peuvent s'expliquer que par un manque de savoir-faire dans l'établissement de politiques de vente. Les industriels de la région sont fréquemment à la merci de conditions de production et de vente

---

1.- Ces évaluations sont tirées du Répertoire industriel Scott pour le Québec (Scott's, 1970, /181/, 641 p.).

2.- Nous avons pu prendre connaissance de cette étude grâce au concours de M. Jean-Claude Jeannoteau, délégué industriel du Ministère de l'Industrie et du Commerce en poste à Rouyn.

sur lesquelles ils n'ont que peu de prise. Trop souvent, l'éparpillement du potentiel manufacturier de la région contrecarre les projets de mise en commun des ressources humaines et financières qui seraient nécessaires aux petites et moyennes entreprises.

3.2.3 - Le demi-échec des mesures d'aide gouvernementale

Jusqu'à ces dernières années, l'aide technique et financière apportée aux industries de la région s'est fait attendre. Il s'en suit que de nombreuses entreprises éprouvent des difficultés sérieuses. "On peut même croire que bon nombre de scieries devront fermer leurs portes à moins qu'elles ne réussissent à se regrouper et à s'offrir des services de vente, des services administratifs et des services de recherches communs" (Québec, 1970, /197/, p. 33). Ces problèmes liés au développement du secteur industriel régional ne sont qu'en partie solutionnés par les investissements réalisés par les divers gouvernements dans la région.

L'attribution de prêts et de subventions aux activités manufacturières régionales est un indice significatif de leur croissance véritable. Durant ses deux premières années d'opération, l'Office du crédit industriel du Québec n'a accordé aucun prêt dans la région du Nord-Ouest québécois. Depuis, soit pour l'année fiscale 1970 et 1971, cet Office a consenti 5 prêts, pour un montant total de plus de $900,000. (Québec, 1971, /169/, p. 21.) Il va de soi que l'attribution de ces

prêts est fonction de la demande à travers les régions du Québec mais elle tend à respecter quand même l'importance relative de la production manufacturière de chacune d'elle. C'est ainsi que la région administrative du Nord-Ouest, qui disposait en 1970 de 2.1% de la valeur des expéditions du Québec, s'est vue accorder 2.4% de prêts de l'Office du crédit industriel entre les années 1967 et 1971. (Ibid, p. 22.)

En plus de l'Office du crédit industriel, le gouvernement du Québec a autorisé la création de fonds industriels. La loi des fonds industriels créée en 1961 permet aux municipalités de constituer un fonds industriel par l'émission d'obligations devant servir à financer le développement du secteur manufacturier régional. "Depuis l'entrée en vigueur de cette loi, c'est-à-dire du 21 juin 1968 jusqu'au mois d'août 1970, le gouvernement du Québec a retenu, pour cette région, des primes totalisant $2,087,707. Cela représente 8.4% des primes totales retenues au Québec ($24,826,498); 120 nouveaux emplois furent ainsi créés." (Québec, 1970, /197/, p. 52.) A cette aide, il faut ajouter les efforts déployés à l'échelon fédéral pour ne pas se laisser damer le pion par les autres niveaux de gouvernement.

L'aide fédérale emprunte deux canaux principaux soit les prêts consentis par la Banque d'Expansion industrielle et les subventions au développement régional du Ministère de l'Expansion économique régionale. Pour donner une idée de l'impact de ces organismes dans la région: "entre le 1er octobre 1968 et le 30 septembre 1970, la B.E.I. a effectué 8 prêts

dans le secteur industriel pour un montant de $661,000.". (Ibid, p. 55.) Quant au Ministère de l'Expansion économique, ses subventions se chiffrent à approximativement $1,204,930. pour la même période.[1] Les offres de ce ministère "sous forme de subventions ou de garanties de prêts sont un moyen d'accroître ou de conserver les occasions d'emploi dans les régions et les zones que le gouverneur en conseil a désignées pour y favoriser l'expansion économique et le relèvement social à l'aide de mesures spéciales". (Canada, 1973, /126/, p. 2.)

C'est ainsi que le Nord-Ouest québécois, en tant que région désignée, a pu, au cours des dernières années, bénéficier de plusieurs stimulants au développement industriel. L'examen des récents rapports concernant les subventions au développement régional démontre qu'à cet égard, les entreprises liées à la transformation du bois sont les plus avantagées. Par exemple: Forex Inc. de Val d'Or s'est vu offrir une subvention de $668,000., Howard Bienvenu Inc. de La Sarre un montant de $244,980. et plus récemment, Tembec Forest Products Inc. de Temiscaming a reçu une subvention totale de $4,414,500. A ces industries, liées directement à une première transformation du bois, il faut ajouter deux entreprises nouvelles spécialisées dans la construction de maisons modulaires qui, elles aussi, ont bénéficié de subventions appréciables.[2]

1.- Donnée recueillie lors d'une rencontre avec un représentant du Ministère de l'Expansion économique régionale à Ottawa.

2.- Les données fournies ici sont tirées de divers rapports mensuels du Ministère de l'Expansion économique régionale concernant des offres de subvention. (Canada, 1973, /127/).

Ces diverses mesures d'aide jouent un rôle capital dans le devenir d'une région comme l'Abitibi-Témiscamingue. L'industrie doit, pour assurer sa croissance, compter sur des subventions ou des prêts renouvelables, faute de quoi elle est vouée au dépérissement à plus ou moins brève échéance. L'usine Tembec à Temiscaming est un exemple éloquent des politiques de consolidation sociale adoptées par divers paliers gouvernementaux. Cette ancienne usine de la C.I.P., rachetée par d'anciens dirigeants, a bénéficié de subsides et de facilités multiples de façon à garantir la stabilité de l'emploi dans cette ville. Les politiques d'aide gouvernementale sont souvent une forme d'assistance sociale déguisée. Par crainte d'investir dans des entreprises qui pourraient concurrencer directement le secteur privé, l'Etat, il faut le déplorer, opte souvent pour un saupoudrage d'investissements dans des industries de remplacement.[1]

L'activité manufacturière régionale, intimement liée à l'utilisation des ressources naturelles, est fortement dispersée dans la région. Cette situation va à l'encontre de l'idée même de l'industrie, impliquant une double concentration sur le plan spatial et financier. On peut, à partir d'un état de fait semblable, dégager toute une série de problèmes inter-reliés.

1.- Une industrie de remplacement correspond ici à une usine qui prend la relève d'une entreprise disparue ou réaménagée. Il s'agit alors soit d'une nouvelle usine ou plus simplement de modifications dans la structure administrative d'une entreprise déjà existante.

Le Nord-Ouest québécois est une région industrielle marginale. Pour nous en convaincre, il nous a suffit d'étudier les caractéristiques et les principaux handicaps du secteur secondaire. Tant et aussi longtemps que la production manufacturière régionale sera limitée à une première transformation des ressources naturelles, et tant que la région ne réussira pas à effectuer une percée au niveau des secteurs de pointe, il sera illusoire pour le Nord-Ouest québécois d'ambitionner un jour une affirmation véritable sur le plan industriel. L'accession de la région à une véritable industrialisation demeure utopique, compte tenu d'un contexte de production qui, dans les faits, lie trop étroitement le secteur manufacturier aux activités associées à l'extraction de matières premières. L'accession à la croissance sur le plan industriel implique qu'une région comme l'Abitibi-Témiscamingue parvienne à s'affranchir, au moins partiellement, d'une emprise beaucoup trop forte du secteur d'activité primaire de sa dépendance à l'égard des marchés et des centres de décision extérieurs à la région.

3.2.4 - Le statut temporairement avantageux du secteur de la construction

L'examen du secteur manufacturier serait incomplet si on n'y ajoutait une brève analyse des activités du domaine de la construction. Si nous avons inclus la construction dans le secteur secondaire, c'est que, comme le remarque deux géographes américains: "... it is clear that construction has many of the

same characteristics as manufacturing. The assembly of an automobile and the "assembly" of a house both involve the bringing together of semifinished materials and forming them into usable structures". (McCarty, Lindberg, 1966, /042/, p. 201).

Au recensement de 1961, la main-d'oeuvre régionale incorporée à la division industrielle "Construction" se chiffrait à 2,564 travailleurs, soit 5.4% de la main-d'oeuvre d'ensemble. Au même moment, 7.2% de la main-d'oeuvre totale du Québec se retrouvait dans cette même catégorie.[1] C'est donc dire que les besoins des chantiers de construction régionaux étaient, à ce moment du moins, inférieurs à la moyenne provinciale. L'évolution récente de la valeur des permis de bâtir, émis pour la construction, fait voir une stabilisation particulièrement significative (cf. tableau #16). La part relative dévolue au Nord-Ouest québécois est assez faible si on tient compte du fait que cette région dispose de près de 3% de la population totale du Québec.

Tableau #16: Valeur des permis de bâtir délivrés pour la construction domiciliaire et non-domiciliaire. Région/Québec 1970-1972

Années	Abitibi-Témiscamingue		Québec (province)	
	($'000)	%	($'000)	%
1970	22,604,000	2.4	923,372,000	100
1971	16,497,000	1.5	1,086,978,000	100
1972	18,623,000	1.5	1,229,864,000	100

Source: Statistiques, revue du Ministère de l'Industrie et du Commerce, Volume XII, No 1, 1973, p. 48.

1.- Données tirées du recensement de la main-d'oeuvre par division industrielle en 1961, catalogue 94-521, bulletin 3.2-5, Statistique Canada.

Depuis l'accroissement du nombre de fermetures de mines, la construction domiciliaire a connu un fléchissement important à l'échelle de l'ensemble de la région. Par contre, dans certaines villes, c'est particulièrement le cas à Matagami, à Lebel-sur-Quévillon de même que dans les principales agglomérations de la région, on a observé une tendance contraire. A Rouyn-Noranda, le nombre de logements parachevés est passé de 100 en 1961 à 145 pour l'année 1971. En 1972, ceux-ci atteignaient même près de 200 (soit 194). Après une baisse considérable au milieu de la décennie 1960, la construction domiciliaire a connu un regain de vitalité depuis quelques années.[1]

L'accroissement du nombre de constructions nouvelles est de nature à surprendre le visiteur qui parcourt les principales villes de la région et qui apprend du même coup la diminution des effectifs dans plusieurs d'entre elles. Cette situation est imputable à un réaménagement interne du cadre urbain. Nombre de logements, après moins de cinquante ans d'usage, ont atteint une limite de vétusté. Il s'agit alors pour les propriétaires d'entreprendre des réparations coûteuses ou plus simplement de démolir le tout et de reconstruire à neuf. Dans bien des cas, le fractionnement des familles nombreuses appelle un déplacement des enfants à l'intérieur d'un même périmètre urbain.

1.- Données statistiques tirées de divers numéros de la revue: Statistiques, du Ministère de l'Industrie et du Commerce, (Québec, /199/).

L'industrie de la construction dans la région a bénéficié du caractère jusqu'ici semi-permanent de l'habitat domiciliaire, en particulier dans les villes. A cela, s'ajoute l'érection de nombreux édifices à caractère institutionnel depuis quelques années: CEGEP, polyvalentes, hôpitaux, édifices gouvernementaux, etc. "Au cours des prochaines années... une croissance marquée est attendue dans le secteur du bien-être (maisons pour l'enfance inadaptée, pour les vieillards, etc.)" (Mission de planification, 1970, /149/, p. 56.) Le Nord-Ouest québécois est, pour le moment, à se doter d'infrastructures sur le plan des services communautaires qui exigent des mises de fonds considérables au niveau de la construction. Une fois cette vague passée, de même que les travaux de la Baie James, il ne serait pas surprenant d'assister à une stabilisation dans ce secteur.

L'analyse des secteurs d'activité primaire et secondaire nous a permis d'apprécier jusqu'à quel point la main-d'oeuvre régionale est liée à des activités déterminées par la présence de ressources naturelles. Que ce soit l'extraction ou plus strictement une première transformation de ces richesses, nous avons là des conditions de production qui façonnent directement le profil de l'emploi dans une région. Au-delà de l'emprise de ces ressources, on peut, de plus en plus clairement, identifier un secteur d'activité marqué par la demande pour des biens matériels et immatériels. Les services sont autant de réponses aux besoins sophistiqués de populations avides d'un style de vie

urbain et d'habitudes de consommation fort diversifiées. Nous avons là ouvert une voie supplémentaire pour notre recherche sur le caractère marginal du Nord-Ouest québécois.

3.3 LES DEFICIENCES DES SERVICES OFFERTS A LA POPULATION REGIONALE

L'analyse du secteur tertiaire régional implique que nous saisissions les dimensions propres aux activités de ce secteur. Celles-ci sont marquées par les traits suivants: "they are performed for compensation and they satisfy human wants... In addition, it is ordinarily acknowledged that the services are quite perishable, are not capable of being stored, and must be consumed when and where they are rendered." (McCarty, Lindberg, 1966, /042/, p. 114). Les caractéristiques pré-citées démontrent les liens étroits qui unissent les services à une certaine demande de même qu'à des milieux spécifiques où ils sont plus susceptibles d'être dispensés.

3.3.1 - La place croissante des services liés à l'urbanisation actuelle

L'emprise des activités tertiaires est loin d'être illusoire. Selon une étude du Ministère de l'Expansion économique régionale: "en 1961, quelque 59 pour cent de la main-d'oeuvre québécoise était employée dans le secteur tertiaire, proportion qui a augmenté à 67 pour cent en 1971". (Canada, 1973, /126/, p. 34). Si on tient compte de cette tendance, cela

signifierait une hausse de près de 7% dans le Nord-Ouest québécois, la main-d'oeuvre régionale du secteur tertiaire passant de 51% en 1961 à 57.9% en 1971.[1] Dans les faits, on peut prévoir que l'accroissement au sein des services, durant cette période, a été plus considérable que la moyenne provinciale, compte tenu des pertes d'emploi nombreuses observées récemment dans les secteurs de l'extraction forestière et surtout minière. Le Nord-Ouest québécois, pas plus que les autres regions du Québec, n'échappe à un envahissement croissant des services dans sa structure d'emploi. On est souvent porté à croire que seuls les grands centres sont à même de pourvoir aux besoins des populations en services de toute sorte. On observe cependant de plus en plus que la population des régions périphériques: "aspire à des services d'aussi bonne qualité que ceux qui sont offerts dans les centres". (Rapport de la Mission, 1970, /149/, p. 107).

Une meilleure connaissance des écarts entre régions rend ces derniers difficilement tolérables par les communautés qui ont le sentiment d'être victimes de conditions contre lesquelles elles ont peu de recours. On peut se demander ce que des centres de faible dimension, éloignés les uns des autres et des pôles nationaux de développement sont à même d'offrir, comme services, à leur population. Lorsqu'on sait que la région administrative du Nord-Ouest compte à peine sept villes de

---

1.- Dans ces compilations fédérales, on inclut la division: Construction au sein des activités tertiaires.

plus de 4,000 habitants (Amos, La Sarre, Val d'Or, Malartic, Senneterre, Rouyn et Noranda) et qu'aucune d'entre elles n'atteint 20,000 habitants en 1971, on peut se faire une idée du rayonnement relatif de l'armature urbaine régionale.

Le tableau #17, bien que datant de 1969, nous permet de dégager l'emprise des régions de Montréal et de Québec qui, à elles seules, regroupent plus de 53% des municipalités du Québec. Dès qu'on s'éloigne de ces deux entités, on note une décroissance importante du nombre de municipalités. Avec 69 municipalités, le Nord-Ouest québécois ne peut prétendre s'assurer un véritable dynamisme urbain, compte tenu de la dimension de ces centres et de leur isolement relativement les uns aux autres (cf. carte #5). Dans un territoire de la dimension de l'Abitibi-Témiscamingue, il faut compter environ une heure de trajet en voiture pour joindre deux villes d'une certaine importance. La prestation de services d'une ville à l'autre présente, dans de tels cas, des obstacles non-négligeables.

Le secteur d'activité tertiaire n'a cessé de croître dans la région. Cette croissance n'est pas redevable strictement au dynamisme des centres urbains en place. Elle est, au contraire, issue d'une incapacité de certains pôles méridionaux d'étendre leur aire d'influence de façon à englober un arrière-pays trop vaste. Faute d'être incorporé à une orbite métropolitaine, le Nord-Ouest québécois a dû se doter d'équipements et de toute une infrastructure de services à même de pallier aux limites physiques imposées aux échanges. L'augmentation des

Tableau #17: Municipalités du Québec par types et par régions administratives, 1969.

Régions administratives	Cités et villes	Villages	Paroisses	Cantons	Cantons Unis	Sans désignation	Total
Bas St-Laurent et Gaspésie	11	16	57	12	-	63	159
Saguenay et Lac St-Jean	17	21	16	11	-	25	90
Québec	56	66	161	13	2	96	394
Trois-Rivières	18	41	81	9	1	33	183
Cantons de l'Est	15	21	7	33	-	29	105
Montréal	109	89	178	31	-	65	472
Outaouais	9	23	7	41	8	38	126
Nord-Ouest	16	6	11	8	1	27	69
Côte-Nord	7	9	2	3	1	14	36
Nouveau-Québec	1	-	-	-	-	-	1
TOTAL	259	292	520	161	13	387	1635

Source: Annuaire du Québec, 1972, p. 35.

MUNICIPALITES D'ABITIBI

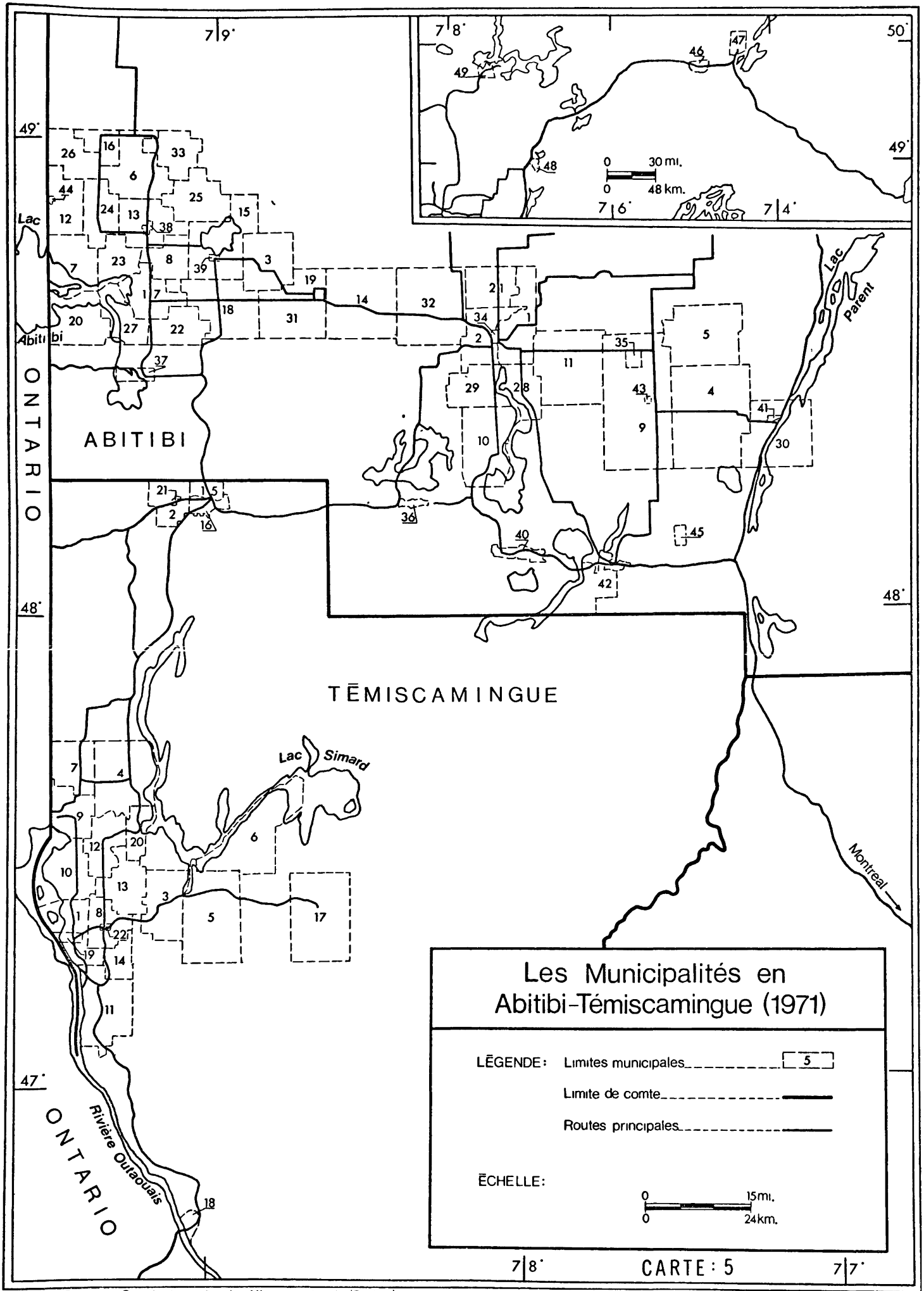
1. Amos-Est
2. Amos-Ouest
3. Authier
4. Belcourt
5. Champneuf
6. Clermont
7. Clerval
8. Colombourg
9. Fiedmond-Garraute
10. La Motte
11. Landrienne
12. La Reine
13. La Sarre
14. Launay
15. Macamic
16. Normétal
17. Palmarolle
18. Poularies
19. Privat
20. Roquemaure
21. St-Félix-de-Dalquier
22. Ste-Germaine-Boulé
23. Ste-Hélène-de-Mancebourg
24. St-Jacques-de-Dupuy
25. St-Janvier
26. St-Lambert
27. St-Laurent
28. St-Marc-de-Figuery
29. St-Mathieu
30. Senneterre
31. Taschereau
32. Trécesson
33. Val-St-Gilles
34. Amos (v)
35. Barville (v)
36. Cadillac (v)
37. Duparquet (v)
38. La Sarre (v)
39. Macamic (v)
40. Malartic (v)
41. Senneterre (v)
42. Val d'Or (v)
43. Garraute (vi)
44. La Reine (vi)
45. Pascalis (vi)
46. Chapais (v)
47. Chibougamau (v)
48. Lebel-sur-Quevillon (v)
49. Matagami (v)

MUNICIPALITES DU TEMISCAMINGUE

1. Duhamel-Ouest
2. Evain
3. Fugèreville
4. Guérin
5. Latulipe & Gaboury
6. Moffet
7. Nédelec
8. Notre-Dame-de-Lourdes-de-Lorrainville
9. Notre-Dame-du-Nord
10. St-Bruno-de-Guigues
11. St-Edouard-de-Fabre
12. St-Eugène-de-Guigues
13. St-Isidore
14. St-Placide-de-Béarn
15. Noranda (c)
16. Rouyn (c)
17. Belleterre (v)
18. Temiscaming (v)
19. Ville-Marie (v)
20. Angliers (vi)
21. Evain (vi)
22. Lorrainville (vi)

(c) = cité (v) = ville (vi) = village

N.B. Les limites de comtés présentées ici correspondent aux divisions de recensement fédérales.


ABITIBI
TÊMISCAMINGUE
ONTARIO
ONTARIO
Lac Abitibi
Lac Parent
Lac Simard
Rivière Outaouais
Montreal
0 30 mi.
0 48 km.
0 15mi.
0 24km.
Les Municipalités en Abitibi-Témiscamingue (1971)
LÉGENDE: Limites municipales
Limite de comte
Routes principales
ÉCHELLE:
CARTE : 5
Sources Statistique Canada et ministère des Affaires municipales(Québec)
concue: J M realisee: G L

emplois dans les activités tertiaires de la région est conforme à une tendance générale. Elle n'est pas pour autant le reflet du dynamisme particulier de l'économie régionale. Le faible volume de la population régionale, moins de 167,000 habitants, demeure une constante qui détermine les orientations de base des activités économiques.

Nous étudierons maintenant plus en détails différents types de service. Ce n'est pas notre intention de présenter un éventail complet de ceux-ci. Ce qui nous préoccupe, avant tout, c'est de constater jusqu'à quel point ces activités peuvent conférer à la région une physionomie marginale. C'est ainsi que tour à tour, nous analyserons les services personnels, les activités commerciales et financières, les transports et communications, les services gouvernementaux et administratifs et enfin les services récréatifs et touristiques.

3.3.2 - Les insuffisances en matière de services personnels

La place dévolue aux services personnels dans nos sociétés occidentales est de tout premier plan. Que nous nous référions aux services de santé, de bien-être ou même à l'éducation, nous trouvons là des domaines qui, à cause de leurs dimensions sociales, échappent aujourd'hui au contrôle de l'initiative privée. L'importance de ces activités est issue d'un besoin d'octroyer aux individus toute une série de facilités nécessaires à leur épanouissement, non seulement individuel mais collectif.

La mise en oeuvre de politiques sociales à l'échelle d'une région se bute toutefois à des difficultés particulières qu'il conviendrait d'examiner.

L'Abitibi-Témiscamingue, en tant que région, est handicapée, au départ, par une double faiblesse, soit une population insuffisante et une dispersion des "forces vives" régionales. A ces handicaps de taille, il faut ajouter un double malaise, soit un taux de chômage relativement élevé de même que des revenus inférieurs à la moyenne provinciale. Par exemple, le taux de chômage régional était inférieur à la moyenne provinciale en 1951, mais au recensement de 1961, la situation s'est modifiée au point qu'à ce moment, le Nord-Ouest avait un taux de chômage plus élevé que celui du Québec, soit 10.8% contre 9.9% pour l'ensemble de la province. (Hirsch, 1967, /141/, p. 103). De 1970 à 1972, les taux de chômage de la région se sont élevés aux environs de 11% pendant que la moyenne provinciale se chiffrait à 7.8% pour la même période. (Québec, 1973, /199/, p. 23).

En plus d'un fort taux de chômage, le Nord-Ouest québécois doit s'accommoder de revenus inférieurs à la moyenne provinciale. C'est ainsi qu'en 1961, le revenu personnel per capita, après impôt, se situait à $885.00 dans le Nord-Ouest québécois alors que la moyenne provinciale était de $1,217.00.[1] Si on se base sur des données plus récentes: "Le revenu personnel disponible per capita en 1966 était de $1,372.00 pour le Nord-

---

1.- On trouvera un exposé pertinent des variations de revenu d'une région à l'autre du Québec dans (Vibien, 1967, /185/, p. 1-14).

Ouest et de $1,705.00 pour le Québec". (C.D.S.N.O.Q., 1970, /131/, p. 37.) Cette situation particulièrement désavantagée de la région place les consommateurs dans une position difficile. Le haut taux de chômage et le niveau comparativement plus bas des revenus n'est pas sans avoir des répercussions sérieuses sur divers types de services personnels. En plus d'influencer la demande, ils façonnent l'offre, représentée par un personnel sur place et des infrastructures minimales pour desservir la population.

Si on examine un premier type de service personnel, soit la santé, on est immédiatement frappé par la présence d'handicaps sérieux. Il faut reconnaître d'abord que les besoins en service de santé dépassent encore les disponibilités sur place dans la région. Les habitants de cette région ne sont pas plus à la merci de diverses maladies qu'ailleurs au Québec. Par contre, quelques caractéristiques inhérentes au Nord-Ouest québécois font apparaître certains écarts significatifs. L'immensité du territoire accroît les risques d'accidents de voiture. Par exemple, en 1968, 3.6% des verdicts de mort accidentelle en véhicule automobile, au Québec, étaient enregistrés dans la région. (Québec, 1972, /159/, pp. 275-276.) Quand on sait que la population régionale, au même moment, représentait 2.8% de l'ensemble du Québec, on peut mesurer un écart significatif.

Les activités pratiquées par la main-d'oeuvre régionale rendent celle-ci plus vulnérable à certains accidents de travail. Le travail en forêt, et dans les mines entre autres,

comporte des risques contre lesquels les travailleurs doivent se prémunir du mieux possible. Les accidents de travail sont encore trop fréquents et entraînent des coûts élevés. Le tableau qui suit (cf. tableau #18) illustre la répartition de de ces accidents de même que certaines conséquences particulières. Il ressort que le nombre d'accidents de travail occasionnant des pertes de vie est plus élevé que la moyenne provinciale. Par contre, les accidents occasionnant une incapacité quelconque touchaient en 1971, 1,598 personnes, soit 1.03% de la population régionale alors que dans l'ensemble du Québec, 0.9% de la population était frappée de telles incapacités.

Tableau #18: Accidents de travail occasionnant un décès ou une incapacité quelconque et conséquences particulières, région Québec. 1970

	Décès	%	Accidents occasionnant une incapacité	%	Nombre de jours indemnisés en moyenne	Moyenne du coût par accident
Abitibi-Témiscamingue	17	9.5%	1,598	2.8%	43.5jrs	$1,710.
Québec (province)	179	100.00%	55,847	100.0%	29.6jrs	$ 951.

Source: Commission des accidents du travail de Québec, (Québec, 1971, /168/, p. 108).

Le nombre élevé des décès à la suite d'accidents de travail est un indice d'une insuffisance de protection pour les

travailleurs. Le nombre de jours indemnisés, par accident, de même que la moyenne du coût par accident sont plus élevés que la moyenne provinciale. Cette situation tient au fait que les accidentés ne disposent pas de tous les soins nécessaires sur place, ce qui les oblige souvent à se déplacer vers les grands centres où ils peuvent avoir recours à des spécialistes. Dans nombre de cas, la réhabilitation des accidentés est retardée et de ce fait les coûts s'avèrent plus élevés.

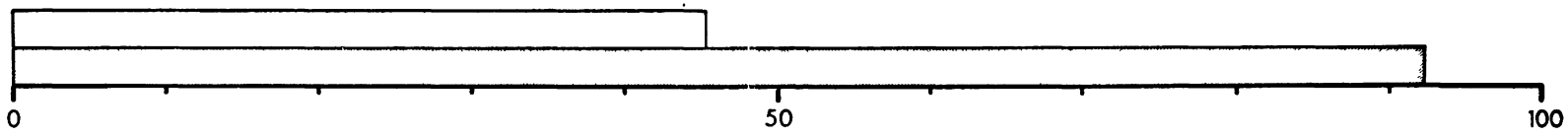
La vie en plein air largement pratiquée par la population régionale n'a pas toujours que des bienfaits. Chaque année, plusieurs personnes se noient dans les eaux des nombreux lacs de la région. En 1965, par exemple, on a enregistré plus d'une vingtaine de noyades dans les divers districts judiciaires de la région, ce qui représentait 5.8% des noyades de l'ensemble de la province. (Québec, 1967, /159/, p. 410.) Ces quelques exemples nous obligent à constater des écarts significatifs en ce sens que les citoyens de la région ne bénéficient pas suffisamment de protection dans leur environnement naturel et social. Menacés aussi bien dans leur travail que dans leurs loisirs, les habitants de la région ne peuvent pas encore aujourd'hui compter sur des services de santé numériquement et qualitativement suffisants.

Malgré plus d'une dizaine de résidences hospitalières, le Nord-Ouest québécois ne peut prétendre dispenser des services professionnels adéquats à sa popolation. Le graphique qui suit (cf. figure #8) nous donne une juste idée des effectifs dans

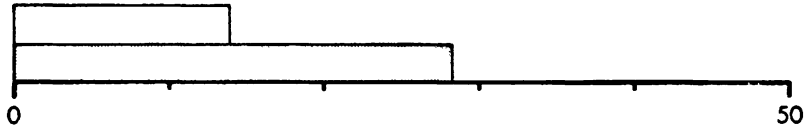
Les Professionnels de la Santé, Région / Québec en 1971

Taux par 100,000 habitants

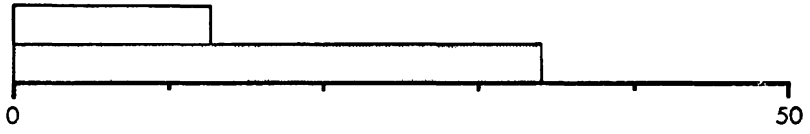
1. Médecins



2. Chirurgiens Dentistes



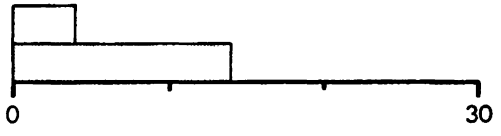
3. Pharmaciens

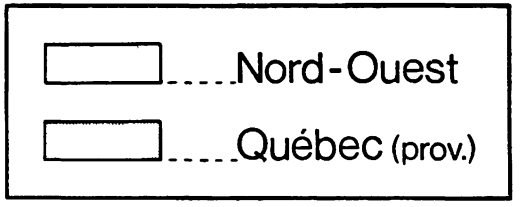


4. Optométristes et opticiens



5. Psychologues





Source: Dossier régional
Ministère des affaires sociales
P. 66...

conçu: J.M. réalisé: G.L.

FIGURE # 8

diverses disciplines médicales et para-médicales. Ces données sont rapportées sur un quotient de 100,000 habitants, ce qui permet plus facilement d'apprécier l'insuffisance de professionnels de la santé dans la plupart des catégories professionnelles, sauf au niveau des soins de la vue. L'écart séparant la région dans les deux premières catégories (Médecins et Chirurgiens Dentistes) est du simple au double alors que dans les deux dernières catégories, la différence est encore plus considérable.

Si on analyse de près les services médicaux dans la région, on s'aperçoit qu'en 1971, le Nord-Ouest québécois comptait 40 omnipraticiens et 28 spécialistes, soit un peu plus de 1% de l'ensemble du corps médical de la province. (Québec, 1973, /174/, p. 67.) Ces médecins, en plus d'être en nombre insuffisant, sont inégalement répartis dans le territoire. Si on excepte les principales villes de la région, on constate que les petites villes aussi bien que le milieu rural sont fort démunis sur le plan des services médicaux de base.

Les lacunes les plus aisément observables ont trait aux spécialisations dans certaines disciplines médicales: c'est le cas de la gynécologie, de l'obstétrique, de la pédiatrie, de la physiatrie, de la médecine interne pour en nommer quelques-unes. La mise sur pied, depuis quelques années, d'équipes de spécialistes en provenance de Montréal et qui viennent prodiguer périodiquement des soins dans la région corrige partiellement une carence de services adéquats. Malgré cela, il faut reconnaître que: "la région du Nord-Ouest devra encore bien longtemps, pour

les grandes techniques, avoir recours aux hôpitaux métropolitains". (Carle, 1969, /130/, p. 33.)

Cette nécessité d'avoir recours à l'extérieur crée un climat de dépendance véritable. Faute de trouver sur place les soins nécessaires à leur condition, les patients de la région doivent se diriger vers les centres hospitaliers du sud de la province ou même vers les institutions du Nord-Est ontarien. Les évaluations précises sur ce plan font défaut mais l'absence de spécialistes dans plusieurs domaines laisse deviner d'inévitables déplacements. Toute complication liée à la grossesse ou aux conditions de santé des enfants exige un inévitable recours à l'extérieur de la région. Comme le faisait remarquer Roger Guy[1], il y a quelques années: "l'ensemble des services de santé de notre région est nettement insuffisamment spécialisé pour répondre aux besoins de santé d'une population". (C.E.R.N.O.Q., 1971, /133/, #3, p. 23.)

Les malaises du secteur de la santé dans la région ne découlent pas strictement d'insuffisances numériques au niveau des professionnels de la santé. Il existe aussi des manquements au niveau de la qualité des soins dispensés. Cette situation découle de diverses raisons, entre autres: d'équipements rudimentaires dans plusieurs hôpitaux, d'un engorgement fréquent des services par une clientèle trop nombreuse et de la nécessité d'assurer le recyclage d'un personnel en place qui n'a que peu de contact

---

1.- M. Roger Guy a été directeur général du C.E.R.N.O.Q. jusqu'en 1971; il fut l'instigateur principal de l'Avis du C.E.R.N.O.Q. et du C.D.S.N.O.Q.

avec les centres hospitaliers universitaires et les instituts de recherche. Comme le fait valoir le rapport de la Mission de planification: "quoique les connaissances du personnel médical et technique soient bonnes, il y aurait lieu d'organiser des cours de recyclage et de perfectionnement". (Mission de planification, 1970, /149/, p. 71.)

Les insuffisances en personnel médical ont des répercussions sérieuses sur l'état de santé de la collectivité régionale. Jusqu'ici, ce secteur a été la chasse gardée de professionnels qui y ont trouvé largement leur profit. A preuve, près de 12% des médecins de la région, ayant adhéré au programme d'assurance-maladie, déclaraient des revenus se situant entre $130 et $140,000 alors qu'à l'échelle du Québec, à peine 0.4% des médecins se retrouvaient dans une telle catégorie. (Québec, 1972, /171/, p. 86.) Cet écart n'est pas sans refléter la tâche excessive dévolue à certains médecins de la région, ce qui se traduit parfois, hélas, par une qualité moindre des soins dispensés.

Le Nord-Ouest, en plus de ne pouvoir offrir à ses gens des services de santé de qualité supérieure doit compter sur des mesures d'aide diverses en matière de bien-être. On peut presque considérer que "l'aide sociale tend à devenir, après le crédit, une des grandes entreprises financières". (Carle, 1969, /130/, p. 36.) Si on veut évaluer l'importance de ces mesures, il s'agit de mentionner "qu'environ 11,000 personnes ont reçu diverses formes d'assistance en 1968-69, dont le coût s'élevait

à environ $7.5 millions". (Mission de planification, 1970, /149/, p. 57.) C'est donc dire que près de 7% de la population du Nord-Ouest a dû avoir recours à de l'aide sous une forme ou une autre. Ces mesures ont été offertes dans le cadre de toute une série de programmes, allant de l'aide aux personnes âgées et aux invalides, jusqu'à l'assistance-chômage et aux allocations scolaires. En 1971, les déboursés d'assistance sociale per capita se chiffraient à $56. pour l'ensemble de la province alors que dans la région, ceux-ci atteignaient $64. (Québec, 1973, /174/, p. 131.)

Il n'est pas erroné de considérer le Nord-Ouest québécois comme une région subventionnée sur le plan social. "Une enquête menée auprès de 700 familles de la région... a démontré que toutes ces familles vivent dans un climat d'insécurité sociale très marqué et que la plupart attend une aide extérieure intense pour leur aider à orienter leur avenir et celui de leurs enfants." (C.D.S.N.O.Q., 1970, /131/, p. 84.) Cette dépendance à l'égard de l'extérieur témoigne avant tout de l'incapacité partielle dans laquelle se trouve une communauté de prendre en charge son propre devenir. Depuis l'ouverture de la région, l'Etat a largement subventionné non seulement la vie sociale, mais aussi la mise en valeur même du territoire. On en veut pour preuve les programmes de colonisation financés en grande partie par l'Etat de même que plus récemment, ces investissements gouvernementaux sous forme de subsides aux mines d'or ou pour récupérer certaines entreprises vouées à la fermeture.

(Ex: Tembec à Temiscaming.)

L'insécurité dans laquelle se trouve nombre de travailleurs de la région force l'Etat à adopter des politiques sociales de consolidation.[1] Faute d'assurer un rythme soutenu à la croissance économique régionale, les divers paliers de gouvernement accordent des formes d'aide qui ne sont pas sans avoir une portée limitée dans le temps. Les programmes de bien-être et d'assistance sociale ne font que limiter une détérioration des conditions socio-économiques existantes. Ces programmes sont conçus et administrés à l'extérieur de la région en n'octroyant qu'un faible pouvoir décisionnel aux responsables dans le milieu qui pourtant sont souvent mieux informés des problèmes et des besoins de leur communauté.

Les diverses formes d'aide en matière de services sociaux sont loin d'être inutiles, compte tenu que: "les assistés sociaux sont le plus souvent incapables de travailler et ceux qui le peuvent sont trop âgés et peu scolarisés". (Mission de planification, 1970, /149/, p. 58.) Il est toutefois dommage que des mesures semblables ne soient pas plus fréquemment appuyées de stimulants à l'autonomie aussi bien individuelle que collective. Parmi les instruments qui permettent de s'affranchir d'une condition sociale défavorable, l'éducation tient une place non-négligeable. Pourtant, il est à se demander si celle-

---

1.- Il faut reconnaître que les nombreuses fermetures de mines depuis cinq ans n'ont pas été de nature à favoriser un climat de confiance, surtout parmi les groupes directement concernés.

ci est un facteur d'épanouissement véritable pour la population du Nord-Ouest québécois.

Les services éducationnels de la région s'appuient sur une infrastructure physique qui n'a que peu à envier aux centres du sud de la province. Compte tenu de la clientèle scolaire, soit environ 50,000 personnes, nous devons reconnaître que cette région est bien pourvue. En 1971, on comptait 143 écoles et un collège dans le Nord-Ouest québécois, ce qui correspondait à plus de 4% des institutions d'enseignement de la province. (Québec, 1973, /174/, p. 145.) A cela, il faut ajouter un campus universitaire qui, depuis 1970, est venu compléter les installations en place. Peu de régions au Québec ou ailleurs peuvent prétendre, avec un bassin de population réduit, alimenter autant d'institutions.

Mais la façade est un peu trompeuse. Malgré des équipements fort variés, cette région se bute à des difficultés sérieuses. La première a trait au niveau relativement bas de la scolarisation. C'est ainsi qu'en 1961, les non-scolarisés âgés de plus de 5 ans regroupaient plus de 6% de la population régionale contre 4% pour l'ensemble de la province.[1] A l'autre extrémité de l'échelle de scolarisation, les personnes détenant des diplômes universitaires comptaient pour moins de 1%, soit 0.7% dans la région alors que dans l'ensemble du Québec, leur

---

1.- Ces données sont tirées du recensement de 1961 qui évaluait la fréquentation scolaire et la scolarité. Catalogue 92-550, bulletin 1.2-10, Statistique Canada.

proportion était de 1.7% (Ibid). Dix ans plus tard, en 1971, l'écart entre les divisions d'Abitibi-Témiscamingue et la moyenne provinciale était loin d'être comblé. C'est ainsi que les gens détenant un degré universitaire comptaient pour 1.3% de la population régionale tandis qu'à l'échelle provinciale, leur proportion dépassait alors 2.7%.[1] Si on examine au même moment la situation des gens ne fréquentant pas l'école et qui n'ont pas complété des études primaires, on constate qu'ils représentent 10.6% de la population régionale et 8.3% à l'échelle de l'ensemble du Québec (Ibid).

On observe deux autres difficultés dans le secteur de l'éducation dans le Nord-Ouest québécois, soit la dispersion de la clientèle étudiante et sa décroissance. La fréquentation scolaire est inévitablement compliquée lorsqu'on se trouve dans un territoire où les centres urbains sont de faible dimension et quand la population est répartie aux quatre coins d'un immense domaine. Le transport des écoliers sur des distances importantes (e.g. plus de vingt milles, soir et matin, dans certains cas) est rarement recommandable.[2] Ce transport "se fait souvent sur des distances beaucoup trop éloignées pour la santé, ce qui n'aide pas l'enfant à développer pleinement son potentiel." (C.E.R.N.O.Q.,1971, /133/, #3, p. 20.)

1.- Ces données plus récentes sont tirées du recensement de 1971, Catalogue 92-764 (AP-13), Statistique Canada.

2.- En 1972, des enfants de 1ère année à Val Paradis effectuaient des déplacements de 18 milles, soir et matin, pour se rendre à l'école à Beaucanton.

La situation n'est pas tellement plus facile pour les professeurs à l'échelon collégial ou universitaire qui acceptent de dispenser de l'enseignement dans des centres tels: Chibougamau ou Temiscaming. Ceux-ci doivent parcourir des distances considérables et effectuer leur travail dans des conditions rarement idéales. Etant donné qu'il est impensable de multiplier à travers la région des équipements coûteux (bibliothèques, laboratoires, etc), on ne peut fournir qu'un éventail restreint de cours. Dans l'avenir, il faudra mettre à profit les multiples innovations technologiques de façon à accroître la diffusion de services éducatifs. La solution à ces problèmes dépasse toutefois un cadre d'intervention aussi limité que celui d'une région.

A cette dispersion de la clientèle scolaire, il faut ajouter une autre caractéristique, celle de la diminution des effectifs. Cette chute des effectifs d'âge scolaire doit être mise en rapport avec la réduction des naissances de même qu'avec la décroissance de la population régionale depuis les deux derniers recensements plus particulièrement. Il faut reconnaître que cette baisse ne frappe pas simultanément tous les paliers de l'enseignement dans la région (cf. tableau #19). C'est ainsi que le secteur le plus touché est celui de l'élémentaire alors qu'aux autres niveaux, si on excepte l'enfance inadaptée, on observe une hausse appréciable. En 1971, le Nord-Ouest québécois disposait de plus de 3% de la clientèle scolaire du Québec; pourtant ses services éducatifs répondent mal aux attentes du milieu.

Tableau #19: Evolution de la clientèle scolaire du Nord-Ouest québécois selon divers niveaux d'enseignement.

Niveaux d'enseignement	Année 1969-70	Année 1971-72
Pré-élémentaire	3,531 étudiants	3,060 étudiants
Elémentaire	31,029 étudiants	27,945 étudiants
Secondaire	17,556 étudiants	20,834 étudiants
Collégial	1,061 étudiants	1,511 étudiants
Enfance inadaptée	1,893 étudiants	1,855 étudiants
Universitaire	106 étudiants	334 étudiants*
TOTAL	55,176	55,539

Source: Mission de planification, 1970, /149/, p. 73. Québec, 1973, /174/, p. 154.

* Cette donnée est le résultat d'une prévision réalisée pour le compte de l'Université du Québec, Campus du Nord-Ouest. (Université du Québec, 1971, /184/, p. 54.)

Les divers services éducatifs de la région ne se sont pas suffisamment préoccupés d'adapter la formation qu'ils dispensent aux besoins spécifiques de leur milieu. L'éducation encourage trop souvent l'assimilation de valeurs nouvelles qui peuvent amener les gens à quitter la région si l'écart devient trop grand entre l'idéal qu'ils se sont fixé et les possibilités concrètes que le milieu est en mesure de leur offrir. L'économie du Nord-Ouest québécois repose encore sur les activités du sec-

teur primaire[1], mais la jeunesse, influencée par un système d'éducation qui valorise d'abord les activités tertiaires et soumise à l'attraction des grands centres métropolitains, souhaite s'éloigner des sources traditionnelles d'emploi dans la région. Dans la mesure où, dans le Nord-Ouest, les possibilités d'emploi dans le secteur tertiaire restent limitées, une fois leurs études terminées, nombre de diplômés n'ont d'autre choix que l'exode définitif.[2]

L'éducation peut néanmoins offrir la possibilité à des gens d'échapper à une certaine marginalité sociale. Un projet comme Multi-Media, malgré quelques lacunes, suscite des espoirs à cet égard. Cette coopérative d'éducation vise à ce "que les adultes découvrent qu'ils sont capables d'identifier leurs propres besoins d'éducation et d'apprendre à y répondre par eux-mêmes, en utilisant les ressources qui se trouvent à leur portée ou qu'ils créeront, et ce, avec le support des media". (Québec, 1972, /171/, p. 10).

Le Nord-Ouest québécois, en tant que région, est loin d'être dépourvu en services éducatifs. Quantitativement, ces derniers se comparent avantageusement à ce que l'on pourrait observer dans diverses parties du Québec. Par contre, qualitativement, ces services ne peuvent pas toujours soutenir la com-

---

1.- Rappelons qu'en 1961, plus de 40% de la main-d'oeuvre se retrouvaient encore dans un tel secteur.

2.- Un exemple permettra d'illustrer cette situation. Parmi les 49 finissants du Collège de Rouyn en 1966, on en retrouvait moins de 40% vivant encore dans la région au début de l'été 1973.

paraison avec les régions métropolitaines du pays. Le handicap qui ressort le plus nettement à cet égard tient au fait que la qualification des enseignants laisse souvent à désirer. "La majorité des enseignants /dans les Commissions scolaires régionales/ (62%) a obtenu le Brevet B ou moins. On observe que 8.1% n'ont aucun diplôme". (Mission de planification, 1970, /149/, p. 82). Il est encore difficile de recruter un personnel qualifié pour dispenser des services éducatifs dans la région, compte tenu du fait qu'au niveau collégial aussi bien qu'universitaire, les professeurs doivent pouvoir bénéficier de conditions de travail rarement disponibles sur place (laboratoires, centres de recherche et de calcul et bibliothèque spécialisées).

Quels que soient les services personnels auxquels on se réfère, c'est en terme d'abord d'insuffisances quantitatives mais surtout qualitatives que l'on perçoit le mieux les limites. Nous vivons dans une période où la concentration spatiale des activités économiques est nettement valorisée. Il faut admettre que: "la population aime les centres bien équipés et elle se rend volontiers en ville chez le médecin, le pharmacien, le dentiste, comme elle va au supermarché". (Carle, 1969, /130/, p. 33). Dans une telle perspective, on comprend mieux certaines répartitions de services qui vont à l'encontre d'intérêts particuliers mais qui, somme toute, sont beaucoup plus rapprochés des besoins communautaires. Les services de santé, de bien-être ou même éducatifs sont soumis aux mêmes inégalités lorsque l'on compare des régions entre elles ou bien, plus

strictement, des localités à l'intérieur d'une même région. Les schémas rationnels de localisation et les impératifs politiques ne sont pas toujours compatibles.

3.3.3 - Une région handicapée sur le plan commercial et financier

Une deuxième catégorie de service qu'il convient d'examiner de plus près est celle des activités commerciales et financières. Celles-ci regroupent une série d'entreprises dont la vocation première est d'assurer la réalisation de divers types de transactions. Il n'est pas dans notre intention d'envisager chacun de ces services. Nous nous limiterons, au contraire, à quelques-uns, en tâchant d'évaluer certains écarts significatifs entre une situation régionale donnée et une moyenne provinciale.

Toute activité commerciale obéit à un schéma de localisation bien particulier. La nécessité d'établir un contact étroit avec la clientèle n'étant plus une donnée qui pèse aussi lourdement dans le choix d'emplacements de commerce, on voit dès lors se profiler une tendance à la concentration. Si on examine le commerce de gros, on note qu'en 1961, l'Abitibi-Témiscamingue disposait de 180 établissements, dont le chiffre des ventes s'élevait à $64,988,600.[1] Ces commerces de gros se retrouvaient, dans une proportion de près de 50%, dans quatre villes principales soit: Amos, Val d'Or, Rouyn et Noranda. Les autres établis-

---

1.- Les données statistiques concernant le commerce de gros sont tirées du Recensement fédéral de 1961, Statistique Canada.

sements dans la région étaient de taille plus réduite et relativement dispersés dans le territoire.

Si on établit une comparaison avec l'ensemble de la province, en ce qui a trait au chiffre d'affaire transigé, on note que le commerce de gros régional constituait 1.4% des ventes totales de la province. Au même moment, l'île de Montréal transigeait près de 70% du volume des ventes de la province (Ibid). C'est donc dire que le rayonnement commercial d'un centre comme Montréal neutralise, en partie, la croissance du commerce de gros dans les régions situées à sa périphérie. Une région comme le Nord-Ouest québécois ne peut, d'aucune façon, maintenir un éventail complet de services semblables. Tout ce dont elle dispose correspond, à peu de chose près, à certaines filiales d'entreprises nationales dans des secteurs bien spécifiques tels: l'épicerie en gros, la distribution d'essence et la vente de matériaux de construction. Par suite du nombre insuffisant de ces commerces et à cause d'une capacité de stockage limitée, la région est fortement dépendante d'approvisionnements extérieurs.

L'importation de biens et de denrées diverses, à partir des grands centres du sud du pays: Montréal, Ottawa, Toronto, ne peut faire autrement que de créer des relations de dépendance fort étroites avec l'extérieur. Ces liens deviennent, dans certains cas, à ce point serrés que les producteurs métropolitains en viennent à se passer d'intermédiaires sur place. A partir de ce moment, l'aire de rayonnement d'une métropole s'en trouve accrue sans pour autant que la clientèle sur place n'ait de garan-

ties d'un service de meilleure qualité.[1] Inévitablement, on freine l'affirmation d'un type d'activité qui a encore sa place dans une région comme le Nord-Ouest québécois pour laisser le champ libre à l'emprise des grandes métropoles sur les principaux leviers de décision économique.

Si on se tourne du côté du commerce de détail, on s'aperçoit qu'il ne fait pas, lui non plus, très bonne figure. Quoique moins concentré que le commerce de gros, il a néanmoins tendance lui aussi à se rassembler dans les localités les mieux équipées. La création de centres d'achat dans les villes les plus populeuses (Val d'Or et Rouyn-Noranda) est un indice sérieux de ce besoin de concentrer ces activités. L'Abitibi-Témiscamingue disposait en 1961 de 3% des magasins de détail du Québec; pour autant, le chiffre des ventes réalisées par ceux-ci ne correspondait qu'à 2.5% de l'ensemble.[2] Il y avait donc un manque à gagner d'environ 20% pour les commerçants de la région. Depuis 1960, la situation tend à se normaliser au fur et à mesure que la région se dote de services adéquats sur ce plan.

L'examen du tableau qui suit (cf. tableau # 20) permet de se faire une idée de la structure du commerce de détail aussi bien dans les divisions de recensement d'Abitibi-Témiscamingue

---

1.- Il faut reconnaître que l'intermédiaire installé dans la région endosse une part de responsabilité plus grande que le fournisseur localisé à 400 milles d'une clientèle donnée, souvent parmi tant d'autres.

2.- Ces données statistiques sont tirées de: (Canada, 1969, /123/, p. 290).

Tableau #20: Commerces au détail et ventes au Québec et en Abitibi-Témiscamingue, 1961 et 1966

	Magasins d'aliments	Magasins de marchandises en général	Groupe de l'automobile	Magasins de vêtements et accessoires	Quincaillerie et fournitures de maison	Autres magasins de détail	TOTAL
1961							
Québec (prov.)							
Nombre de magasins	16,176	2,591	8,800	7,352	4,017	6,337	45,273
Ventes $'000	1,266,968.3	545,129.4	1,078,769.3	387,847.6	334,869.5	494,368.0	4,107,952.1
Abitibi-Témiscamingue							
Nombre de magasins	423	157	315	206	104	155	1,360
Ventes $'000	32,238.7	16,973.6	30,378.7	9,136.8	7,793.2	9,910.0	106,431.0
1966							
Québec (prov.)							
Nombre de magasins	16,000	1,865	10,031	7,704	4,396	6,984	46,980
Ventes $'000.	1,753,711.1	682,042.4	1,718,402.7	551,747.8	451,438.5	724,768.3	5,882,110.8
Abitibi-Témiscamingue							
Nombre de magasins	443	117	325	240	130	155	1,410
Ventes $'000	46,074.5	20,562.8	49,685.4	14,056.2	11,845.5	17,520.2	159,748.6

Source: Magasins et ventes de détail suivant le genre de commerce, 1961 et 1966, Statistique Canada.

que dans l'ensemble du Québec. Même si les deux profils sont apparentés, on peut quand même dégager certains écarts entre ces unités spatiales ou d'une période de recensement à l'autre. C'est ainsi qu'on observe, entre 1961 et 1966, un accroissement d'environ 4% du nombre de commerces aussi bien dans l'ensemble du Québec que dans la région. Certaines catégories de commerce ont toutefois enregistré des diminutions significatives. Tout d'abord, à l'échelle du Québec, les secteurs suivants: magasins d'aliments et magasins de marchandises en général, ont vu leur nombre décroître. Dans la région, seule la catégorie magasins de marchandises en général a connu une diminution véritable. Quant au volume des ventes, il a connu un accroissement de près de 50% dans la région, entre 1961 et 1966, pendant qu'à l'échelle du Québec, cette augmentation se chiffrait à 43%.

Les commerces de détail dans la région ont réalisé, en 1966, des ventes pour un montant de $912.00 par habitant. Au même moment, au niveau de l'ensemble de la province, ces ventes étaient de $1,019.00 per capita. Cette situation n'a, en soi, rien d'alarmant sauf si on se donne la peine de la mettre en rapport avec les revenus déclarés en 1966. A ce moment, on constate que le revenu moyen par tête était de $1,098.00 en Abitibi-Témiscamingue et de $1,510.00 pour l'ensemble de la province. (Canada, 1969, /123/, p. 288...) L'écart qui se dégage de la confrontation de ces données révèle un malaise important. Du fait qu'ils disposent d'un revenu inférieur à la moyenne provinciale, on peut supposer que les habitants de l'Abitibi-

Témiscamingue sont forcés de réaliser des achats pour un montant moindre que la majorité des gens au Québec.

L'importance des activités commerciales d'une région à l'autre varie beaucoup. Comme le remarque Brian Berry: "As metropolitan populations grow and redistribute themselves, retail facilities expand in areas where numbers of people are increasing and contract where they are decreasing". (Berry, 1967, /005/, p. 119). Les marchés dont la taille est réduite ne peuvent bénéficier de véritables économies d'échelle. Cette situation freine inévitablement la spécialisation des entreprises commerciales. Dans certains cas, elle va même réduire la diversification de services commerciaux pourtant essentielle dans certaines zones éloignées des grands centres. La plupart des marchés en région périphérique ont "un coût de fonctionnement élevé qui nuit au succès des entreprises commerciales et des individus". (Ontario, 1966, /152/, p. 22).

La situation du commerce de détail est difficile. Les détaillants sont aujourd'hui acculés par les media d'information à offrir leurs biens à des prix concurrentiels et ce, à peu près dans toutes les zones suffisamment peuplées. Les consommateurs revendiquent, de leur côté, de meilleures conditions d'approvisionnement et des prix standardisés. Par surcroît, les négociants en gros et les entreprises de production veulent accroître continuellement leur marge de profit. Il s'en suit une série de fluctuations qui remettent fréquemment en cause la viabilité économique des petites entreprises commerciales entre

autres, celles à caractère familial.

L'examen des activités financières fait voir un minimum de déconcentration spatiale. Les opérations bancaires, par exemple, exigent un contact étroit avec la clientèle. De ce fait, elles auront tendance à se disperser dans le territoire. Cette assertion, même si elle vaut pour les quelque 40 Caisses populaires de la région, se vérifie beaucoup moins en ce qui a trait aux 30 banques à charte.[1] Ces dernières ont surtout tendance à se regrouper dans les agglomérations les plus considérables où elles peuvent se garantir une clientèle numériquement suffisante et "qualitativement" plus attrayante.

Il existe un autre type de service bien développé sur le plan financier; c'est celui des compagnies de prêts. En 1972, on comptait plus de vingt-cinq (25) compagnies de la sorte dans la région. Celles-ci sont exclusivement localisées dans les localités les plus considérables soit: La Sarre, Amos, Val d'Or, Malartic, Rouyn-Noranda et Ville-Marie. C'est à partir de ces centres qu'elles s'assurent un rayonnement sur l'ensemble de la région, entre autre par le biais du réseau téléphonique. Nous ne disposons pas de statistiques permettant d'évaluer le rayonnement de ces entreprises et l'état financier de la population régionale. Toutefois, il est possible, à partir du bilan de la Fédération de Québec des Caisses populaires Desjardins, de se faire une idée de la situation financière du

---

1.- Le relevé de ces institutions financières a été réalisé à l'aide des divers annuaires téléphoniques de la région pour l'année 1972.

citoyen moyen du Nord-Ouest québécois.

L'état financier d'une communauté est avant tout fonction des conditions socio-économiques qui prévalent dans son milieu. On peut mesurer en partie une situation financière donnée, grâce aux revenus comparés d'une région à l'autre; c'est ce que nous avons réalisé en étudiant le commerce de détail. En plus du revenu, on peut employer un autre critère, soit: l'épargne moyenne, susceptible d'être amassée par des individus dans un cadre particulier. Le tableau suivant (cf. tableau #21) nous permet de comparer les diverses régions administratives du Québec d'après le montant de capital social et d'épargne placé dans les caisses d'épargne et de crédit au Québec. Il ressort de ce tableau que la région du Nord-Ouest se classe parmi les territoires où l'épargne est des plus faibles. En fait, le sociétaire moyen de la région détenait à ce moment $264.00 de moins que le sociétaire moyen de la province.

Handicapé à la fois par un revenu insuffisant de même que par une capacité réduite d'épargner, le citoyen du Nord-Ouest québécois est plus vulnérable. Celui-ci, dans bien des cas, est forcé de faire appel au crédit faute de pouvoir se garantir aisément le minimum vital. La tendance à l'endettement de la population régionale se mesure difficilement. Il n'existe pas de compilations statistiques disponibles qui nous dévoileraient l'ampleur des activités des banques et des compagnies de prêt à l'échelle d'une région. Tout ce qu'il est possible de déceler, c'est un ensemble de conditions dont le caractère

Tableau #21: Moyenne, par région administrative, du capital social et de l'épargne détenus par un sociétaire dans une caisse d'épargne et de crédit au 31 décembre 1969.

Bas St-Laurent et Gaspésie	$544.	Montréal	$786.
Saguenay-Lac St-Jean	$478.	Outaouais	$709.
Québec	$764.	Nord-Ouest	$480.
Trois-Rivières	$790.	Côte Nord	$548.
Cantons de l'Est	$701.	Nouveau Québec	$1088.
		Ensemble	$744.

Source: Rapport annuel de la Fédération des Caisses populaires Desjardins, cité dans (Lemay et al., 1972, /146/, p. 148).

limitatif ne peut que freiner l'accession d'un groupe à un minimum d'autonomie financière. Parmi celles-ci, on peut mentionner: le revenu, le taux de chômage, l'emprise des mesures d'assistance sociale, etc...

Le secteur du commerce et des activités financières rassemblait, au recensement de 1961, près de 13% de la main-d'oeuvre régionale. Pendant le même temps, ce secteur englobait 16.6% de la main-d'oeuvre provinciale selon la division industrielle.[1] Cet écart est un indice significatif de sous-équipe-

1.- Ces données sont tirées du recensement fédéral de 1961, Catalogue 94-521, bulletin 3.2-5, Statistique Canada.

ment. Depuis douze ans, le Nord-Ouest québécois s'est doté de services commerciaux et financiers de meilleur calibre. On ne peut considérer pour autant que cette région échappe à la domination commerciale et financière surtout des deux grandes métropoles du pays. Les transports et les divers systèmes de communication ont donné à ces centres un rayonnement accru qui, dans certains cas, est au détriment du développement de certains secteurs d'activités propre aux régions éloignées.

3.3.4 - Une région imparfaitement désenclavée

La compréhension des conditions particulières dans lesquelles se trouve une région comme l'Abitibi-Témiscamingue doit beaucoup à l'examen des services liés aux transports. Ces derniers ont joué un rôle capital dans le développement de la région. Sans la mise en place d'infrastructures minimales sur le plan des communications, ce territoire n'eût pu connaître une croissance réelle. C'est grâce à ce qu'Etienne Juillard appelle des "pénétrantes"[1] que fut réalisée la mise en valeur du potentiel forestier et minier des marges de l'axe laurentien. On néglige souvent le rôle de ces percées en tant que facteur de peuplement et de croissance. Ces liens pourtant ne parviennent pas toujours à assurer un certain idéal d'harmonie dans le développement.

Malgré toute une variété de moyens de transport à sa

1.- Expression empruntée à E. Juillard dans (Juillard, 1967, /035/, p. 24...).

disposition, une région comme le Nord-Ouest québécois ne peut prétendre qu'à une accessibilité relative. Pour s'en convaincre, il suffit de mentionner que ce territoire est situé à environ quatre cents (400) milles (650 km.) des principales localités du Québec méridional. Ce premier handicap est renforcé par la diffusion d'un faible peuplement sur un territoire très étendu. D'une conjugaison semblable résulte une série de problèmes sérieux. Tout d'abord, les gens doivent parcourir de fortes distances non seulement dans la région mais aussi dès qu'ils veulent en sortir. La densité réduite du trafic régional occasionne des déboursés élevés. Enfin, les divers moyens de transport régionaux révèlent la vocation de zone d'approvisionnement en ressources qui est celle de la région.

Pendant longtemps, le transport par voie d'eau a tenu une place de choix dans l'Abitibi-Témiscamingue. La multitude de lacs et rivières sont autant de voies de pénétration naturelles dans cet arrière-pays. Celles-ci servirent aussi bien aux explorateurs et aux prospecteurs qu'aux premiers colons qui vinrent s'établir le long de l'axe Outaouais - Lac Témiscamingue.[1] C'est d'ailleurs grâce à ces cours d'eau que pendant longtemps on pût assurer l'acheminement des ressources forestières vers diverses usines de transformation. Les transports par voie d'eau cédèrent progressivement leur place à de nouveaux

---

1.- On trouvera un exposé synthétique de cette période de colonisation dans: (Pain, 1964, /049/, p. 53-72) de même que dans: (Blanchard, 1954, /007/, p. 209-215).

modes d'acheminement faisant appel à une technologie beaucoup plus adaptée aux besoins.

Avec le début du vingtième siècle, ce sont les chemins de fer qui prirent la relève. C'est grâce à trois percées en provenance de l'Ontario que fut mis en place le réseau ferroviaire régional. La première, amorcée à la fin du siècle dernier, fut complétée par le Pacifique Canadien (C.P.R.) en 1923. (Blanchard, 1954, /007/, p. 215). Elle a permis de consolider l'emprise des colons sur la bordure du Lac Témiscamingue et a servi de voie de sortie aux produits forestiers en provenance surtout de Temiscaming. Cette ligne ferroviaire d'une longueur d'environ 75 milles (de Mattawa, Ontario, à Angliers, Québec) a vu son rayonnement décroître au long des années par suite du déplacement de la mise en valeur vers la portion nord de la région.

Une seconde percée, en plein coeur de l'Abitibi rural, fut un facteur décisif dans la colonisation de ces terres argileuses. Le Transcontinental construit à partir du Nord-Est ontarien relia cette partie de la région au reste du Québec à partir de 1913. C'est grâce à lui que se succédèrent des vagues de colonisation jusque là inégalées dans la province:

> "La construction des chemins de fer, principalement entre 1905 et 1914, la politique officielle de colonisation qui se développe ensuite et enfin le mouvement de retour à la terre consécutif à la crise de 1930 ont favorisé les progrès rapides du peuplement agricole dans les grands espaces vides et peu accidentés des régions occidentales." (Biays, 1964, /072/, p. 285).

Sur le premier tronçon du Canadien National[1] reliant La Reine à Québec sont venues se greffer des lignes secondaires: 1. Ligne Taschereau-Noranda (45 m - 75 km.), 2. Ligne Senneterre-Val d'Or (36.4 m. - 60.6 km.), 3. Ligne Val d'Or-Noranda (65.1 m. - 108.5 km.). Ces tracés ferroviaires avaient pour but premier d'assurer le désenclavement de territoires recelant des richesses minières ou forestières susceptibles d'intéresser des groupes financiers extérieurs à la province. Comme le faisait valoir Robert D. Hirsch dans une étude du Conseil d'orientation économique du Québec: les chemins de fer de l'Abitibi furent réclamés par les Torontois beaucoup plus que par les Québécois (Hirsch, 1967, /141/, p. 56). La meilleure preuve de l'intérêt porté par nos voisins à l'égard des richesses du Nord-Ouest québécois, c'est que le gouvernement ontarien, par l'entremise d'une filiale, construisit un tracé entre Kirkland Lake, Ontario, et Noranda, Québec. Cette ligne de l'Ontario Northland Railway, d'une trentaine de milles (50 km.) n'a cessé, depuis 1927, d'approvisionner les centres miniers en produits de toute sorte. Son importance a été telle qu'on peut considérer que le domaine minier abitibien n'a eu d'autre choix que de glisser dans la zone d'influence torontoise.

Dès la fin des années quarante, le réseau régional du Canadien National fut complété par diverses percées ferroviaires. Celles-ci visaient avant tout à favoriser la mise en

---

1.- Appellation présente de l'ancien National Transcontinental Railway.

valeur des ressources minières et forestières du Nord de la région. C'est ainsi que l'on joignit Barraute à Chibougamau en deux temps, puis à partir des années soixante, un embranchement raccorda la ville minière de Matagami à cet axe. Le tableau qui suit nous permet de se faire une idée de l'ampleur de ces constructions ferroviaires réalisées depuis 1949 dans la région.

Tableau #22: Tracés ferroviaires importants construits depuis 1949 dans le Nord-Ouest québécois.

Compagnies	Entre les localités suivantes	Date	Millage	Coût
Canadien National	Barraute - Beattyville	1949	39 m.	3 millions
Canadien National	Beattyville-Chibougamau	1957	156 m.	19 millions
Canadien National	Franquet - Matagami	1963	61 m.	8 millions

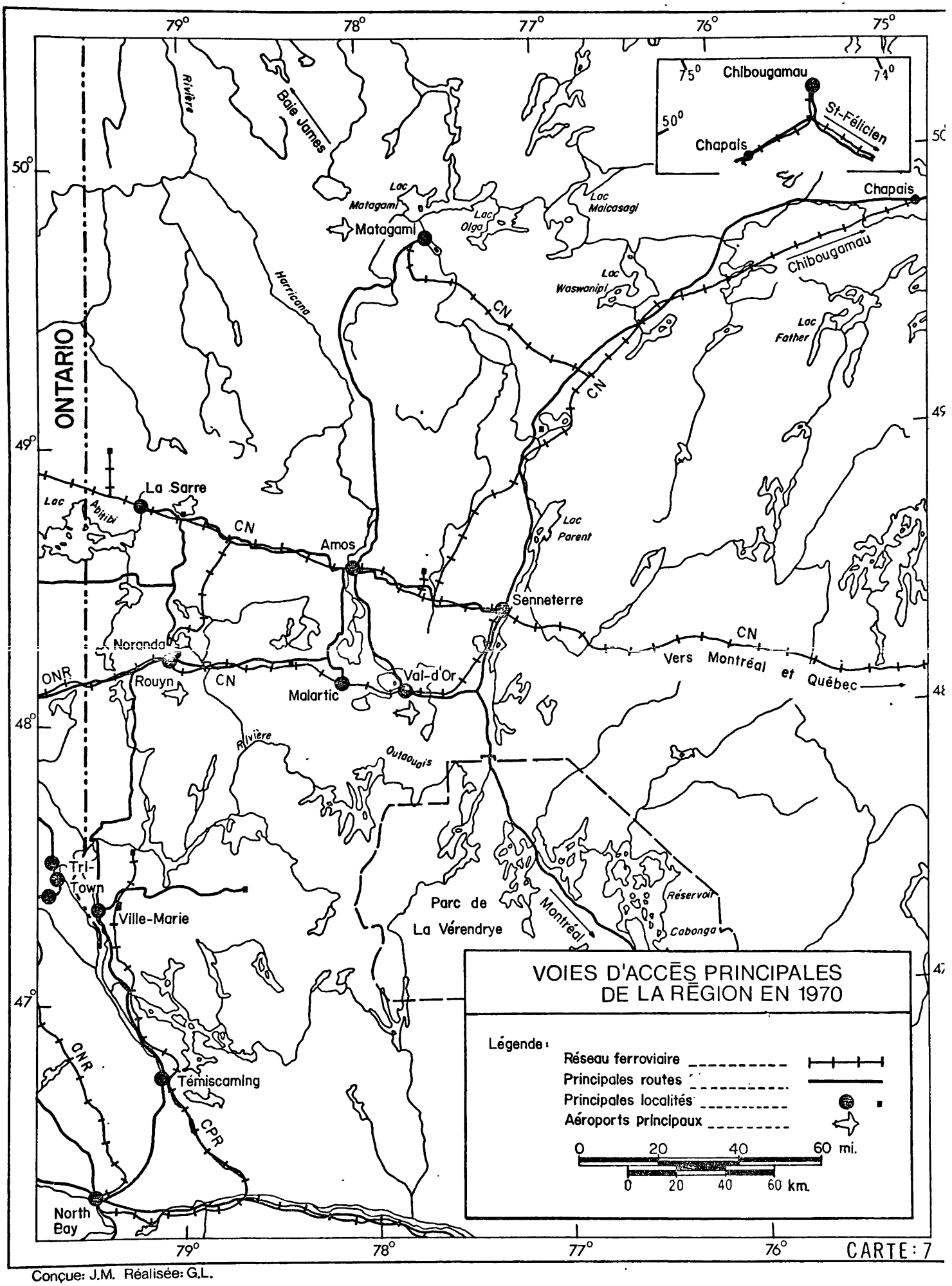
Source: Stephenson, 1969, /106/, p. 374.

A partir de cet examen du réseau ferroviaire d'ensemble de la région, on peut dégager quelques traits généraux. Tout d'abord, le Nord-Ouest québécois, comparativement à beaucoup d'autres régions du Québec, bénéficie d'une desserte assez exceptionnelle sur le plan ferroviaire. Celle-ci est d'un caractère essentiel, compte tenu des types de mises en valeur réalisés dans la région. L'évacuation des produits forestiers et miniers a commandé la mise en place d'infrastructures ferroviaires dont

le rayonnement est loin d'être négligeable. La carte d'ensemble qui suit (carte #6) permet de se faire une juste idée de l'importance des percées ferroviaires.

Ces voies de pénétration du Nord et de ses ressources continuent à jouer un rôle significatif pour l'économie régionale. Elles s'accaparent encore une part importante du fret expédié depuis ou vers la région. Bien que Toronto soit plus rapproché que Montréal d'un centre comme Rouyn-Noranda par voie ferroviaire (454 mi. vs 538 mi., soit 756 km. vs 896 km.), le volume des échanges avec le reste du Québec est supérieur à celui réalisé avec l'Ontario. Une étude réalisée pour le compte de l'O.P.D.Q. faisait état de la situation suivante: "en 1968, on notait des arrivées du Québec et de l'Ontario respectivement de 540,000 tonnes et 500,000 tonnes de marchandises, tandis qu'en 1969, elles étaient respectivement de 595,000 et de 525,000 tonnes". (Québec, 1970, /167/, p. 15). Au nombre des intrants, on peut mentionner: du concentré de minerai, des produits pétroliers et chimiques de même qu'une variété de marchandises sèches qui s'accommodent d'un tel mode de transport. Quant aux extrants, ceux-ci sont composés de ressources brutes ou ayant subi une première transformation: anodes de cuivre, produits forestiers de même que de la pâte de bois et divers métaux de base expédiés vers des centres d'affinage.[1]

1.- On trouvera un exposé synthétique du bilan import/export de la région dans: (Mission de planification, 1970, /149/, p. 100...).



Conçue: J.M. Réalisée: G.L.

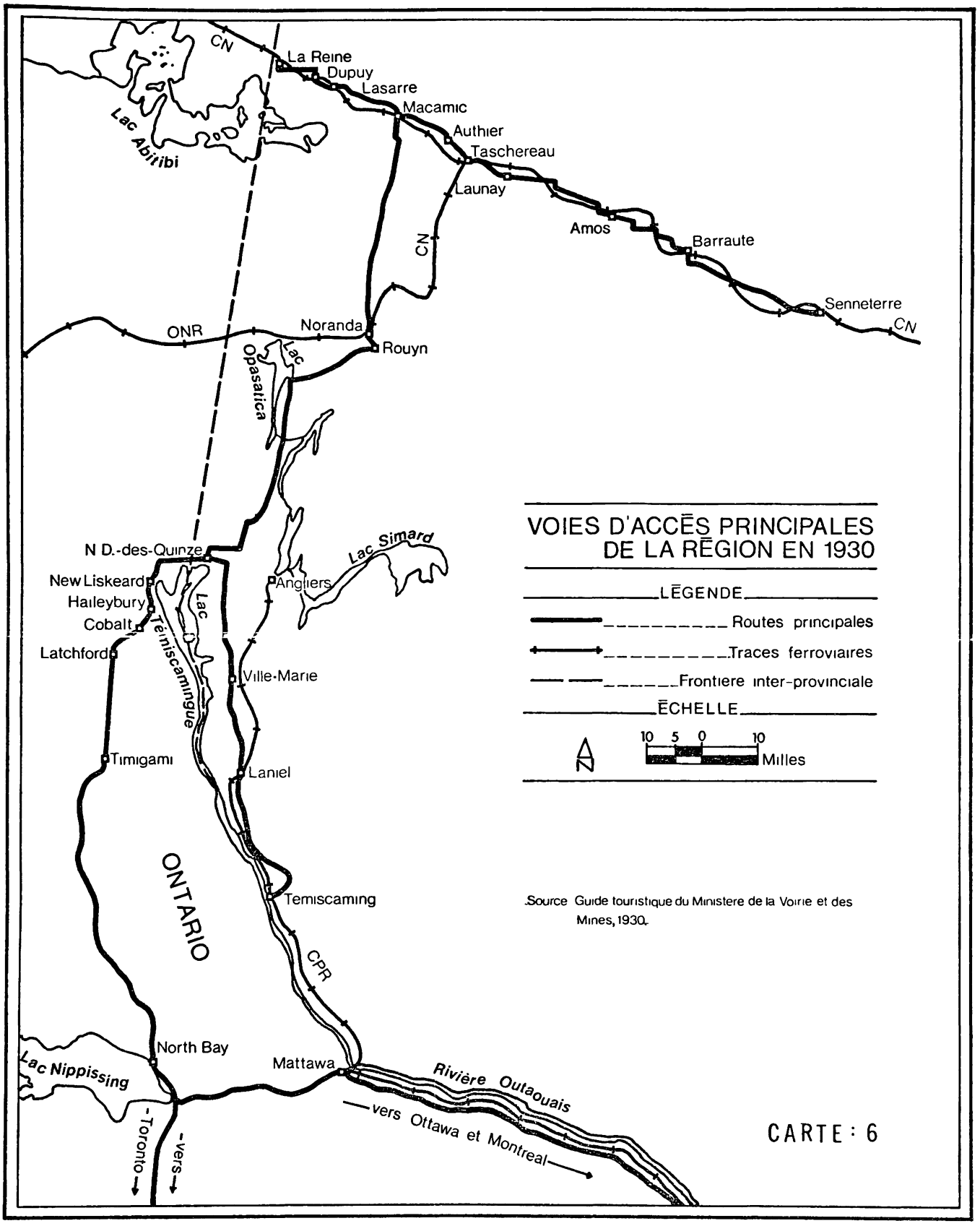
L'examen du fret ferroviaire révèle la situation suivante: "le tonnage total de marchandises expédiées (par train) est supérieur à celui des marchandises reçues, représentant 65% des produits transportés". (Québec, 1970, /167/, p. 15). C'est dire que les chemins de fer s'accaparent une proportion élevée du trafic qui se dirige depuis la région vers l'extérieur. Par contre, le trafic en sens inverse lui échappe au profit des transporteurs routiers plus en mesure d'offrir un service rapide et relativement flexible. Pour s'en convaincre, il s'agit de mentionner qu'un wagon complet de fret pris en charge à Noranda ne sera livré que le troisième jour suivant à Montréal. (Canadien National, 1968, /128/, p. 3). Si un wagon n'est pas complet, la durée du trajet double fréquemment. Dans des conditions semblables, un tel mode de transport doit faire face à des concurrents sérieux.

Le réseau ferroviaire régional répond mal aux attentes de rapidité et d'efficacité de notre époque. Ce mode de transport ne dessert qu'imparfaitement le public voyageur, sauf en de rares endroits isolés et peu accessibles aux autres types de transporteurs. La durée du trajet (18 heures environ entre Montréal et Noranda quand tout va bien) a de quoi rebuter nombre de voyageurs. Depuis plusieurs années, le Canadien National songe à retirer son service voyageur mais s'est vu dans l'impossibilité de le faire, compte tenu de la nécessité de maintenir des liaisons jugées essentielles.[1]

1.- Compte-rendu d'une entrevue réalisée avec M. Paul Morisette, représentant du Canadien National en poste à Noranda, à l'été 1973.

Le fret, lui aussi, est accaparé pour une bonne part par d'autres modes de transport. La raison la plus souvent invoquée, c'est que les entreprises sur place ne disposent pas d'une voie de service facilement accessible. Dans les faits, la longueur des parcours ferroviaires, l'emplacement des tracés, les délais inévitables et, sans doute plus que tout, une guerre des tarifs avec les transporteurs routiers, minent le rayonnement du transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue. Il ne faudrait cependant pas croire que celui-ci est appelé à disparaître à brève échéance. Dans les années qui viennent, son rôle continuera d'être vital au niveau du trafic lourd mais, à moins d'un revirement subit, sa contribution au développement de la région est appelée à décroître avec l'affirmation des transports routiers et aériens.

Si on examine le réseau routier régional, on est immédiatement frappé par sa densité exceptionnelle, compte tenu de la dimension du territoire, du caractère relativement récent de la région et de la faiblesse du peuplement. Les liaisons routières principales, en Abitibi-Témiscamingue, empruntent des tracés en maints points conformes aux diverses pénétrations ferroviaires. La carte #7 nous permet d'apprécier de telles corrélations. A cette époque, tout le trafic routier entre la région et le sud du Québec devait emprunter les pénétrantes ontariennes. Seules voies d'accès jusqu'à la fin des années trente, ces routes ont retardé le raccordement de ces territoires de colonisation au reste du Québec. C'est seulement à partir de 1937



Concue: JM Realisee: G L

que la région fut reliée par un tronçon routier essentiellement en territoire québécois. Le recouvrement bitumineux de cette route (Val d'Or - Mont-Laurier) ne fut toutefois complété que vingt ans plus tard.

Le Nord-Ouest québécois dispose, pour le moment, d'environ 5,000 milles de routes, ce qui équivaut à environ: un mille pour trente habitants. Ce réseau routier, de caractère fort variable, n'en donne pas moins accès aux diverses parties de la région. En plus des routes principales et des divers chemins de rang servant à la colonisation rurale, la région est dotée d'une multitude de voies de pénétration réalisées par des compagnies minières et forestières. Même si l'accessibilité des diverses portions intrarégionales est relativement bien garantie, les communications routières avec le reste du Québec laissent souvent à désirer, encore aujourd'hui. La marginalité de ce territoire peut s'évaluer en considérant les principales faiblesses de son réseau routier.

Parmi les handicaps les plus sérieux aux échanges, il faut mentionner, tout d'abord, la dimension du territoire et son allure. L'Abitibi-Témiscamingue est une région québécoise, à vaste échelle, au même titre que le Saguenay-Lac St-Jean et la Côte Nord. Deux villes comme Chibougamau et Temiscaming sont situées à environ quatre cent cinquante milles (750 km.) l'une de l'autre. Les liaisons entre celles-ci ne peuvent être très étroites, compte tenu de la distance qui les sépare. Les activités prédominantes dans la région (exploitation

forestière et minière) conduisent inévitablement à une dispersion de la population. Il s'en suit une construction de voies d'échanges difficiles à raccorder les unes aux autres sans risque d'accroître de façon excessive les coûts de construction et d'entretien du réseau routier régional.

A cette dimension du territoire, il faut adjoindre un autre handicap qui tient à la nature du terrain. La présence d'innombrables lacs (cf. carte #6, p. 150 a) et de marécages constituent de véritables obstacles à la construction de routes. Ceux-ci déterminent largement le tracé des voies d'accès[1]. Dans certains cas, ils peuvent occasionner des déboursés fort élevés. Par exemple, l'aménagement d'une route entre Matagami et la Baie James entraîne des coûts au moins deux fois supérieurs à ce qu'il en coûte normalement pour construire un chemin de même nature[2]. La présence des portions marécageuses et de cours d'eau à traverser accroît considérablement les déboursés à réaliser pour doter le Nord-Ouest québécois des instruments nécessaires à son développement.

Aux difficultés énoncées jusqu'ici s'ajoute un autre problème, soit les conditions climatiques. La rigueur de la période hivernale occasionne des déboursés élevés pour le

---

1.- A cet égard, il est intéressant de constater jusqu'à quel point les routes suivantes: Amos-Matagami et Senneterre-Chibougamau se conforment à l'orientation des lacs et rivières du Nord de la région (cf. carte #6).

2.- Compte rendu d'une entrevue avec M. Cloutier du bureau régional du Ministère de la Voirie à Noranda, au début de l'été 1973.

Ministère de la Voirie. Par exemple, pour l'année 1971-72, c'est plus de 25% du budget de ce ministère dans la région qui était réservé à l'entretien d'hiver. (Québec, 1972, /173/, p. 154). Cet entretien comprend aussi bien le déneigement que la réfection des routes endommagées, chaque année, par le gel. Ces difficultés ne sont pas exclusives à ce territoire mais elles revêtent une acuïté particulière dans des zones de latitudes plus élevées.[1] Il est difficile, dans une région semblable, de garantir l'entretien des axes routiers, compte tenu de variations climatiques considérables.

Dès le départ, le réseau routier régional est lourdement handicapé. Si on ajoute à cela que: "le district #6 (Abitibi-Témiscamingue) a le plus faible pourcentage de chemins à surface bitumineuse" (Rapport de la Mission, 1970, /149/, p. 105), on comprend dès lors que les usagers des voies routières doivent en subir les conséquences. La circulation aura tendance à se concentrer sur les quelques voies les mieux entretenues. Dans de tels cas, le moindre accident sérieux peut compromettre les transports routiers. La piètre qualité du support des routes alliée à un revêtement de béton bitumineux trop limité ne facilite pas l'évacuation de charges lourdes et accroît les coûts d'utilisation du matériel roulant. La condition déplorable de certaines routes accélère le rythme d'usure des voitures et pardessus tout, met en danger la vie des utilisateurs.

1.- Raoul Blanchard a scruté de près cette question. (Blanchard, 1954, /007/, pp. 197 et suivantes).

Le Nord-Ouest québécois est encore aujourd'hui une région imparfaitement désenclavée au niveau de son réseau routier. L'étendue du territoire et la dispersion du peuplement ont une incidence directe sur le trafic. Ce dernier n'est pas d'une densité élevée et en ce sens, il a freiné l'accession de certaines communautés à un minimum de facilités auxquelles elles auraient dû normalement avoir droit. Le prolongement de la route Belleterre - Le Domaine se fait encore attendre. Comme le faisait valoir M. Guy Carle, il y a quelques années: "la route Belleterre - Le Domaine est une priorité pour donner au Témiscamingue un accès normal à la région de Montréal, et mettre un terme à son repliement en bordure de l'Ontario". (Carle, 1969, /130/, p. 29). Pourtant, après maintes promesses, la route n'est pas complétée.

Les dépenses du Ministère de la Voirie dans la région ont varié considérablement depuis quelques années. Alors qu'en 1965-66, elles atteignaient $13,500,000.00, en 1969-70, elles s'abaissaient à $9,620,000.00 pour remonter depuis à moins de 15 millions pour l'année 1972-73.[1] Ces fluctuations sont peu sécurisantes mais il ne faudrait pas en conclure pour autant que l'Abitibi-Témiscamingue est une région oubliée. Le tableau #23 permet d'établir une comparaison des dépenses réalisées dans diverses régions du Québec[2]. Il ressort que

---

1.- Données statistiques tirées de (Rapport de la mission, 1970, /149/, p. 252 et de (Québec, 1972, /173/, p. 154).

2.- Les diverses régions présentées dans ce tableau découlent d'un découpage réalisé par le Ministère de la Voirie.

les dépenses per capita réalisées dans la région en 1971-72 sont nettement supérieures à la moyenne provinciale. Ces déboursés sont pourtant essentiels pour les transporteurs routiers et sont une garantie de croissance pour l'économie régionale.

Tableau #23: Dépenses du Ministère de la Voirie, en 1971-72, per capita et par région.

Bas-St-Laurent-Gaspésie	$81	Trois-Rivières	$50	Montréal	$ 30
Saguenay-Lac St-Jean	$60	Sherbrooke	$49	Nord de Montréal	$101
Québec	$44	Drummondville	$52	Outaouais	$ 50
Chaudière	$47	Sud de Montréal	$30	Abitibi-Témiscamingue	$ 75

Moyenne provinciale: $45.89

Source: Rapport annuel, Ministère de la Voirie, 1972. (Québec, 1972, /173/, p. 24).

Les principaux utilisateurs du réseau routier régional doivent faire face à des difficultés sérieuses. Ceux-ci sont obligés d'effectuer des liaisons sur de longues distances et dans des conditions qui ne sont pas toujours des plus favorables. Le transport-passager de Voyageur 1969 Inc. offre 6 services réguliers entre la région et l'extérieur (4 allers en direction de Montréal et 2 vers Toronto de même que des raccordements réguliers avec la région d'Hull-Ottawa via Grand-Remous). En plus de

relier la région avec l'extérieur, cette compagnie assure des liaisons entre les principaux centres de la région. La majeure partie du trafic réalisé par cette entreprise se fait avec les centres du Sud du Québec. Par exemple, en 1969, sur les 163,000 passagers qui ont accompli des migrations inter-régionales, près de 70% d'entre eux voyageaient entre le Nord-Ouest québécois et le Québec méridional. (Québec, 1970, /167/, p.21).

En plus d'accaparer une part importante du trafic-passager de la région, la compagnie d'autobus Voyageur réalise une part importante du transport des colis. Alors qu'en 1966, cette compagnie véhiculait 145,000 tonnes de marchandises, en 1970, le tonnage transporté dépassait à ce moment 300,000 tonnes (Ibid, p. 22). L'importance d'un tel trafic est imputable aux revues et journaux de même qu'à certains colis dont l'acheminement doit être réalisé dans un laps de temps relativement rapide. Les services d'autobus ont l'avantage d'accomplir des déplacements en un temps respectable et surtout à des frais moindres que leurs concurrents: le rail et l'avion.

Les principales récriminations que l'on peut adresser à ce mode de transport ont trait tout d'abord à la durée du trajet. Un autobus long courrier met environ sept heures à couvrir le trajet entre Montréal et Rouyn-Noranda, ce qui n'est pas un temps conforme aux besoins de toute une partie du public-voyageur. A cette durée du trajet, il faut rattacher un confort, à maints égards, relatif. Sur d'aussi longues distances et sur des routes "tortueuses et raboteuses", le service autobus perd

de son charme. Les conditions de la voirie régionale en plus de retarder les déplacements n'accroissent pas le confort des voyages et favorisent une usure plus rapide des véhicules utilisés.

Si on se tourne du côté des transporteurs de fret routier, on constate que ceux-ci n'ont pas toujours la vie facile. En plus de devoir faire face à la concurrence des autres modes de transport, ceux-ci doivent rivaliser entre eux pour s'accaparer le marché régional. Parmi les quelque cinquante entreprises de transport routier qu'on retrouve dans le Nord-Ouest québécois, moins de dix peuvent prétendre à un rayonnement extra-régional véritable. Certains conflits inter-routiers témoignent de la difficulté de s'assurer une part importante du trafic. Par exemple, la compagnie Walter Little Ltd (filiale de Dominion Freightways) a pu s'implanter dans la région alors que jusqu'ici il a été impossible aux entreprises de camionnage du Québec de pénétrer dans le Nord-Est ontarien, chasse gardée de la Star Transport (propriété du gouvernement ontarien).[1]

En plus de devoir faire face à une concurrence assez vive, ces compagnies sont forcées de s'adapter aux conditions spécifiques dans lesquelles elles sont tenues d'opérer. Tout d'abord, elles doivent être en mesure de manipuler deux types de fret fort différents. Au départ de la région, les routiers véhiculent surtout des produits forestiers (planches, panneaux,

---

1.- Compte-rendu d'un entretien avec M. Maurice Filiatrault, président de Brazeau Transport, à l'été 1973.

etc.) de même que des anodes de cuivre et des animaux de boucherie. En sens inverse, le transport routier comprend surtout des aliments variés, des marchandises sèches, des approvisionnements en produits finis et des colis de toute sorte. Selon certaines évaluations, on peut considérer qu'entre 60 et 80 camions-remorques effectuent des déplacements journaliers (sauf en fin de semaine) entre la région et l'extérieur, dans un sens ou dans l'autre.

Le trafic actuel tend à confirmer l'emprise d'un centre comme Montréal. La compagnie Brazeau Transport, l'entreprise de fret routier la plus considérable de la région, effectue, selon son président, 75% de ses échanges avec l'agglomération montréalaise et l'autre quart avec les centres du Sud ontarien et principalement Toronto. Cette situation implique un virage déterminant par rapport à l'influence certaine qu'ont longtemps pu exercer les centres de l'Ontario méridional sur les approvisionnements et le développement en général de la région.[1] Aujourd'hui, le Nord-Ouest québécois est rattaché plus étroitement au reste du Québec. La mise en place d'un lien routier (Val d'Or - Mont-Laurier) et l'accroissement du trafic dans cette direction sont venus confirmer une tendance déjà perceptible.

Cette situation particulière ne parvient toutefois pas à camoufler certains handicaps sérieux liés aux opérations en

---

1.- M. Raoul Blanchard, dans son étude sur la région, a fait état de la dépendance de l'Abitibi-Témiscamingue à l'égard des importations ontariennes à une certaine époque. (Blanchard, 1954, /007/, p. 299..)

régions excentriques. Les compagnies de transport routier doivent faire face à des frais relativement plus élevés que ceux rencontrés par des entreprises du même ordre localisées plus près des grands centres du pays.[1] Quand on connaît les conditions des routes de la région, on comprend dès lors que celles-ci n'offrent pas toujours une sécurité minimale à leurs usagers. La présence de nombreuses courbes (en particulier dans le Parc La Vérendrye), de portions de routes endommagées par le gel et de voies non-recouvertes de béton bitumineux, sont là autant d'obstacles qui, en plus de freiner le trafic, accroissent les risques d'accidents tout en suscitant des coûts d'entretien plus élevés. C'est le Ministère de la Voirie qui reconnaissait lui-même, il y a quelques années, que "les services qu'il offre ne correspondent pas toujours exactement aux normes de sécurité, de confort et d'économie que l'on peut exiger d'un réseau de transport moderne". (Rapport de la Mission, 1970, /149/, p. 53).

Un dernier handicap de taille qui affecte les transporteurs de fret routier tient au fait qu'il est très difficile d'équilibrer le trafic vers et depuis la région. Du fait que le Nord-Ouest québécois est une région presqu'exclusivement vouée à l'exploitation des richesses naturelles, elle doit

---

1.- Par exemple, à la fin du mois de juin 1973, l'essence diesel vendue à Rouyn coûtait 48.6¢ le gallon alors que l'équivalent à Montréal pouvait s'obtenir pour un montant de 43.4¢. Nous aurons l'occasion d'expliciter ces variations de coûts dans le chapitre suivant du présent travail.

compter sur l'extérieur pour s'approvisionner en produits finis. Le véritable problème naît du fait que nombre d'expéditions de fret en partance de la région sont d'un poids trop élevé pour emprunter les transports routiers (ex: concentré de zinc). Il s'en suit que ces derniers, même s'ils sont assurés d'un voyage complet entre Montréal et la région, ne disposent pas toujours d'une pleine charge en direction contraire. Compte tenu du coût moyen d'un voyage de camion-remorque, soit environ .50¢ du mille, une compagnie qui relie Montréal à Rouyn-Noranda doit amortir des dépenses de $200.00 avant même de réaliser un profit.[1]

Les entreprises de camionnage, pour éviter de fonctionner à perte, doivent se garantir une pleine charge, aussi bien à l'aller qu'au retour dans la région. C'est ce qui explique qu'elles ont eu recours à des tarifications plus basses afin d'accaparer une part du trafic ferroviaire et ce, surtout au départ du Nord-Ouest québécois. Les multiples cargaisons de bois et le transport d'animaux de boucherie ne sont pas des plus intéressantes pour des entreprises non-spécialisées. Ce sont toutefois des appoints pour équilibrer des échanges qui, sans cela, risqueraient d'être déficitaires. C'est d'ailleurs là que les transporteurs routiers trouvent leur principal défi.

Il ne convient pas d'analyser les modes de transport régionaux sans faire état des liaisons aériennes. Ces dernières

---

1.- Nombre de remarques mentionnées ici résultent d'une entrevue avec M. Maurice Filiatrault, président de Brazeau Transport.

ont joué jusqu'ici un rôle fondamental. L'avion, en plus d'être un excellent moyen de déplacement, s'est avéré un instrument précieux de reconnaissance du potentiel en ressources de la région. L'hydravion, intimement associé à la mise en valeur du bouclier canadien, continue encore aujourd'hui de se mériter une place de choix. Le transport aérien est l'un des rares moyens qui permettent d'atténuer sensiblement l'impact de la distance et qui ramène, de ce fait, un territoire aussi vaste à des dimensions à la mesure d'interventions humaines.

Les services aériens qui rattachent la région à l'extérieur sont aux mains de trois compagnies principales: Air Canada, Québecair et Nordair. Celles-ci relient les villes principales de la région à des centres tels: Montréal, Québec et Toronto. Bien qu'elles n'accaparent qu'une faible portion du fret, elles n'en drainent pas moins une part croissante du trafic voyageur. La compagnie Air Canada avec ses quatre vols par jour n'est plus depuis l'été 1973, le seul transporteur aérien à desservir la région. Le harnachement des rivières de la Baie James a accru sensiblement le trafic aérien à un tel point que deux compagnies ont fait des demandes de permis pour exploiter des liaisons régulières.

Même si le Nord-Ouest québécois est mieux desservi sur le plan aérien que nombre de régions au Québec, on ne peut affirmer qu'un mode de transport semblable soit un facteur de désenclavement véritable pour la communauté régionale. En plus

d'être d'un coût d'utilisation relativement élevé[1], ce moyen de transport est très inégalement accessible aux citoyens de la région. Le coût élevé des aménagements terminaux (pistes, équipements de contrôle et d'entretien) confine les services aériens réguliers à trois aéroports dans la région (Val d'Or, Rouyn-Noranda et Matagami). Dernièrement, la Société de Développement de la Baie James a aménagé une piste en bordure de la rivière La Grande qui facilite l'accès des cargos aériens à tout un domaine septentrional. Ce nouvel aéroport devrait, au cours des prochaines années, drainer une part croissante du trafic aérien.

Pour le moment, c'est encore l'hydravion qui est roi et maître dans un territoire amphibie, comme le Nord-Ouest québécois. Ces avions doivent toutefois cesser leurs déplacements pendant une période bi-annuelle de trois semaines, qui correspond au gel et dégel des eaux. Ces contraintes ne pèsent pas autant sur les vols réguliers qui eux, dans des conditions normales, peuvent maintenir leurs services à l'année longue. Somme toute, le transport aérien répond à des besoins véritables dans une région comme celle-ci: "given present technology and the facilities available in Northeastern Ontario, air travel appears to be the most suitable mode of travel for many journeys". (Ontario, 1971, /153/, p. 180). Cette constatation

---

1.- Il en coûte soixante dollars ($60.00) environ pour effectuer le trajet aller-retour par avion entre Montréal et Rouyn, ce qui correspond au double du tarif par autobus.

vaut aussi bien dans le Nord-Ouest québécois où les exigences d'accessibilité sont apparentées.

La région d'Abitibi-Témiscamingue dispose de services de transport fort variés. Nous nous sommes limités à présenter brièvement chacun d'eux en faisant ressortir certains problèmes qui les affectent spécifiquement. De ce qui précède, nous pouvons déduire que les divers moyens de transport, disponibles dans la région, consacrent un état de marginalité. Cette marginalité se déduit à l'examen des infrastructures en place qui révèlent à maints égards, une situation de dépendance. Pour s'en convaincre, il suffit de scruter l'orientation des principaux axes de circulation et de déterminer leur rôle spécifique dans la mise en valeur des ressources de la région.

Les divers modes de transport de la région n'atténuent pas véritablement son caractère d'excentricité car ils ne fournissent pas les outils nécessaires aux résidents pour s'affranchir aisément des contraintes liées à leur position. Un réseau d'échange équilibré suppose deux volets. L'un par lequel une région se voit garantir son accessibilité avec l'extérieur, l'autre par lequel elle assure la pleine mise en valeur de son territoire. Dans le cas qui nous concerne, c'est l'idée de dépendance qui traduit le mieux l'état de moyens de transports conçus et réalisés à partir de besoins souvent éloignés de ceux des régionaux.

3.3.5 - Le rôle jusqu'ici effacé des services administratifs et récréatifs

L'étude des services dans le Nord-Ouest serait incomplète si on laissait de côté les secteurs administratifs et la récréation. L'un et l'autre tiennent une place croissante dans des sociétés soumises aux programmations gouvernementales et libérées en partie des contraintes traditionnelles de la semaine de travail. En premier lieu, l'Etat s'est accaparé un rôle d'intervenant à l'égard des services. Il est devenu en fait: "un distributeur de subventions aux institutions chargées de faire l'exploitation, l'amélioration et la conservation des services". (Mission de planification, 1970, /149/, p. 112). L'Etat s'est ainsi octroyé un droit de regard direct sur l'organisation et le bien-être des communautés qui vivent sur son territoire.

Les divers paliers gouvernementaux ont joué un rôle décisif en règlementant les services administratifs à la disposition de chacune des régions de leur territoire. Les interventions multiples des autorités fédérales (par le biais des prestations d'assurance-chômage, des subventions aux industries, etc.) de même que l'intérêt momentané suscité par l'Abitibi-Témiscamingue lors des travaux de la Mission sont un indice de la volonté des gouvernants d'éviter une détérioration excessive des conditions de vie dans une région. On peut affirmer que les secteurs gouvernementaux ont rejeté, pour le moment du moins, toute idée de fermer la région. Car, comme on le faisait valoir

il y a quelques années lors des travaux du B.A.E.Q.[1], malgré l'attrait de certaines politiques de fermeture, "il ne se trouve cependant personne qui soit capable de prouver qu'une telle opération est économiquement rentable, socialement justifiable et politiquement possible." (B.A.E.Q., 1966, /121/, p. 41).

Des gouvernements qui prôneraient une politique de vidage systématique d'une région n'investiraient pas aussi massivement dans une variété d'équipements dont ils assument les frais. La construction d'hôpitaux, d'un campus collégial et universitaire de même que des mises de fonds considérables dans des immeubles administratifs, voilà autant de preuves que le Nord-Ouest québécois ne peut être considéré comme une région laissée pour compte. En plus d'avoir reconnu les limites administratives des régions du Québec, le gouvernement provincial a, jusqu'à un certain point, encouragé: "la déconcentration de l'administration par un effort de mise en place d'une structure régionale administrative unifiée et coordonnée". (Ibid, p. 38).

Cette déconcentration n'a pas jusqu'ici traduit plus qu'une intention de reconnaissance du palier régional de la part des divers niveaux de gouvernement. Dans les faits, une région comme le Nord-Ouest québécois demeure dépendante de décisions prises à l'extérieur:

1.- B.A.E.Q. correspond au: Bureau de l'Aménagement de l'Est du Québec.

> "On mentionne souvent que les organisations régionales ne possèdent pas suffisamment de pouvoir. Cette remarque semble fondée et pour trois raisons: le faible pouvoir d'intervention de l'Etat, surtout dans les secteurs économiques (les bureaux régionaux ne peuvent pas dépasser le rôle des ministères eux-mêmes); l'imprécision des objectifs de certains ministères et la centralisation de l'administration en général." (Rapport de la Mission, 1970, /149/, p. 116).

La population régionale ne peut que difficilement aspirer à un contrôle véritable de son devenir car une mentalité défaitiste a su s'imposer au long des années. "La région du Nord-Ouest semble avoir été oubliée par les gouvernements qui se sont succédés à Québec depuis plus de trente ans". (La Presse, 1970, /073/, p. A5.) Nombre de décisions politiques ont été prises sans vraiment tenir compte des caractéristiques particulières d'une région semblable et des aspirations de l'ensemble de la population.

Pour s'en convaincre, il suffit de constater que les dépenses gouvernementales n'ont pas jusqu'ici suffisamment tenu compte des malaises qui frappaient les secteurs d'activité régionaux. Par exemple:

> "De 1967-68 à 1970-71, les dépenses du gouvernement du Québec dans le Nord-Ouest ont augmenté de 32.3% par rapport à 46% dans l'ensemble du Québec. Les déboursés dans le secteur économique diminuent assez rapidement dans la région alors qu'ils augmentent dans tout le Québec". (Rapport de la Mission, 1970, /149/, p. 124.)

Il est quelque peu paradoxal de constater qu'une région soit à ce point coupée des pouvoirs décisionnels, qu'elle en soit réduite à quémander des allocations sociales au lieu de réclamer des outils indispensables à sa croissance économique.

Les services administratifs et gouvernementaux n'ont

pas jusqu'ici joué pleinement leur rôle. Les fonctionnaires en place dans la région n'ont pas toujours su aiguillonner les citoyens dans la recherche de solutions à leurs problèmes. On peut même déplorer que nombre d'entre eux se soient volontairement ou non coupés partiellement du milieu dans lequel ils vivaient. Lorsqu'on sait qu'en 1970, 80% des fonctionnaires provinciaux en poste dans la région étaient nés à l'extérieur[1], on comprend que ceux-ci ne parviennent pas toujours à s'impliquer facilement dans le milieu. Par ailleurs, même encore aujourd'hui, les services administratifs régionaux sont fréquemment paralysés par le chevauchement des responsabilités propres à chaque ministère[2]. Il en résulte d'inévitables conflits de responsabilités qui sont rarement de nature à favoriser le plein épanouissement de la collectivité régionale.

Si on se tourne maintenant vers une dernière catégorie de services, soit les services récréatifs et touristiques, on s'aperçoit qu'ils traduisent eux aussi une série de malaises véritables. Il importe d'abord de rappeler que ces services obéissent à deux types de demandes apparentés:

> "(1)... the day-to-day demands of people, nearly all of which must of necessity be satisfied near their places of residence, or employment and (2) the more infrequent needs that are met by excursions of longer duration that may range from single holidays and weekends to the fortnight, month or longer period that is usually iden-

---

1.- Donnée tirée du Rapport de la Mission gouvernementale. (Ibid, p. 116).

2.- Les revendications autonomistes de chaque ministère ou de chaque palier gouvernemental sont souvent une source de friction dans une région déjà incomplètement desservie par des services gouvernementaux.

tified as a "vacation", or "holiday"." (McCarty, Lindberg, 1966, /042/, p. 127).

Les activités récréatives (culture, loisirs et sports) dans une région comme le Nord-Ouest québécois sont à l'image des besoins et des possibilités des groupes en place. Ces services sont inévitablement marqués par la dispersion relative des populations. Il s'ensuit une forme de demande qui commande la mise en place d'équipements récréatifs dont le caractère n'est pas toujours des plus sophistiqués. Il est physiquement, et encore plus financièrement impossible, d'assurer des services récréatifs accessibles à tous. Sur le plan culturel, on dénote des malaises non-équivoques.

> "Les populations ne peuvent pas bénéficier des équipements culturels, des services éducationnels (bibliothèques, salles d'expression, etc...). Seules quelques communautés urbaines sont dotées de centres culturels où les populations ont peu d'accès. Les groupes de culture différente ne peuvent pas s'exprimer faute de ressource. Les associations culturelles existantes servent beaucoup plus d'impressario que vraiment d'animateurs et d'initiateurs à la culture pour les populations qu'elles desservent." (C.E.R.N.C.Q., 1971, /133/, #3, p. 36).

Les conditions rudimentaires de la vie culturelle à l'extérieur des principales villes de la région appellent diverses formes de compensation. On peut tout-de-suite mentionner les sports, surtout ceux en plein air. Faute de disposer d'un éventail d'organismes chargés d'organiser leurs loisirs, nombre de citoyens de la région sont forcés de planifier eux-mêmes leur emploi du temps. Il s'en suit un genre de vie[1] qui

---

1.- Le géographe Max Derruau a défini la notion de genre de vie comme: "la réponse du groupe à l'organisation économique et sociale qui lui est imposée ou qu'il s'est imposée". (Derruau, 1961, /019/, p.112).

laisse une large place à l'initiative individuelle. Les loisirs sont un champ d'action privilégié pour mettre à contribution les ressources naturelles du milieu.

Les activités récréatives, en région marginale, demeurent qualitativement handicapées. Faute de capital humain et physique disponible, elles occupent une place en-deçà de celle à laquelle elles auraient droit. Elles sont par ailleurs dépendantes, du moins en partie, d'apports extérieurs au cadre régional. Dans la plupart des domaines rattachés à la récréation, une région comme l'Abitibi-Témiscamingue doit pouvoir compter sur le rayonnement des principaux centres du pays faute de pouvoir satisfaire pleinement les besoins de sa population. Les nombreuses tournées culturelles ou autres entreprises par des groupes en provenance de métropoles, de même que les recours fréquents à des spécialistes extra-régionaux sont jugées essentielles compte tenu des déficiences du milieu.

Etant donné le potentiel humain limité de la région, il n'est pas étonnant de constater des désiquilibres significatifs entre les services récréatifs offerts. Alors que les activités d'ordre culturel doivent se contenter de budgets médiocres[1], les sports, en plus de mobiliser les énergies, réussissent à bénéficier d'octrois substantiels[2].

1.- Les déboursés du Ministère des Affaires Culturelles se sont chiffrés à $75,000 en 1970-71 et à $100,000 en 1971-72. (Rapport de la Mission, 1970, /149/, p. 251.)

2.- On en veut pour exemple les fortes sommes d'énergie et de capital investies à l'occasion des Jeux du Québec tenus à Rouyn-Noranda à l'été 1973.

Si on se tourne du côté des activités touristiques, il importe de faire preuve de réalisme. Une région comme le Nord-Ouest québécois peut-elle prétendre à une vocation touristique? C'est en fait son accessibilité même qui détermine son attrait touristique. Le Nord-Ouest québécois a dépassé le stade de ce que Raoul Blanchard a déjà dénommé "un vide touristique absolu"[1]. Mais nous sommes encore bien loin de l'idée même de paradis touristique.

Tout d'abord, il faut reconnaître que l'accessibilité de la région est loin d'être assurée par la qualité souvent pitoyable des grandes routes d'accès. Le touriste moyen sera irrémédiablement découragé s'il ose s'aventurer sur des routes secondaires. En plus de cet état particulier des routes, il faut reconnaître que les équipements en place pour recevoir la clientèle touristique font particulièrement défaut. La carence de lieux d'hébergement, dans certaines parties de la région, se double d'un choix trop restreint de catégories de services hôteliers dans les divers centres d'accueil.

Jusqu'à aujourd'hui, les efforts pour recruter une clientèle touristique sont, en général, demeurés trop timides. Mais il faut tout de même mentionner quelques projets spécifiques tels: les Jeux du Québec, les villages Vacances-familles et quelques initiatives à l'échelon municipal (ex: Senneterre). Les déboursés du Ministère du Tourisme sont demeurés à un niveau tel qu'ils

---

1.- Expression empruntée à Raoul Blanchard: (Blanchard, 1954, /007/, p. 300).

ne suscitent pas les effets d'aval tant attendus. En 1971-72, ce ministère a dépensé $608.000 dans la région. (Mission de planification, 1971, /149/, p. 79.) Cette somme n'a pas suffi pour assurer les investissements nécessaires à la mise sur pied d'une véritable campagne d'information touristique. Comme on le faisait valoir dans une étude récente sur le tourisme dans la région:

> "La plupart des municipalités, même les plus grandes, manque de politique touristique (promotion ou planification des équipements). Certaines municipalités ne connaissent pas ce qu'elles peuvent offrir aux touristes, les dossiers sont rarement complets". (Lanquar et al., 1972, /145/, p. 58.)

Il faut reconnaître que malgré de lourds handicaps, la région continue d'exercer un certain attrait:

> "The natural environment of the shield - its lakes, trees, rocks and cool temperature - is in demand by people of the adjoining lowlands, similar to the demand for the shield's minerals, pulp wood and water power". (Robinson, 1969, /057/, p. 112.)

On peut presque considérer qu'il existe une vocation touristique régionale malgré le peu d'efforts consentis par les habitants du Nord-Ouest québécois pour valoriser le potentiel en place. "Déjà les touristes viennent de très loin en nombre croissant, malgré un équipement hétéroclite et une publicité déficiente". (Carle, 1969, /130/, p. 30.) Laissées jusqu'ici à l'initiative privée pour une très large part, les promotions touristiques et les principales infrastructures d'accueil ont eu trop souvent tendance à se court-circuiter mutuellement au lieu de coordonner leurs efforts. Si les touristes ne cessent d'une année à l'autre de se rendre dans une région semblable, c'est qu'ils y trouvent un certain profit.

Une enquête récente réalisée par le Conseil Régional de Développement de l'Abitibi-Témiscamingue a démontré que le principal motif invoqué pour effectuer un voyage dans la région était le désir de la mieux connaître.[1] Cette simple curiosité ne doit pas être découragée d'aucune façon. Elle témoigne d'un intérêt autre que le traditionel voyage de pêche et de chasse cher aux touristes américains d'il y a quelques années. Il faut reconnaître que la région répond à un certain type de demande qui n'exclut pas une dose d'exotisme. "Les développements touristiques spectaculaires avec concentration de la clientèle correspond de moins en moins à la demande actuelle. Les conditions de vie urbaine... font que les vacanciers aspirent aux grands espaces, à l'air pur, à la nature dans son aspect originel". (Avis du C.E.R.N.O.Q., 1971, /133/, #2, p. 43.)

Tant que l'on ne s'efforcera pas de mettre mieux en valeur le potentiel véritable de cette région, les activités touristiques continueront d'occuper une place secondaire. Même si le Nord-Ouest québécois ne peut aspirer du jour au lendemain à devenir une région à vocation essentiellement touristique, il y a quand même lieu de mettre pleinement à profit certains traits originaux du milieu (paysages miniers, de colonisation, l'ouver-

---

1.- Selon une évaluation réalisée dans un kiosque touristique de Louvicourt, durant le mois d'août 1973: 50% des personnes interrogées voulaient apprendre à connaître mieux la région, 16.8% venaient visiter des parents et amis et seulement 11.5% des gens se rendaient aux Jeux du Québec. C'est donc dire l'importance qu'il y a à bien recevoir une clientèle éventuellement fidèle. (Feuillets du C.R.D.A.T., 1973, /135/, #2, p. 7.)

ture sur le Nord, etc). La dimension du territoire et son caractère relativement accessible servent autant un tel milieu qu'ils contribuent à la rendre réfractaire à certaines catégories de vacanciers. La reconnaissance du potentiel touristique d'une région comme l'Abitibi-Témiscamingue, par ses propres habitants, est toutefois un préalable à tout effort de sensibilisation à l'extérieur.

Les activités récréatives et touristiques n'ont pas jusqu'ici su s'imposer. Elles ont été en bute à toute une série d'obstacles issus aussi bien des particularismes de ce milieu que des types de relations entretenus avec l'extérieur. Il faut reconnaître que ces activités obéissent à des demandes spécifiques, fortement influencées par des genres de vie. Si elles n'ont pas exercé une emprise plus forte sur la vie régionale jusqu'à maintenant, c'est qu'elles n'étaient pas perçues comme vitales aussi bien pour l'épanouissement de la collectivité régionale que pour la croissance économique en tant que telle.

Le panorama d'ensemble des divers secteurs d'activité que nous venons d'esquisser n'a pas la prétention d'être complet mais nous avons voulu décrire certaines données de base de la vie socio-économique régionale et les mettre en relation avec certains barèmes provinciaux. C'est à partir de la confrontation des caractéristiques du Nord-Ouest avec celles de l'ensemble du Québec que nous avons pu dégager divers malaises qui sont autant d'indices d'un état de marginalité.

L'examen des divers secteurs d'activité de la région nous

a permis de discerner une évolution récente du domaine de la production qui a une triple résonnance. Tout d'abord, elle se traduit par une désaffection progressive à l'égard des activités dites primaires. Ces dernières, en plus d'exercer une emprise très forte sur la structure de l'emploi régional, avaient en quelque sorte consacré la vocation de zone d'approvisionnement en ressources de ce territoire. La remise en question actuelle des activités primaires tient à plusieurs raisons: la désaffection progressive du travail agricole et forestier, l'épuisement croissant des gîtes miniers de la portion centrale de la région, et enfin le déplacement continu de la mise en valeur vers le Nord et vers des portions moins accessibles.

La marginalité au niveau des activités de production de la région se déduit aussi de la relative stagnation du secteur manufacturier régional. Comme on le faisait valoir dans le Plan de développement du Bureau d'aménagement de l'Est du Québec: "Les régions où dominent les secteurs stagnants connaissent elles-mêmes la stagnation". (B.A.E.Q., 1966, /121/, p. 36.) Les entreprises manufacturières de la région, étroitement liées à une première transformation des ressources brutes, demeurent handicapées par toute une série de faiblesses qui minent leur croissance et leur rayonnement.

Enfin, les activités tertiaires exercent une emprise croissante, compte tenu de la désaffection progressive à l'égard des secteurs précédents. Les services accapparent une place croissante au sein de communautés moins préoccupées de la

production de biens matériels et plus désireuses de connaître un niveau de consommation de services à sa mesure. La satisfaction des besoins de consommation demeure toutefois étroitement liée aux caractéristiques propres à un milieu, soit: la densité du peuplement, le revenu des habitants, l'intensité de la demande, etc... Ce sont ces caractéristiques qui, mises en relation avec une norme provinciale, nous renseignent sur la disponibilité des services dans une région. L'accroissement de la main-d'oeuvre dans ce secteur ne doit pas faire oublier l'érosion profonde qui mine les activités primaires traditionnelles du Nord-Ouest québécois. Le gonflement du secteur tertiaire ne parvient pas toujours à cacher la dépendance de la région à l'égard de l'extérieur et la qualité souvent relative des services mis à la disposition de ses habitants.

CONCLUSION

Pour clore cette première partie, il importe de reprendre notre définition théorique de la marginalité (cf. section 1 du présent travail) et de vérifier si elle s'applique à la réalité du Nord-Ouest québécois. C'est là une façon de jeter des ponts entre des perceptions souvent intuitives et des faits empreints d'un réalisme brutal. Le Nord-Ouest québécois est-il une région marginale?

Il faut reconnaître tout d'abord que ce territoire est un cadre spatial bien défini, que ce soit sur le plan administratif, socio-économique ou plus strictement statistique. Cette région se voit, de ce fait, conférer un statut nettement identifié par rapport aux territoires voisins. Cette région a ceci de particulier qu'elle est située à la périphérie des aires métropolitaines du pays. Elle se trouve ainsi, par sa position géographique, aux marges des principaux pôles de croissance. Cette condition affecte inévitablement son rythme de croissance. Le heartland, qui commande les grandes orientations du développement, marque le devenir de cette région au point, dans certains cas, d'en freiner considérablement le dynamisme propre.

La position géographique d'une région est une composante première de la marginalité, car la marginalité s'évalue

toujours par rapport à un repère ou à un cadre d'identification donné. Cette base, avant tout spatiale, a toutefois ceci de particulier, qu'elle est étroitement déterminée par une évolution dans le temps. Le portrait qu'on trace d'une région ne vaut que pour une période limitée. De la même façon, un état de marginalité doit être constamment réévalué à la lumière de faits nouveaux ou plus strictement au fur et à mesure que se rafinent nos instruments d'investigation. Un moment donné devient ce laps de temps privilégié où l'on discerne des agencements inédits.

Toute analyse d'une région marginale suppose que l'on ait perçu, au préalable, un système de relations de dépendance à même d'éclairer les rapports particuliers qu'une région entretient avec un axe central. Ces relations de dépendance se déduisent de deux sources: - les désarticulations internes propres à une région et - les limites de son rayonnement externe. Les premières sources correspondent à une série de déséquilibres observables dans un milieu. Par exemple, la faible participation féminine à la main-d'oeuvre régionale (19.6% en 1961[1]) lorsque mise en rapport avec la moyenne provinciale au même moment (27.1%) révèle des écarts suffisamment significatifs. Nous avons d'ailleurs pu discerner nombre d'écarts semblables tout au long des sections qui précèdent (revenu, taux de chômage, accessibilité aux services et aux biens, etc).

1.- Recensement fédéral 1961, Catalogue 94-52, bulletin 3.2-5, Statistique Canada. Ces données sont d'ailleurs explicitées dans le tableau #26 du présent travail.

Compte tenu des faiblesses qui affectent aussi bien la structure démographique que les activités de production de la population régionale, le Nord-Ouest québécois est acculé à un état de dépendance à l'égard de l'extérieur. En plus d'être soumis à des décisions politiques et économiques imposées depuis l'extérieur, la région est étroitement liée à des approvisionnements en produits finis depuis les principaux centres du pays. Une telle situation n'est pas négative en soi si le bilan des échanges entre un heartland et un hinterland ne se fait pas au détriment de l'un des deux partenaires. Jusqu'à date, faute de moyens à sa disposition, le Nord-Ouest québécois s'est vu conférer un rôle de parent pauvre dans ces relations, autre indice d'un état de marginalité.

L'étude que nous avons menée jusqu'ici a revêtu avant tout un caractère descriptif. Il importait avant d'aborder la partie explicative de camper notre cadre d'observation. La marginalité du Nord-Ouest québécois correspond, comme d'ailleurs le sous-développement, à une situation d'infériorité socio-économique qui ne s'évalue qu'en référence à des zones motrices et à des normes particulières qui servent de repères. Il importe maintenant, une fois définies les composantes de la marginalité d'une région, d'évaluer la portée explicative d'une variable privilégiée, soit l'éloignement.

CHAPITRE DEUXIEME

CHAPITRE 2

L'ELOIGNEMENT, UN FACTEUR EXPLICATIF D'UN ETAT DE MARGINALITE

Dans un second chapitre, il conviendrait maintenant d'évaluer l'impact d'une variable explicative, soit l'éloignement. Cette dernière présente un intérêt tout-à-fait particulier en géographie en ce sens qu'elle rend compte d'échanges variés qu'il nous est possible d'observer dans l'espace. Le choix de ce facteur explicatif découle d'abord d'un besoin de dégager des relations entre les diverses composantes d'une situation de marginalité que nous avons présentée. Il se justifie aussi par la nécessité de parvenir à un niveau d'analyse susceptible de permettre certaines généralisations.

Il importe, dès le départ, de mentionner qu'en choisissant l'éloignement comme variable explicative, nous privilégions une optique d'analyse bien particulière. La marginalité, en tant que situation socio-économique, peut être perçue de façon à peu près similaire par diverses disciplines; toutefois, les efforts pour expliquer cet état de fait varient considérablement. En optant pour une dimension spatiale, nous devons négliger certains aspects liés à des caractéristiques propres

aux régions marginales. Par contre, nous souhaitons pousser plus avant des recherches sur l'impact spécifique de la distance.

Dans les deux sections qui vont suivre, nous tenterons de cerner divers types de relations entre l'éloignement et le développement relatif d'une région, compte tenu de certaines valeurs-repères qui serviront de base à nos comparaisons. Après avoir présenté diverses définitions de l'éloignement, nous verrons comment ce facteur peut affecter l'organisation socio-économique et la vie de gens habitant en région marginale. Pour mener à bien cette seconde partie de notre travail, nous pourrons miser d'abord sur une enquête menée auprès de la population du Nord-Ouest québécois. De plus, nous aurons recours à diverses études statistiques à même de dévoiler certains schémas de relations entre un centre et sa périphérie.

SECTION 1.0

LE CARACTERE POLYSEMIQUE DU TERME ELOIGNEMENT

Le géographe L.-E. Hamelin prétend que: "plus de la moitié des régions du Québec tiennent leur caractère dominant de l'éloignement ou d'une position périphérique" (Hamelin, 1972, /084/, p. 4). L'étude de cas particuliers démontre toutefois qu'il faut pondérer l'éloignement par des mesures d'intensités variables aussi bien spatialement que temporellement. Plus que tout, il importe de s'entendre sur les diverses significations du terme éloignement. C'est un préalable à toute évaluation de l'impact de l'éloignement dans un cadre régional particulier.

L'éloignement est un terme qui englobe des significations diverses: distance, accessibilité, rupture, séparation, etc. Selon le dictionnaire Robert, l'éloignement correspond: "au fait de se tenir à l'écart..., au fait d'être éloigné dans le temps". (Robert, 1970, /055/, p. 553.) Cette expression définit plus précisément la notion de distance en accentuant certains de ses aspects. Dans les faits, l'éloignement ne s'évalue pas toujours facilement. Il est assez aisé de concevoir un taux de décroissance (fall-off rate) de certaines

activités que l'on pourrait mettre en relation avec l'éloignement. Pourtant, la réalité nous enseigne que les relations immédiates de cause à effet ne sont pas toujours évidentes. Il y a un danger réel de s'engager dans une vision déterministe lorsque l'on veut conférer à une variable comme l'éloignement une valeur explicative englobante.

Contrairement à l'attitude, fréquente actuellement, qui prétend: "qu'il n'y a plus de distance aujourd'hui"[1], nous croyons qu'il y a lieu de réévaluer périodiquement son impact. C'est Paul Claval, un géographe français, qui, il y a quelques années, faisait valoir que "dans la ville régionale actuelle, les faits de distance et de direction ont été en partie dévalorisés" (Claval, 1968, /015/, p. 492). Il importe donc de démontrer comment l'éloignement peut projeter un éclairage particulier sur les multiples relations qui s'établissent entre une région et le réseau qui l'englobe de même que sur les caractéristiques et les potentialités de cette région. Notre cadre d'étude demeure le même: Le Nord-Ouest québécois. Nous devrons toutefois, au cours de cette partie de notre travail, nous efforcer d'intégrer ce cadre à un réseau régional plus vaste incorporant à la fois un "domaine du Pre-Nord"[2] et la portion

---

1.- Cette attitude, il nous a été donné de la rencontrer chez nombre de gens interviewés dans la région d'Abitibi-Témiscamingue.

2.- Expression empruntée à Louis-Edmond Hamelin. Il définit le Pré-Nord comme étant ce domaine: "où se fait la transition entre l'écoumène de résidence permanente et les genres de vie pionniers" (Hamelin, 1967, /083/, p. 482).

québécoise du heartland oriental canadien.

1.1 LA DIMENSION SPATIALE DE L'ELOIGNEMENT

La dimension spatiale de l'éloignement est celle qui, sans doute, nous est la plus familière en géographie. La distance physique implique une référence à des coordonnées précises ou à une position quelconque qui nous sert de référence. Lorsque l'on dit, par exemple, que Rouyn-Noranda est situé à environ 400 milles (645 km) de Montréal par route, nous reconnaissons alors la présence d'un lien entre ces deux points et surtout nous nous entendons pour accepter l'étalon d'une unité de mesure. Il faut tenir compte du fait que l'appréciation des liens entre ces deux emplacements aussi bien que le recours à un mode d'évaluation plutôt qu'un autre demeure circonstanciels.

1.1.1 - La friction de la distance physique et les relations distance-interactions

La distance physique demeure un indice de séparation valable. Elle ne rend toutefois pas toujours compte d'obstacles réels à la vie d'échange: la présence de barrières physiques, la qualité variable des systèmes de transport et peut-être, par-dessus tout, cette inégale perception de l'éloignement par les gens. En théorie, dans un cadre uniforme, également desservi par des moyens de transport et perçu de façon homogène, la "friction de la distance physique"[1] sur diverses inter-

---

1.- Expression empruntée à Walter Isard. (Isard, 1956, /033/, p. 2).

actions[1] entre des centres devrait se traduire par une fonction linéaire: Y = f(X) où Y = interactions entre des centres et X = distance mesurée à partir d'un point d'origine équivalent à l'emplacement du maximum des interactions (cf. figure 9a).

1.1.2 - Confrontation d'un modèle théorique avec la réalité

On pourrait concevoir, en théorie, une décroissance linéaire des interactions au fur et à mesure qu'on s'éloigne d'un centre où ces dernières apparaissent maxima. Dans la réalité, on s'aperçoit que les relations entre la distance et une série d'interactions ne se conforment pas au graphique théorique. Nous avons choisi ici une variable, soit les ventes totales des commerces de détail, exprimées en $, dans diverses agglomérations urbaines du Québec[2]. Nous avons, par la suite, mis cette variable en relation avec un paramètre, soit l'éloignement physique qui sépare ces centres de Montréal par voies routières.

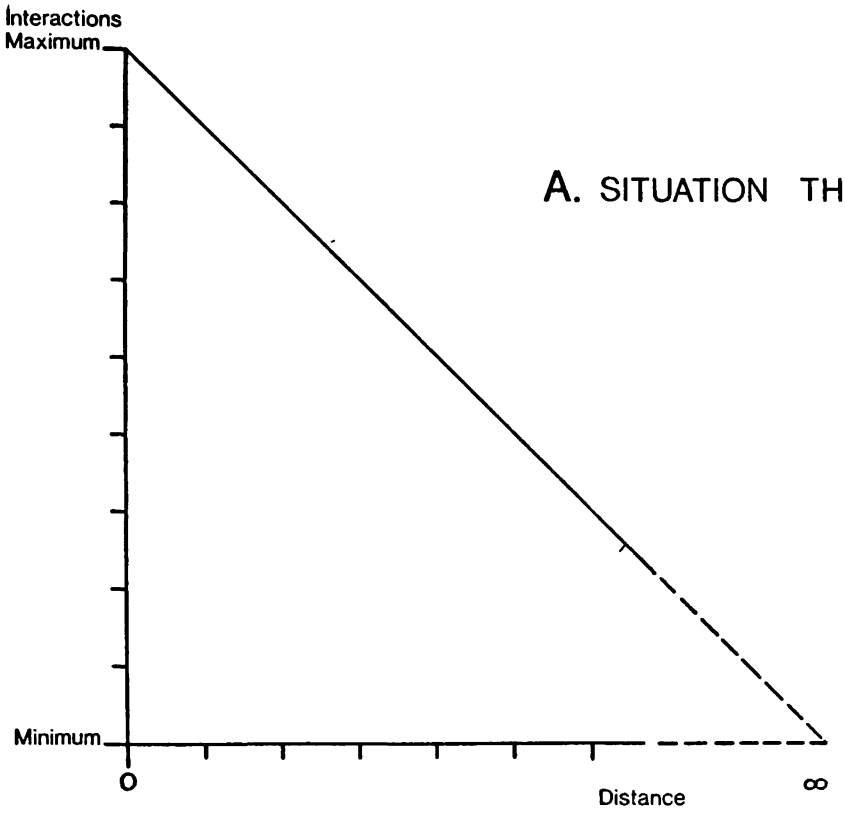
Le choix de la variable dépendante a été dicté strictement par des considérations d'ordre pratique. Nous aurions tout

---

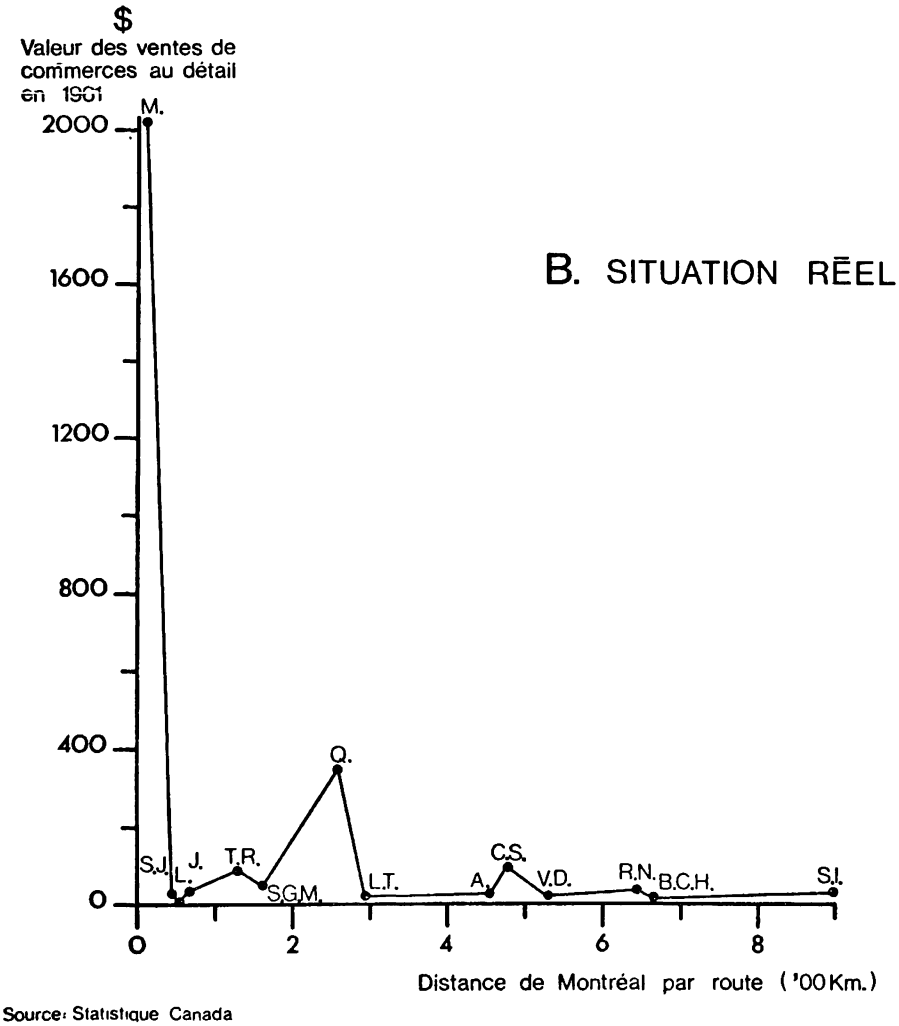
1.- Ces interactions correspondent à toute une série d'échanges entre des centres sous forme de: biens, de gens, d'information, etc. L'intensité de ces interactions demeure déterminée par le rôle spécifique dévolu à une variable qui se voit conférer une valeur explicative.

2.- Les agglomérations urbaines utilisées dans la figure 9b comptent toutes plus de 10,000 habitants et sont situées sur la rive Nord du bassin du Saint-Lau-Laurent. Elles sont successivement: (en s'éloignant de l'axe des ordonnées) Montréal, Saint-Jérôme, Lachute, Joliette, Trois-Rivières, Shawinigan-Grand-Mère, Québec, La Tuque, Alma, conurbation du Saguenay, Val d'Or, Rouyn-Noranda, Baie Comeau-Hauterive et Sept-Iles.

RELATIONS DISTANCE - INTERACTIONS



A. SITUATION THÉORIQUE



B. SITUATION RÉELLE

Source: Statistique Canada

Conçu: J.M. Réalisé: G.L.

FIGURE # 9

aussi bien pu prendre des données ayant trait: au volume de la population ou à certaines caractéristiques relatives à divers secteurs d'emplois. Ce qu'il importe de reconnaître, c'est que les variations qui affectent simultanément nos deux variables ne se conforment pas à une courbe de régression inverse telle qu'exprimée dans la figure 9a. La courbe illustrée dans la figure 9b présente, au contraire, une rupture assez nette jusqu'à une distance de 50 km. de Montréal. Puis apparaissent quelques sommets d'importance inégale: Trois-Rivières, Québec et la conurbation du Saguenay, qui tranchent plus particulièrement par rapport aux autres centres marqués par des interactions minima.

Ce simple exemple suffit à démontrer l'importance de recourir à des mesures plus appropriées pour déterminer l'influence véritable de l'éloignement. La distance physique peut de plus en plus difficilement rendre compte d'interactions complexes à la mesure de sociétés impliquées dans des échanges de toutes sortes. Les progrès au niveau de la technologie des transports imposent eux aussi des bouleversements sérieux dans notre appréciation du rôle de la distance. Cette dernière s'évalue de plus en plus aujourd'hui en terme de coûts dont les répercussions se font sentir à divers palliers.

1.2 LA DIMENSION COUT DE L'ELOIGNEMENT

Tout effort pour surmonter la résistance offerte par la distance exige une dépense quelconque, soit sous forme d'un effort ou d'un déboursé. L'éloignement demeure un obstacle

tant qu'une communauté ou même des individus ne peuvent compenser leur position défavorable par le recours à une technologie adéquate au niveau des transports et à une capacité financière donnée. En économie capitaliste, la maximisation du profit des grandes entreprises, entre autres, commande une forte concentration des éléments de la vie économique. L'optimum de localisation des divers éléments précités ne peut correspondre dans ce cas qu'à une fusion en un point.

1.2.1 - La distance-coût, défi à la concentration des activités économiques

Dans les faits, l'étalement des composantes de la vie économique rompt ce schéma idéal de concentration. Il ne fait surtout pas disparaître les "effets de polarisation" propres à une ou quelques métropoles à l'intérieur d'un territoire national".[1] L'attraction exercée par un centre comme Montréal sur le vaste hinterland québécois assure un drainage à plus d'un point-de-vue (population, ressources, capitaux, possibilités de croissance, pouvoir, etc). Ce drainage est en harmonie avec un idéal de concentration basé à la fois sur la minimisation des coûts de déplacement et sur la recherche d'un profit maximum.

L'éloignement occasionne un déséquilibre et même éventuellement une rupture dans les relations entre un centre et sa

---

1.- L'expression "effets de polarisation" est empruntée à: (Hirschman, 1958, /088/, p. 624...) Elle est l'équivalent des termes "agglomeration economies" et "external economies" (Nourse) rencontrés fréquemment dans les études anglo-saxonnes et américaines.

périphérie. Au-delà d'un certain seuil, il peut compromettre même les possibilités de croissance d'un territoire. Cet effet discriminatoire, dans bien des cas toutefois, ne fait que confirmer un potentiel inégal de croissance: "interregional inequality of growth is an inevitable concomitant and condition of growth itself" (Hirschman, 1958, /088/, p. 624). Il y a donc lieu de séparer autant que possible un facteur géographique comme l'éloignement d'un processus cumulatif telle la croissance, car c'est là la seule façon de mesurer l'impact véritable d'une distance-coût.

1.2.2 - Examen de divers coûts liés à l'éloignement

Selon Claval, il existe deux types de coûts rattachés à la distance, soit "les coûts directs et indirects" (Claval, 1962, /014/, p. 88). Les premiers, soit les coûts directs, correspondent à ce que Walter Isard qualifie de "transport inputs". Ceux-ci peuvent se définir comme suit: "transport inputs correspond to the exertion of effort and the factor services required to overcome resistance encountered in movement through space where friction is present" (Isard, 1956, /033/, p. 79). Ces coûts de transports sont théoriquement le reflet du mouvement d'une certaine quantité de biens dans l'espace soit:

$$Ct = \frac{fQ}{L}$$ où Ct= coût de transport

Q = Quantité de biens transportés

L = Distance parcourue.

Cette équation[1] rend compte de relations directes entre le poids d'un produit donné et une variable distance, qui en l'occurence exercerait un "effet de freinage". On s'aperçoit dans les faits que les transports en tant que services ne peuvent être perçus dans leur pleine dimension qu'en faisant référence à une variété d'éléments. La distance seule n'est pas à même d'expliquer des variations de coûts de transports à l'intérieur d'un cadre donné. Il faut aussi faire intervenir des composantes de ces coûts tels: les frais rattachés aux opérations terminales, les frais de distribution et divers frais accessoires (assurances, finance, etc). Tous ces frais sont par ailleurs marqués par des conditions propres à la vie d'échange, de même que par nombre de critères de tarification.

Un géographe américain, Edward Ullman, a systématisé les conditions de base qui déterminent l'intensité et la qualité de certaines interactions spatiales. Selon lui, les nombreux progrès réalisés au niveau des transports amènent les gens à se ressembler alors que les divers espaces régionaux tendent à se différencier:

> "Improvement in transportation and circulation has produced two contrasting and contradictory results: (1) In many cases it has made the world and its people more alike, since they are enabled to share ideas, products and services; ... (2) simultaneously, in many cases it has made areas more unlike, since each region has been enabled to specialize in activities it can do best, whether based on factors of production related to land, labor, capital or simply economies of scale." (Ullman, 1956, /110/, p. 863.)

1.- On trouvera un exposé concernant chacun des éléments du coût de transport dans: (Wickman, 1969, /066/, p. 70 et suivantes).

La valorisation d'un comportement relativement homogène à travers l'espace et la spécialisation régionale sont deux situations qui découlent d'une tendance croissante à la concentration des échanges dans certains foyers, de même que des progrès constants dans les transports sur de longues distances.

Pour bien évaluer les interactions spatiales liées soit à la concentration géographique ou à la spécialisation régionale, il faut selon Ullman tenir compte de trois conditions de base, soit: les complémentarités régionales, les possibilités intermédiaires d'interactions et finalement la capacité de transfert d'un bien. Ces trois conditions, qui jouent un rôle fondamental dans toute étude de transport, peuvent être définies comme suit:

> "(1) complementarity, which is defined as areal differentiation with the necessary condition of demands in one area and supplies in another,
> (2) intervening opportunity, which defines the substitution framework of areas and
> (3) distance or transferability, an approximation to time-cost relative to lenght of haul, type of commodity, route and transport medium. (Berry, 1959, /069 /, p. 237)."

Si les coûts de transfert sont soumis à des conditions semblables, c'est que les transports sont: "l'expression des tensions et des relations entre régions et à l'intérieur de chacune d'elles" (Ritter, 1971, /054 /, p. 89). Il faut donc s'efforcer de tenir compte des conditions propres à un milieu et faciliter autant que possible ses relations d'échange avec l'extérieur et ce, malgré les divers obstacles reliés à la distance. Nous pourrons d'ailleurs faire valoir plus spécifiquement ces conditions dans la section qui va suivre.

Les coûts de transport ne sont pourtant pas uniquement

marqués par des conditions aussi générales. Il faut tenir compte aussi d'une variété de critères de tarification dont l'importance, dans certaines occasions, peut relayer la distance à un rôle de second plan. L'établissement de tarifs répond tout d'abord à des besoins particuliers rattachés à la vie d'échange. Ils obéissent ainsi à la loi de l'offre et de la demande: concentration inégales de producteurs, importance variable des marchés et concurrence à relever dans l'octroi d'un service semblable. Les tarifs se conforment par ailleurs à des composantes encore plus spécifiques aux opérations de transport tels: les modes de transport utilisés, le choix des tracés, la fréquence et la direction des déplacements de même que la présence de points de rupture de charge.[1]

La simple relation de poids à distance, e.g. tonne/mille, que l'on fait valoir fréquemment lorsqu'on se réfère aux taux de transport, ne peut rendre compte complètement de situations particulières difficiles à cerner. L'inégale mobilité des biens et des personnes fait apparaître des tarifs qui ne correspondent pas uniquement au prix réel d'un service. Ce que l'on observe le plus fréquemment, c'est une échelle de tarification dégressive, où la présence de paliers à intervalles plus ou moins réguliers traduit des conditions relativement homogènes. On pourrait

---

1.- On trouvera un exposé assez complet de ces critères de tarification dans: Nourse, H.O. (1968): Regional Economics, New York; McGraw Hill, p. 48....

présenter plusieurs exemples de variations par paliers.[1] La figure qui suit (figure #10) nous permet de mesurer les relations qui existent entre le coût d'un appel interurbain, durant la première minute, ayant comme point d'origine Rouyn-Noranda et divers centres situés à des distances routières plus ou moins grandes de ce lieu.

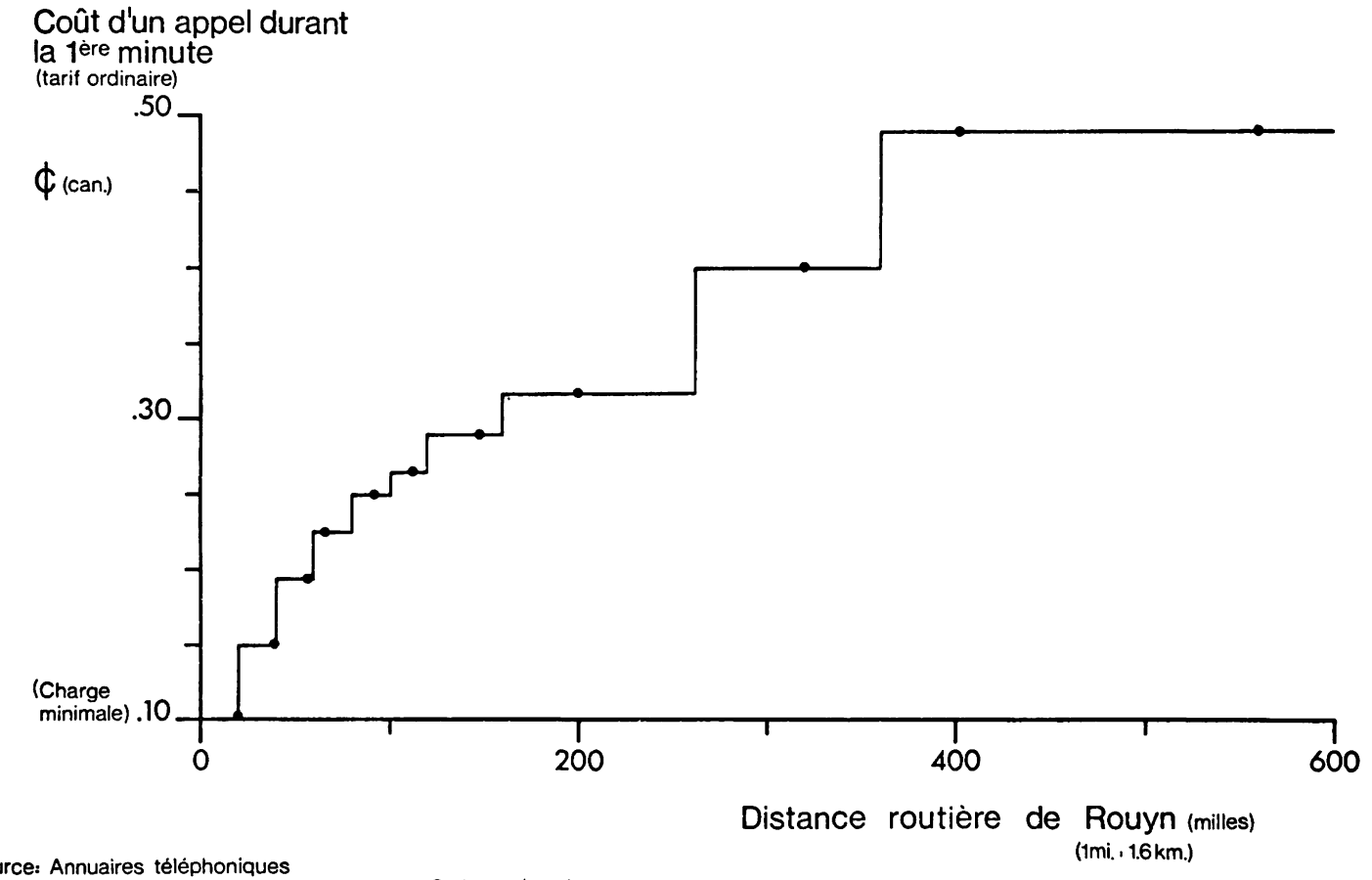
Il ressort d'un tel graphique que la relation entre le coût d'un appel interurbain et la distance correspond à une fonction par paliers. Compte tenu que la charge minimale d'un appel de la sorte correspond à 0.10 sous, il est possible de dégager autant de zones homogènes qu'il y a de paliers. Cette fonction en "marches d'escalier" illustre ici un service lié aux communications soit, les appels téléphoniques interurbains. Il est toutefois possible d'obtenir des résultats fort apparentés si on examine la structure des tarifs de divers transporteurs. Comme le font valoir trois chercheurs américains: "Railroad rate zones and truck freight schedules are step functions" (Abler, Adams, Gould, 1971, /001/, p. 322). Les transporteurs, et plus spécifiquement les routiers, présentent parfois des structures tarifaires

---

1.- Le coût de l'essence, par exemple, découle d'une structure tarifaire basée sur une zonation d'un territoire donné. Il n'existe pas une proportionnalité intégrale entre le prix payé par le consommateur à un endroit et la distance de cet endroit par rapport à un lieu d'origine. Les grandes compagnies d'essence partagent les territoires à desservir selon une certaine homogénéité au niveau des coûts de distribution (Territoire de l'agent distributeur). Ces compagnies se réservent toutefois le droit d'alimenter certaines zones à des prix qui leur conviennent. (Compte-rendu d'un entretien avec M. Yvon Martin, agent distributeur Shell dans la sous-région de Rouyn-Noranda.)

FIGURE # 10

STRUCTURE TARIFAIRE DES APPELS INTERURBAINS ENTRE ROUYN-NORANDA ET DIVERS CENTRES DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO (1973)



Source: Annuaires téléphoniques
Compagnie de téléphone du Nord de Québec (1973)

Conçu: J.M. Réalisé: G.L.

plus flexibles afin de faire face à la concurrence, d'où certaines variations dans le rapport coût-distance qui peuvent leur être profitables.[1]

C'est le prix proportionnellement plus élevé payé par les gens qui habitent près de Rouyn-Noranda qui permet de supporter des réductions tarifaires dans les zones plus éloignées de ce centre. Si on examine notre dernière figure, on peut dégager une variation exponentielle de cet ordre. Le coût d'un appel interurbain, d'une durée d'une minute, va varier de .005¢ par mille à 30 milles de Rouyn,.009¢ par mille entre le même lieu d'origine et un emplacement situé à 560 milles (900 km.). La distance se voit donc conférer un coefficient de friction dégressif qui a pour effet d'accroître la portée des biens et de favoriser le rayonnement de certains centres aux dépens de certains autres.

Au fur et à mesure que les progrès technologiques assurent un abaissement des coûts de transport sur de longues distances, il est possible d'observer une croissance du rayonnement métropolitain. La seule limite à cet envahissement correspond à la distance-coût qui devient, au-delà d'un certain seuil un facteur de différenciation et de spécialisation régionale. L'éloignement peut freiner des échanges parce qu'en terme de coûts, il forge une répartition des phénomènes économiques qui va à l'encontre d'une intégration économique véritable. La relation centre/périphérie devient liée à une accessibilité inégale dont les coûts

---

1.- Constatation tirée d'un entretien avec M. Maurice Filiatrault de Brazeau Transport Ltée.

de transport sont le reflet.

Cette accessibilité inégale se mesure en terme d'avantages liés à ce que Paul Claval qualifie de "position centrale". Celle-ci "permet de minimiser certains frais de transport et de bénéficier au maximum du jeu des économies d'échelle". (Claval, 1968, /015/, p. 271). C'est à partir d'une position semblable qui correspond à un certain idéal, qu'il devient possible de mesurer divers écarts (dans la distribution de la population, dans la disponibilité en ressources, dans les possibilités de croissance effective d'une région). La centralité s'appuie sur la reconnaissance d'un "avantage comparatif" dont les multiples dimensions sont difficiles à cerner. "The comparative advantage of an area is not static; the relative influence of land, climate, resources, transport position, concentration of development, and the demands of the society constantly change". (Morrill, 1970, /044/, p. 16.)

Il importe, dans toute analyse de l'éloignement, de faire état du rôle spécifique des coûts de transport. Ceux-ci, par l'accessibilité inégale qu'ils déterminent, commandent des échanges fort différenciés d'une région à l'autre. Cette constatation se vérifie d'autant plus dans des économies régionales ou nationales qui privilégient au plus haut point une minimisation des coûts de transport. En voulant réduire ces coûts au minimum, on valorise presqu'inévitablement une concentration dont les effets immédiats et à long terme ne peuvent qu'être discriminatoires pour certains territoires comparativement moins avantagés.

Lorsqu'on se réfère à ce que Louis-Edmond Hamelin qualifie de "surconcentration montréalaise" (Hamelin, 1972, /084/, p. 10), nous trouvons là l'expression d'une conjugaison de facteurs qui valorisent un emplacement géographique donné. Compte tenu de la tendance actuelle à la concentration des activités économiques, il importe d'évaluer le plus adéquatement possible le rôle de la distance-coût. La réévaluation des interactions spatiales à l'intérieur de nos propres milieux de vie se conforme à maints égards aux schémas suivants:

> "Our new ability to go greater distances for the same cost has extended the range of our activities and lengthened our relationships. But that the goals of accessibility and minimizing distance are still powerful is shown by today's even greater concentration of activities in the few places that are most accessible. Similarly, the structure of distribution of goods and individual shipping is still hierarchical, although the number of levels have been reduced, and centers of a given level are farther apart." (Morrill, 1970, /044/, p. 186.)

Si l'accessibilité demeure fonction des coûts de transport, il ne faut toutefois pas négliger une autre dimension de la distance, soit sa valeur temporelle. Contrairement aux coûts de transport, la distance-temps correspond à une autre catégorie de coûts, soit les "coûts indirects" (Claval, 1962, /014/, p. 88). Comme le fait valoir Jean Labasse: "la véritable mesure de la distance est aujourd'hui la distance-temps" (Labasse, 1966, /038/, p. 56). Les progrès réalisés au niveau de la technologie des transports ont affranchi nombre de communautés de certaines contraintes rattachées à la distance physique; ce faisant, ils ont toutefois conféré à la distance-temps une impor-

tance croissante. Le temps consenti à un déplacement est souvent plus révélateur que la distance effectivement couverte. Aux heures de pointe, la distance parcourue par un automobiliste dans une grande ville n'est pas comparable à un parcours sur une autoroute sans entraves immédiates à la circulation. Comme le fait valoir Peter Haggett: "In commuting studies, time rather than distance might be the appropriate measure, with small distances in the urban areas being equal to longer distances in the rural areas". (Haggett, 1965, /026/, p. 38.)

La distance-temps ne varie pas seulement en fonction de son cadre d'application, il faut aussi tenir compte des modes de transport utilisés. A chaque mode correspond un horaire spécifique qui dénote autant de façons différentes d'assurer des liaisons entre divers points. L'éloignement est d'autant plus sensible lorsqu'on ne peut réduire le temps d'un déplacement faute de moyens de transport adéquats à sa disposition ou par suite d'une incapacité d'assumer les frais rattachés à l'utilisation de tels modes. Cette dernière constatation témoigne d'une double inégalité observable à l'échelle aussi bien régionale qu'individuelle. Il est aussi déplorable que des régions ne puissent se garantir des moyens de communications nécessaires à leur croissance ou que, par ailleurs, des individus ou même des communautés entières ne puissent utiliser certains de ces moyens.

L'analyse de la distance-temps ne doit pas nous faire perdre de vue que cette dernière correspond à un type de coût,

indirect certes, mais non moins véritable. Une expression populaire, fréquemment citée, prétend que: le temps, c'est de l'argent. De fait, l'effort consenti pour réduire un temps de parcours est souvent équivalent à l'économie réalisée en minimisant les coûts de transport. L'utilisation d'isochrones[1] rend compte de l'inégale perméabilité de l'espace en terme de temps (cf. carte #8). Cette technique d'analyse peut, de la même façon qu'une carte d'isocoûts, nous dévoiler une mesure spécifique de la distance. La carte qui suit n'est pas conforme à la réalité en ce sens qu'un territoire ne peut être desservi de façon homogène par un réseau routier, mais les valeurs à l'intersection des points et des divers isochrones demeurent elles conformes à la réalité.

Il n'existe pas une concordance aussi nette qu'on pourrait être porté à le croire entre la distance physique et la distance-temps. Chacune a une portée particulière qu'il faut être à même de départager. Un centre tel La Tuque est situé, en ligne droite, à la même distance environ de Montréal que celle qui sépare Québec de Montréal. Il faut toutefois reconnaître qu'il existe un écart de plus d'une heure de trajet en voiture selon qu'en partant de Montréal on se dirige vers La Tuque plutôt que Québec. La dimension-durée de l'éloignement prend ici toute sa

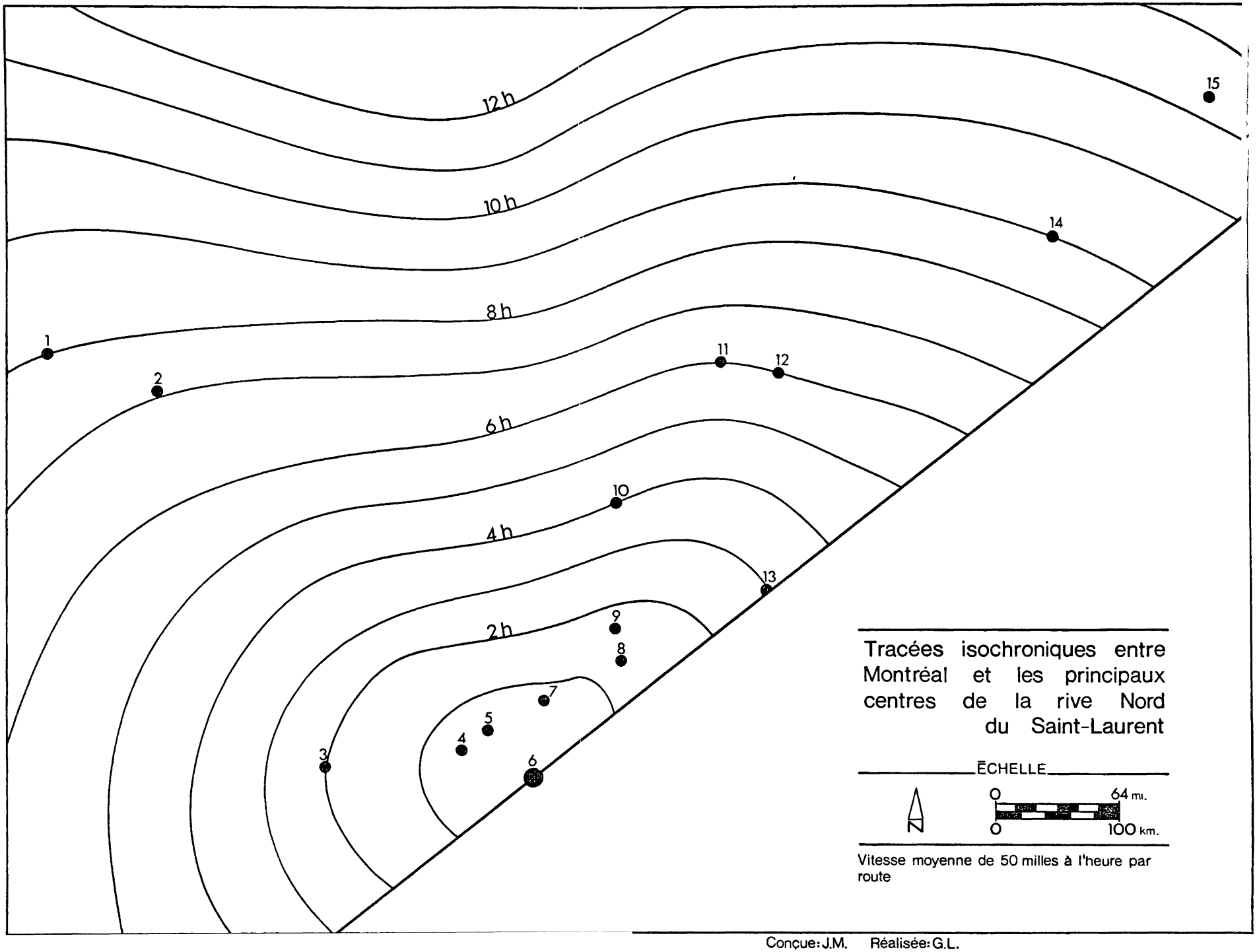
---

1.- Un isochrone est une ligne joignant des points situés à une égale distance-temps d'un même lieu d'origine. Dans la carte qui suit, l'intersection des isochrones et des divers points dénote la durée approximative du trajet en voiture depuis Montréal à une vitesse moyenne de 50 milles à l'heure. On trouvera une énumération et de plus, une justification du choix de ces centres au début de la section suivante.

LISTE DES CENTRES

1. Rouyn-Noranda
2. Val d'Or
3. Hull - Ottawa
4. Lachute
5. Saint-Jérôme
6. Montréal
7. Joliette
8. Trois-Rivières
9. Shawinigan - Grand-Mère
10. La Tuque
11. Alma
12. Conurbation du Saguenay
13. Québec
14. Baie-Comeau - Hauterive
15. Sept-Iles

CARTE # 8



Tracées isochroniques entre Montréal et les principaux centres de la rive Nord du Saint-Laurent

ÉCHELLE

N

0 64 mi.

0 100 km.

Vitesse moyenne de 50 milles à l'heure par route

Conçue: J.M. Réalisée: G.L.

signification lorsqu'on envisage de se déplacer dans certaines directions. Les isochrones sont un indice d'accessibilités inégales dans un territoire donné.

La mesure des écarts dans la durée des déplacements ne doit pas nous faire oublier que la distance-temps est appelée à des modifications fréquentes. La meilleure façon d'évaluer des variations semblables est d'utiliser un taux de convergence qui mesure le rythme de rapprochement qui peut exister entre deux centres. C'est Donald Janelle qui a mis au point un taux de "convergence spatio-temporelle"[1] qui s'appuie sur la formule suivante:

$$C = \frac{TD_1 - TD_2}{A_2 - A_1}$$

où TD_1 = Durée du déplacement durant année 1

TD_2 = Durée du déplacement durant année 2

A_1 et A_2 = Deux années d'observation

Si on applique ce taux à un exemple pratique, on obtient le résultat suivant en ce qui a trait au transport automobile:

Durée moyenne d'un déplacement entre Rouyn-Noranda et Montréal en 1930 = 11 heures

Durée moyenne d'un déplacement entre Rouyn-Noranda et Montréal en 1970 = 8 heures

$$C \ (R.-N. - M.) = \frac{11 - 8}{1970 - 1930} = \frac{3 \text{ hres}}{40 \text{ ans}}$$

1.- On trouvera un exposé-synthèse des travaux de Donald Janelle en cette matière, dans (Abler, Adams, Gould, 1971, /001/, p. 82.)

Soit un taux de convergence de: 4.5 minutes/an

entre Rouyn-Noranda et Montréal.

L'évaluation d'une convergence spatio-temporelle aussi bien que l'utilisation des isochrones sont des moyens de dégager certains traits de la distance avec lesquels il importe de se familiariser. Sans conférer à ces outils une importance exagérée, il est quand même possible, grâce à eux, d'établir des études comparées des coûts de la distance-temps.

Jusqu'ici, nous avons établi que l'éloignement pose un double défi à une intégration économique et temporelle. C'est lui qui freine les économies d'échelle envisagées par les tenants d'une concentration croissante des éléments de la vie économique. La "distance temps-coût"[1] englobe à la fois des coûts directs et indirects de l'éloignement et de ce fait réduit de beaucoup la portée stricte de la distance physique. "Time and cost are far more powerful determinants of perceived space than are absolute distances, and they are thus better explanatory variables of spatial behaviour". (Abler, Adams, Gould, 1971, /001/, p. 75.) Le recours à une dimension coût élargit le champ d'application de l'éloignement; toutefois, elle n'englobe pas le type d'appréciation réservé par la population à son égard. Il importe ainsi de dégager une troisième dimension de l'éloignement, soit sa dimension psycho-sociale.

1.- Traduction littérale de "time-cost distance", expression utilisée par Walter Isard. (Isard, 1956, /033/, p. 4.)

1.3 LA DIMENSION PSYCHO-SOCIALE DE L'ELOIGNEMENT

Lorsqu'il faut faire état de l'impact d'une distance physique ou même d'une distance-coût, il est possible d'avoir recours à des critères bien identifiés. Il est, par contre, beaucoup plus difficile d'explorer les dimensions psychologiques ou sociales d'une variable telle la distance ou l'éloignement. Ces dimensions déterminent pourtant la nature de diverses interactions spatialement observables et c'est en ce sens qu'elles valent d'être approfondies: "the spaces in which people live are much more psychological than absolute". (Abler, et al., 1971, /001/, p. 75.)

1.3.1 - Distance sociale et individuelle

Pour comprendre les divers aspects d'une distance psycho-sociale, il importe de faire le partage entre ce que Walter Isard qualifie de "distance sociale" (Isard, 1960, /034/, p. 542) et une distance à caractère individuel ou personnel. Alors que la distance sociale relève d'abord et avant tout des composantes socio-culturelles propres à une communauté, la distance individuelle est rattachée à l'expérience perceptive qu'a chaque individu de son propre cadre de vie. Il est possible, dans certains cas, d'harmoniser ces deux types de distance; toutefois, plus souvent qu'autrement, la distance sociale et individuelle risquent d'entrer en conflit. Souvent la distance la plus significative pour un groupe n'est pas celle qui préoccupe au

premier plan un individu. La situation suivante peut illustrer ce fait: "Society places a value on straight, direct routes and perceives the cost of indirectness as high enough to justify the slightly longer but more linear system" (Morrill, 1970, /044/, p. 117). On peut certes se demander si cette recherche d'une linéarité dans des tracés est toujours conforme aux buts immédiats visés par des individus.

La perception que les individus se font de l'éloignement ne correspond pas toujours à l'image qu'ils projètent en tant que groupe[1]. Cet écart d'attitudes tient à plusieurs raisons. Tout d'abord, le milieu dans lequel on vit privilégie certaines valeurs (sociales, économiques, culturelles, etc) ou même, dans certains cas, impose des règles que l'on accepte plus ou moins consciemment. L'appréciation que l'on a de la distance en tant que groupe est, en ce sens, souvent rattachée aux priorités fixées par un système socio-économique. Dans une société ou même dans une communauté où l'on mise au premier chef sur une réduction des coûts rattachés aux transports, on est susceptible de discerner des attitudes autres que celles adoptées dans des sociétés favorisant une décentralisation des éléments de la vie économique.

1.3.2 - Situation géographique et perception de l'éloignement

Un second motif qui peut expliquer des perceptions

1.- A cet égard, on consultera: Isard, W. (1960): Methods of Regional Analysis. Cambridge: The M.I.T. Press, p. 23....

différentes de l'éloignement tient à l'inégale appréciation que l'on peut avoir d'un milieu selon la situation particulière dans laquelle on se trouve. Dans un pays de la dimension du Canada, l'éloignement est intimement lié à la mise en valeur des ressources du pays. L'exode des travailleurs vers des régions dites excentriques pose des problèmes d'adaptation qui ne sont pas sans occasionner certains remous[1]. Il est toujours possible de réduire l'impact de la distance sans pour autant l'éliminer. Cette constatation a d'autant plus de poids que l'impact de la distance se mesure souvent à partir de critères d'ordre qualitatif. La part de subjectivité dans l'appréciation de l'éloignement devient à ce point grande, à certaines occasions, que l'on peut, selon R.L. Morrill: "consider areas we don't like farther away" (Morrill, 1970, /044/, p. 114).

Il serait possible de discerner d'autres raisons qui rendent aléatoire une mesure de la distance individuelle. Nous pourrons toutefois apprécier leur impact dans la section suivante lorsque nous étudierons certaines attitudes propres aux habitants du Nord-Ouest québécois. Pour le moment, il suffit de retenir qu'il existe un écart entre l'espace réel et l'espace perçu. Si, dans certaines occasions, on a tendance à minimiser l'impact de la distance, dans d'autres, au contraire, on

---

1.- La construction cyclique de barrages hydro-électriques dans le Nord du Québec, depuis les vingt dernières années, a fait surgir toute une série de revendications ouvrières ayant trait à la réduction de l'impact de l'éloignement par diverses mesures: primes d'éloignement, salaires plus élevés, bénéfices particuliers, etc.

exagère sa portée véritable. L'écart entre ces deux extrêmes correspond au champ privilégié des décisions humaines; c'est d'ailleurs à ce niveau que se situe la véritable distance psycho-sociale.

L'éloignement peut être perçu de tellement de façons différentes qu'il est délicat de fixer des règles strictes aptes à dégager des lois générales. Même si, comme le faisait valoir E.L. Ullman, l'homme tend à avoir un comportement économique relativement homogène (Ullman, 1956, /110/, p. 863), il faut tenir compte du fait que des mesures de perception doivent être toujours empreintes de réalisme. Entre la distance perçue comme un obstacle à l'épanouissement d'un groupe ou même d'un individu et la distance reconnue comme un facteur de protection et un gage d'équilibre, il y a un écart circonstanciel qui peut être assez vite franchi. Ce qui apparaissait hier un obstacle aux échanges entre divers territoires ne l'est peut-être plus aujourd'hui.

Dans cette première section, il nous a semblé essentiel d'atteindre l'objectif suivant: "The one dimensional distance concept must be broadened into an areal concept" (Olsson, 1965, /048/, p. 73). En étendant ainsi notre champ d'analyse, il devient possible de dégager non pas une définition précise de l'éloignement mais bien plutôt d'identifier une série d'éléments qui s'y rattachent. La stricte distance physique tend d'une part à être remplacée par des "dimensions temps-coûts" (Isard, 1956,

/033/, p. 201) de même que par une autre dimension, doit la dimension psycho-sociale.

Même si l'éloignement géographique ne peut, au sens strict du terme, faire l'objet d'une définition très précise, il est quand même possible de dégager deux constantes dans les études d'interactions spatiales. La première correspond à la distance mesurée en terme de dépenses variées. La seconde réfère à la notion d'accessibilité et implique l'évaluation des avantages plus ou moins particuliers d'une position donnée. L'association de ces deux éléments peut nous révéler l'impact véritable de ce que Walter Isard qualifiait de "distance effective". (Isard, 1956, /033/, p. 201).

SECTION 2.0

IMPACT DE L'ELOIGNEMENT SUR DIVERS ASPECTS DE L'ORGANISATION ET DE LA VIE DANS UNE REGION MARGINALE

Il nous a paru essentiel, avant d'évaluer l'impact de l'éloignement sur un cadre régional, de faire valoir diverses dimensions rattachées à une distance autre que strictement physique. Comme dans la première partie de notre travail, nous avons voulu, avant d'aborder des situations particulières, établir des bases théoriques. L'éloignement aussi bien que la marginalité sont des réalités qui peuvent être appréhendées de multiples façons. Il importe donc de s'entendre aussi bien sur la signification des mots que sur les schémas d'analyse privilégiés.

Il y a vingt ans (1954 environ), Raoul Blanchard a mené une étude en Abitibi-Témiscamingue qui avait, entre autres, pour but, de découvrir les raisons du retard de la colonisation dans ce territoire. Dès ce moment, il faisait valoir que "le véritable obstacle qui a si longtemps freiné la pénétration (de cette région) est l'éloignement à l'arrière d'un épais écran de sauvagerie et le manque total de bonnes voies de communication".

(Blanchard, 1954, /002/, p. 163). Nous n'avons pas l'intention de reprendre une perspective d'étude aussi particulière, compte tenu qu'elle a été menée par un maître dans le domaine des relations entre le milieu physique et la mise en valeur d'un territoire. Une telle perspective ne répond pas à nos attentes immédiates car depuis cette période, le Nord-Ouest québécois a connu de nombreuses modifications qui nous obligent à reconsidérer l'appréciation que l'on peut avoir du rôle de l'éloignement. Ce n'est plus strictement une barrière physique, reflet des composantes d'un milieu naturel qui freine les aspirations de croissance de la communauté québécoise. C'est l'ensemble des conditions socio-économiques d'une région qu'il faut analyser de plus près dans l'espoir d'expliquer des discontinuités spatiales certes, mais aussi des déséquilibres qui, pour le moment, sont autant d'indices d'une marginalité véritable.

Pour apprécier les liens qui unissent des éléments tels: la marginalité et l'éloignement, il importe d'avoir présent à l'esprit le caractère relatif de ces deux termes. La valeur explicative de l'éloignement aussi bien que les composantes d'un état de marginalité impliquent une référence à des valeurs repères en mesure de traduire des écarts. Dans le cas du Nord-Ouest québécois, les valeurs repères les plus susceptibles d'être utilisées sont: une moyenne provinciale, une moyenne particulière à un réseau de régions, une valeur rattachée à une région plus avantagée (e.g.: région montréalaise) et finalement une valeur idéale correspondant à certaines attentes formulées à l'égard

du devenir d'une région.

Nous allons donc tâcher de déduire les divers effets de l'éloignement géographique à partir d'un cadre préalablement défini comme marginal, soit le Nord-Ouest québécois. A cette fin, nous avons misé sur trois perspectives différentes; d'une part, l'accessibilité de cette région de même que diverses évaluations de coûts spécifiques et de perceptions de l'éloignement qui y sont rattachées. Les dimensions que nous avons pu étudier ne représentent toutefois qu'une portion d'une réalité régionale vaste et complexe. Nos instruments d'investigation dans cette analyse de l'impact de l'éloignement sont de deux ordres. D'une part, un questionnaire administré auprès de la population du Nord-Ouest québécois pour évaluer sa perception de l'impact de l'éloignement. D'autre part, nous avons misé sur une étude comparative d'une quinzaine de centres urbains situés sur la rive Nord du bassin du Saint-Laurent. Cette dernière étude vise à identifier le niveau d'accessibilité et la position hiérarchique de notre cadre d'analyse.

2.1 L'ACCESSIBILITE DU NORD-OUEST QUEBECCIS ET SA PLACE DANS UN RESEAU REGIONAL HIERARCHISE

L'accessibilité d'une région est un facteur prépondérant qui conditionne largement non seulement la quantité mais aussi la qualité des interrelations qu'entretient un territoire avec l'extérieur. Au Québec, l'accessibilité des diverses régions s'évalue à partir d'un axe privilégié qui sert de

région-repère, soit les basses-terres du Saint-Laurent. Toutes les autres régions de la province se raccordent plus ou moins étroitement à ce cadre, non seulement par leur position géographique, mais aussi par une série de critères comparatifs: ressources disponibles, fertilité des terres, industrialisation, degré d'urbanisation, etc... Le niveau d'accessibilité d'une région ne peut toutefois s'évaluer en se basant strictement sur ses relations directes avec une région-repère. Il importe plutôt de se servir de mesures d'accessibilité susceptibles de révéler une hiérarchisation véritable à l'intérieur d'un réseau de régions.

2.1.1 - Diverses mesures d'accessibilité et de connexité

La première mesure d'accessibilité et la plus fréquemment employée est celle de la distance. Elle définit un type d'éloignement en s'appuyant sur le principe suivant: "centrally located places in a system tend to be more accessible to all others than do peripheral locations because total distances are minimised" (Kissling, 1967, /092/, p. 166). Dans ce contexte, il est intéressant de comparer les avantages plus ou moins grands rattachés à une position spécifique à l'intérieur d'un réseau. Compte tenu de la difficulté de déterminer l'emplacement précis d'une région, nous avons préféré comparer l'accessibilité réciproque d'une quinzaine de centres urbains québécois de plus

de 10,000 habitants[1]. Les schémas cartographiques qui suivent correspondent à diverses mesures d'accessibilité physique d'ordre linéaire, zonal et axial (cf. carte #9).

L'accessibilité, étant une mesure relative, il est parfois difficile de déterminer à priori une position centrale à l'intérieur d'un réseau de centres. Pour faciliter cette tâche, nous avons mis au point un tableau des distances séparant chacun de ces centres l'un de l'autre (cf. tableau #24). Les distances ainsi évaluées correspondent au tracé routier le plus court entre ces divers points. Les compilations réalisées ici permettent d'affirmer, qu'en terme d'accessibilité internodale, Trois-Rivières devance tous les autres centres avec une distance totale de 4558 km.. Puis suivent des noeuds de communication tels: Joliette, Shawinigan - Grand-Mère, Montréal et Saint-Jérôme qui maintiennent une position relativement centrale par rapport au réseau de centres.

A l'extrémité de l'échelle d'accessibilité réciproque, on retrouve divers centres: Baie Comeau - Hauterive, Val d'Or, Rouyn - Noranda et Sept-Iles. Chacun d'eux occupe une position qu'on peut qualifier de périphérique, compte tenu de notre

---

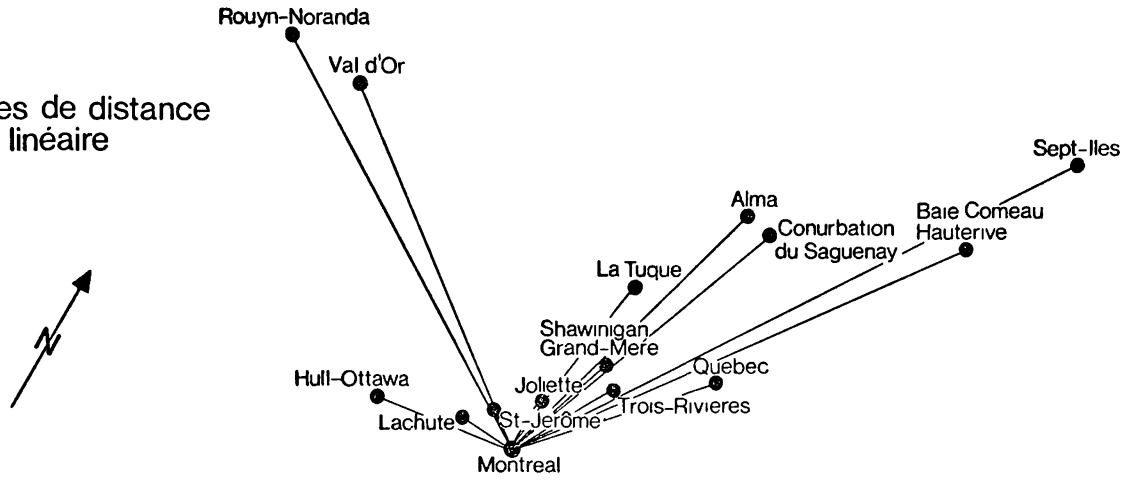
1.- Le choix de ces centres a été déterminé sur la base des critères suivants: 1- présence d'une population d'au moins 10,000 habitants, 2- ces centres devaient se trouver sur la rive Nord du Saint-Laurent au Québec, 3- aucun d'entre eux ne devait être situé à moins de trente kilomètres de son voisin. Nous sommes conscients des limitations rattachées à l'utilisation de ces diverses mesures. Elles n'en permettent pas moins de se faire une idée de l'accessibilité d'ensemble des régions dans lesquelles se retrouvent ces centres urbains.

LISTE DES CENTRES

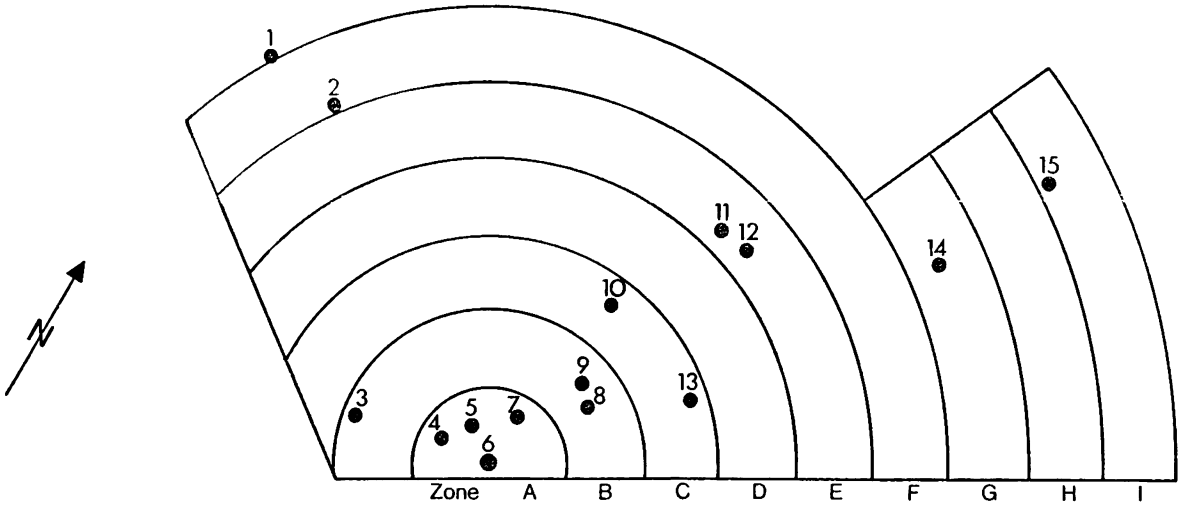
1. Rouyn-Noranda
2. Val d'Or
3. Hull - Ottawa
4. Lachute
5. Saint-Jérôme
6. Montréal
7. Joliette
8. Trois-Rivières
9. Shawinigan - Grand-Mère
10. La Tuque
11. Alma
12. Conurbation du Saguenay
13. Québec
14. Baie-Comeau - Hauterive
15. Sept-Iles

ACCESSIBILITÉ COMPARÉE DE DIVERS CENTRES DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT

Mesures de distance linéaire

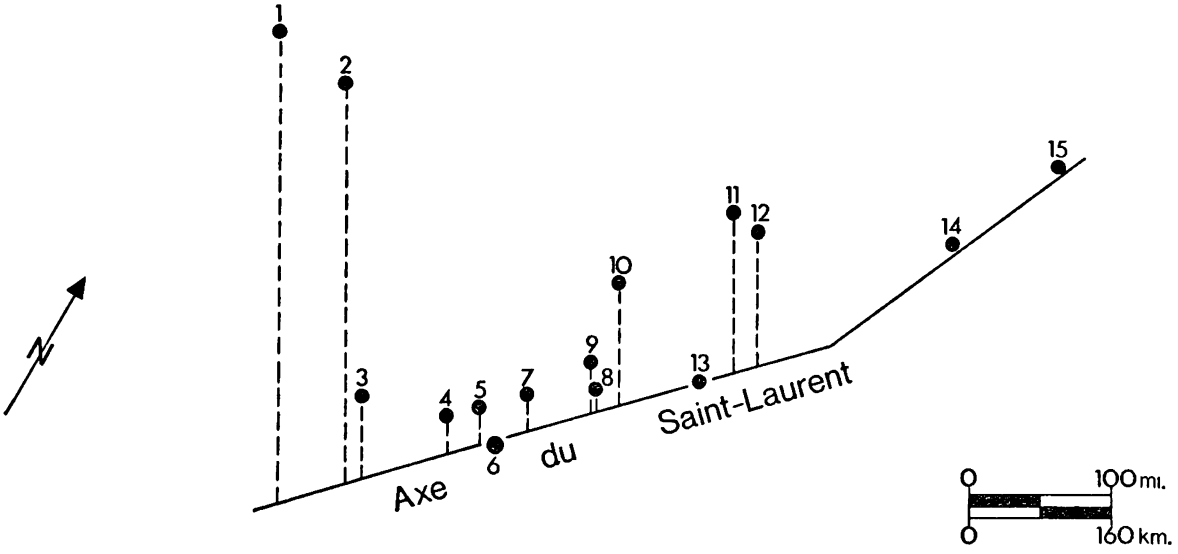


Mesures de distance zonale



Équidistance zonale : 80 km.

Mesures de distance axiale



Source Carte de base du Quebec

Conçue: J.M. Realisee: G.L.

CARTE # 9

TABLEAU # 24: MESURE D'ACCESSIBILITE INTERNODALE: PARCOURS ROUTIER LE PLUS DIRECT.
DISTANCES KILOMETRIQUES ENTRE DIVERS CENTRES URBAINS DU QUEBEC.

	R.-N.	V.-D.	L.	H.-O.	S.J.	M.	J.	SGM.	T.-R.	Q.	L.T.	A.	C.S.	B.C.H.	S.I.	Total	RANG
Rouyn-Noranda	0	108	631	515	594	645	657	782	752	880	912	868	909	1237	1470	10960	14
Val d'Or	108	0	523	407	486	537	549	674	644	772	804	760	801	1129	1362	9556	13
Lachute	631	523	0	117	37	56	100	222	192	320	352	550	529	720	953	5302	7
Hull-Ottawa	515	407	117	0	154	193	217	342	312	440	472	637	649	840	1073	6368	11
St-Jérôme	594	486	37	154	0	51	63	188	158	286	318	483	495	686	919	4918	5
Montréal	645	537	56	193	51	0	66	166	136	264	296	461	473	664	897	4905	4
Joliette	657	549	100	217	63	66	0	725	95	223	255	420	432	623	856	4721	2
Shawinigan-Grand-Mère	782	674	222	342	188	166	125	0	30	158	130	295	336	558	791	4817	3
Trois-Rivières	752	644	192	312	158	136	95	30	0	128	160	325	337	528	761	4558	1
Québec	880	772	320	440	286	264	223	158	128	0	288	230	209	400	633	5231	6
La Tuque	912	804	352	472	318	296	255	130	160	288	0	165	206	534	767	5759	8
Alma	868	760	550	637	483	461	420	295	325	230	165	0	58	386	619	6257	9
Conurbation du Saguenay	909	801	529	649	495	473	432	336	337	209	206	58	0	328	561	6323	10
Baie Comeau Hauterive	1237	1129	720	840	686	664	623	558	528	400	534	386	328	0	233	8866	12
Sept-Iles	1470	1362	953	1073	919	897	856	791	761	633	767	619	561	233	0	11895	15

Sources: Diverses compilations du Ministère de la Voirie.

objectif de minimisation des distances internodales. Chacune de ces villes est rattachée au réseau certes, mais l'écart de distance qui les sépare des autres centres traduit une accessibilité réduite. Avec des écarts de plus de 5000 km. (3000 m.) par rapport au noyau central, ces centres sont forcément voués à une position excentrique.

L'impact de l'éloignement ne se mesure pas strictement en terme de distances; il est aussi important de savoir évaluer le niveau d'intégration d'une région ou même d'un centre à l'intérieur d'un réseau d'échange. Pour parvenir à ce résultat, diverses mesures de connexité (connectivity) ont été mises au point[1]. Si on se reporte à une carte d'accessibilité internodale le long de la rive Nord du Saint-Laurent (cf. carte #10), on constate que les quinze centres qu'on y trouve sont reliés les uns aux autres par pas moins de trente-deux liens routiers (directs et indirects). Pour déterminer la connexité de ces centres à l'intérieur du réseau, on peut se servir de la mesure suivante:

> *R* max. = correspond au rapport entre un certain nombre de liens observables et un nombre maximum de liens possibles dans un réseau donné[2].

1.- On trouvera un exposé détaillé de ces mesures qui s'inspirent de la théorie des graphes dans: (Taaffe, Gauthier, 1973, /057/, p. 100).

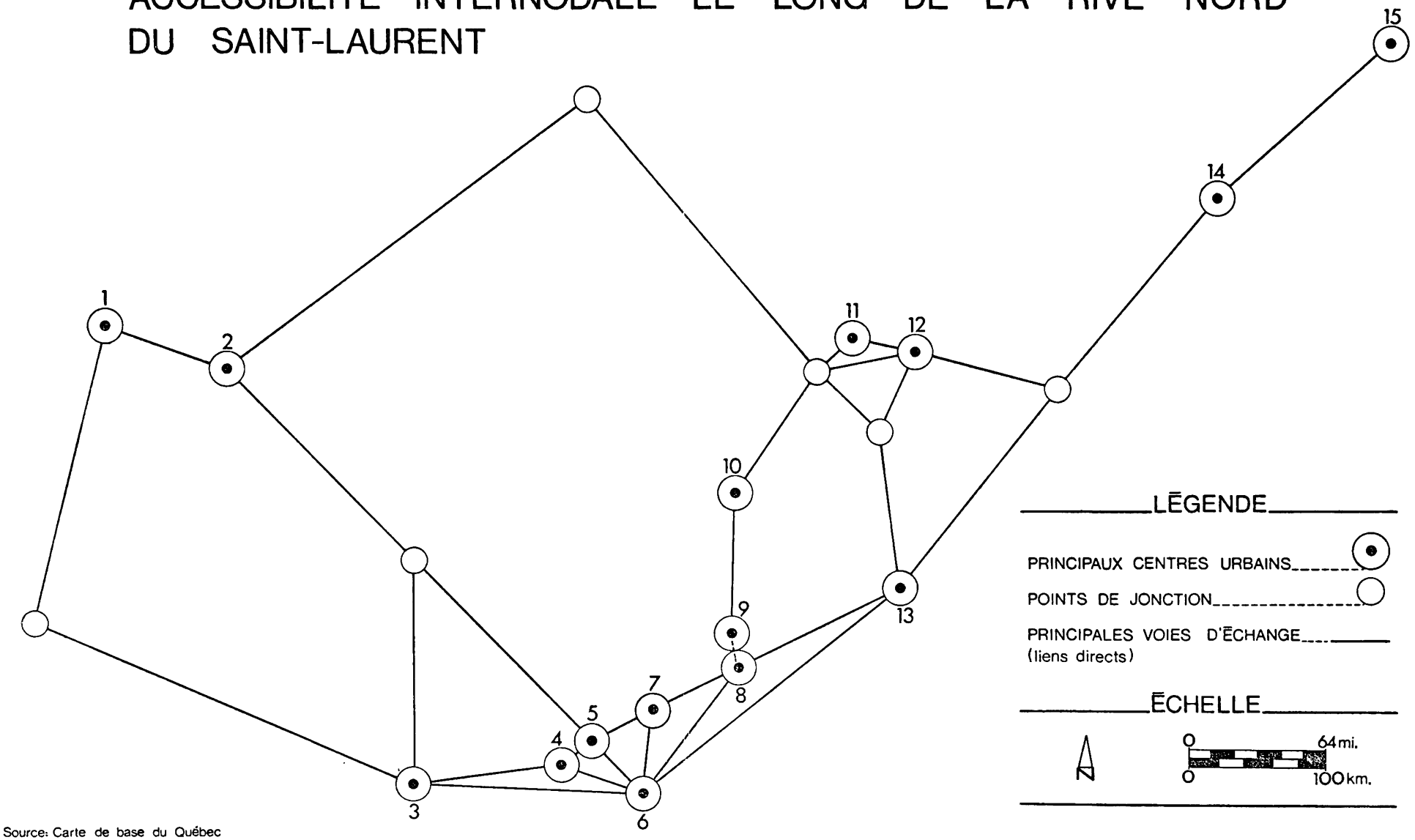
2.- Cet indice de connexité est présenté en détail dans l'oeuvre suivante: (Abler et al., 1971, /001/, p. 259....).

LISTE DES CENTRES

1. Rouyn-Noranda
2. Val d'Or
3. Hull - Ottawa
4. Lachute
5. Saint-Jérôme
6. Montréal
7. Joliette
8. Trois-Rivières
9. Shawinigan - Grand-Mère
10. La Tuque
11. Alma
12. Conurbation du Saguenay
13. Québec
14. Baie-Comeau - Hauterive
15. Sept-Iles

ACCESSIBILITÉ INTERNODALE LE LONG DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT

CARTE # 10



Source: Carte de base du Québec

Conçue: J.M. Réalisée: G.L.

$$R \text{ max.} = \frac{Lo}{Lp} \qquad \text{où} \quad Lo = \text{liens observés}$$

$$Lp = \text{liens possibles}$$

$$R \text{ max.} = \frac{32}{\frac{1}{2}(Vo^2 - Vo)} \qquad Vo = \text{sommets observés}$$

On obtient ainsi un indice de connexité de 0.30 qui dénote une faiblesse relative de l'intégration des divers centres à l'intérieur d'un réseau.

Cet indice est certes valable pour donner un portrait d'ensemble du niveau de liaison entre les sommets d'un réseau. Il ne nous révèle pas pour autant la qualité de l'intégration des divers centres à ce même réseau. Pour ce faire, il importe d'utiliser des matrices de connexité à même de mettre en relief l'inégale accessibilité des centres. Cette fois-ci, notre critère d'identification n'est pas la distance. Il s'agit plutôt de mesurer le nombre de liaisons directes à la disposition de chacun des centres.[1]

Le tableau suivant (tableau #25) présente deux matrices de connexité. La première, située au haut de la page, nous permet de discerner la connexité directe entre quinze centres, soit

---

1.- A l'intérieur d'un réseau urbain ou d'un système spatial, on retrouve des sommets (centres principaux) et divers liens d'échanges qui les unissent. Les liens directs correspondent aux liaisons les plus étroites possibles qui joignent ces sommets. Afin de tenir compte de l'extension spatiale de notre réseau, nous avons cru bon de localiser divers points de jonction le long des voies d'échange. Leur emplacement est dicté soit par une limite de distance à parcourir ou par certaines possibilités intermédiaires d'interactions (intervening opportunity) qui viennent rompre les relations les plus directes entre nos principaux centres urbains.

TABLEAU #25. MATRICES DE CONNEXITE

1. MATRICE DE CONNEXITE DIRECTE

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Σ(rangées)
1	0	1														1
2	1	0														1
3			0	1		1										2
4			1	0	1	1										3
5				1	0	1	1									3
6			1	1	1	0	1	1					1			6
7					1	1	0	1								3
8						1	1	0	1				1			4
9								1	0	1						2
10									1	0						1
11											0	1				1
12											1	0				1
13						1		1					0			2
14														0	1	1
15														1	0	1
																32

2. MATRICE DE CHEMINEMENT MINIMUM (SHIMBEL)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Σ(rangées)
1	0	1	2	3	3	3	4	5	5	4	4	4	5	6	7	56
2	1	0	2	3	2	3	3	4	4	3	3	3	4	5	6	46
3	2	2	0	1	2	1	2	2	3	4	5	4	2	4	5	39
4	3	3	1	0	1	1	2	2	3	4	5	4	2	4	5	40
5	3	2	2	1	0	1	1	2	3	4	5	4	2	4	5	39
6	3	3	1	1	1	0	1	1	2	3	4	3	1	3	4	31
7	4	3	2	2	1	1	0	1	2	3	5	5	2	4	5	40
8	5	4	2	2	2	1	1	0	1	2	4	3	1	3	4	35
9	5	4	3	3	3	2	2	1	0	1	3	3	2	4	5	41
10	4	3	4	4	4	3	3	2	1	0	2	2	3	4	5	44
11	4	3	5	5	5	4	5	4	3	2	0	1	3	3	4	51
12	4	3	4	4	4	3	4	3	3	2	1	0	2	2	3	42
13	5	4	2	2	2	1	2	1	2	3	3	2	0	2	3	34
14	6	5	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	2	0	1	49
15	7	6	5	5	5	4	5	4	5	5	4	3	3	1	0	62
																649

le nombre de liens "directs" qui unissent chacun d'eux. La sommation de telles relations fait ressortir la place centrale de Montréal à l'intérieur de la portion Nord du réseau routier québécois. C'est ainsi qu'un centre comme Montréal dispose d'une accessibilité de 6 unités (6u.) ce qui est de beaucoup supérieur à celle des centres situés à la périphérie externe du réseau (e.g. Rouyn-Noranda: 1 u, Val d'Or: 1u, La Tuque: 1u, Alma: 1u, Baie Comeau: 1u et Sept-Iles: 1u.). Cette matrice, même si elle révèle des bases générales d'une accessibilité internodale, gagne à être explicitée de façon à tenir compte du diamètre du réseau en question.[1]

Pour mesurer l'intégration véritable des divers centres à l'intérieur du réseau d'échange, il importe de rafiner notre matrice originale. La seconde matrice du tableau #25 présente une hiérarchie des divers centres basée cette fois-ci sur un cheminement minimum (Shortest-Path Matrix)[2] entre chacun d'eux. Le nombre de liens minima joignant un centre à tous ses voisins est révélateur de sa position dans une hiérarchie urbaine. Ainsi des centres tels: Rouyn-Noranda (1) et Sept-Iles (15) viennent loin derrière dans une échelle comparative de cet ordre avec des niveaux d'accessibilité de 56u. et de 62u. réciproquement. Par contre, l'agglomération montréalaise est vraiment centrale

---

1.- Le diamètre d'un réseau correspond au nombre minimum de liens qui unissent les deux centres les plus éloignés à l'intérieur du dit réseau.

2.- Cette matrice est basée sur les travaux de Shimbel dont il est fait état dans: (Taaffe, Gauthier, 1973, /059/, p. 131...).

par rapport au réseau atteignant un niveau d'accessibilité de 31u. soit 3u. de moins que Québec et 4u. de moins que Trois-Rivières.

Ces diverses mesures d'accessibilité n'ont pas la prétention d'apporter une définition précise de l'éloignement d'une région comme le Nord-Ouest québécois. Elles sont un portrait de relations difficiles à cerner avec précision. L'accessibilité, il faut le reconnaître, se mesure en s'appuyant sur une échelle comparative mais qui peut varier beaucoup selon notre base d'analyse. Jusqu'à date, nous avons opté pour les perspectives suivantes: une distance kilométrique par voies routières et la qualité des liens qui unissent divers sommets ou nodes, dans un réseau. Il y aurait lieu d'utiliser d'autres critères pour évaluer l'accessibilité inégale des divers centres. Par exemple, en pondérant nos mesures de distances par des coûts variés ou par des critères d'ordre social ou même psychologique, nous aurions probablement un portrait plus conforme à la réalité.

2.1.2 - La position du Nord-Ouest québécois dans un réseau hiérarchisé de régions

L'inégale accessibilité des centres à l'intérieur d'un réseau permet de discerner une signification de l'éloignement d'une part et d'autre part, un type de hiérarchie entre divers cadres spatiaux. Ces relations: accessibilité - éloignement et accessibilité - hiérarchie trouvent leur plus juste expression dans les types de rapports qu'entretient un centre donné avec sa périphérie. L'accessibilité relative des centres du

Nord-Ouest québécois (Rouyn-Noranda et Val d'Or), par rapport à une position centrale (Montréal, dans le réseau de centres), dénote une emprise réelle de l'éloignement et une prédominance d'un niveau hiérarchique inférieure en terme de connexité nodale.

L'inscription particulière du Nord-Ouest québécois à l'intérieur d'un schéma de relations centre-périphérie, se déduit d'une position excentrique vis-à-vis un axe privilégié d'échange situé entre Montréal et Québec. C'est le niveau de centralité de ce dernier axe qui fait ressortir le plus l'inégal bénéfice rattaché à une occupation et à une utilisation de certains espaces. Selon Ullman:

> "Recognition of the important role of concentration and differentiation, or interaction and circulation, not only provides the beginnings of a theoretical geographical treatment of underdevelopment, but also contributes new insights to the whole problem of underdeveloped areas" (Ullman, 1960, /112/, p. 31).

L'éloignement géographique, tout en nous permettant d'identifier des disparités, nous fait mieux connaître certaines structures régionales. En rattachant à divers problèmes une dimension, on s'assure une meilleure base d'appréciation pour cerner des réalités complexes.

Une façon courante d'évaluer les relations centre-périphérie consiste à mesurer l'intensité variable de la mise en valeur d'un territoire. A cet égard, le caractère souvent extensif de l'utilisation du sol dans les diverses régions québécoises ressort brutalement.

> "... le résultat net de ce type de mise en valeur, auquel se mêlait d'ailleurs une sorte de frénésie de mettre la main, j'allais dire la hache, sur l'ensemble du territoire, transparaît dans la contexture économique et sociale de la province: à savoir un peuplement discontinu, de faible densité, avec des noyaux de population importants séparés les uns des autres par d'immenses déserts" (Parenteau, 1954, /097/, p. 7).

Une région comme le Nord-Ouest québécois constitue, à certains égards, un exemple frappant sur ce plan.

Tout d'abord, le retard apporté à son peuplement (à partir de la fin du siècle dernier et surtout des années '30) témoigne de l'intérêt limité de la collectivité québécoise d'alors pour cette portion Nord-Ouest d'un Québec de caractère plus subarctique que méridional. A cela s'ajoute une occupation qui ne pouvait qu'être de caractère sporadique compte tenu des activités privilégiées dès le départ dans ce milieu: agriculture, opérations forestières et minières. La mise en valeur de l'Abitibi-Témiscamingue se devait d'être extensive, compte tenu de la faiblesse du peuplement et de la piètre qualité des raccordements avec les basses-terres laurentiennes.[1]

L'éloignement, en plus de déterminer l'intensité de la mise en valeur d'un territoire dans le temps, a des répercussions directes sur l'orientation des activités pratiquées dans un milieu. La spécialisation des régions à l'intérieur d'un cadre comme le Québec découle d'un partage des activités de production qui a des bases hiérarchiques souvent irrationnelles.

1.- Raoul Blanchard a explicité ces divers thèmes dans son étude de l'Abitibi-Témiscamingue (Blanchard, 1954, /007/, p. 209).

L'idéal de complémentarité entre des régions exige que chacune puisse y trouver son propre bénéfice. Il faut reconnaître en ce qui a trait à l'Abitibi-Témiscaminque que: "l'éloignement de ces deux sous-régions du reste du Québec, constitue un handicap majeur à l'intégration agricole de l'ouest québécois aux mécanismes économiques de l'ensemble provincial" (Morrissette, 1965, /045/, p. 43).

Cette constatation, même si elle s'applique à un secteur d'activité spécifique, demeure pertinente au niveau de l'ensemble des activités de production régionales. La vocation de zone d'approvisionnement en ressources naturelles qui incombe à une région comme le Nord-Ouest québécois est étroitement associée à ses ressources certes, mais aussi à sa position géographique particulière. D'ailleurs, tout effort pour échapper à l'orientation actuelle de la mise en valeur, va à l'encontre d'un schéma de relations entre régions qui ne laisse que peu de place à l'autonomie. Nous devons reconnaître que la spécialisation très forte de certaines régions québécoises dans des activités rattachées au secteur primaire est une manifestation d'une forme de dépendance qui ne se justifie souvent que par des décisions prises à l'extérieur du cadre régional.

Si la mise en valeur d'un territoire et la spécialisation des activités de production qu'on y trouve sont affectées par l'éloignement, c'est que l'urbanisation contemporaine assure aux métropoles une domination croissante sur leur hinterland: "the economies of agglomeration for the larger urban

centers permit them to lower their cost of production, thereby permitting an expansion of the hinterlands of these centers at the expense of smaller centers" (Taaffe, Gauthier, 1973, /059/, p. 47). L'idéal de complémentarité interrégionale cède le pas de ce fait à une situation de dépendance rarement en harmonie avec une croissance équilibrée des régions.

Les incidences de l'éloignement peuvent s'évaluer aussi en comparant les interactions entre divers milieux. Un critère qui est d'ailleurs fréquemment employé pour comparer l'accessibilité, les diverses hiérarchies entre des régions et les relations centre-périphérie, correspond au modèle de gravité. Comme tout modèle, il est une construction théorique visant à rendre compte d'une portion de la réalité. Ce modèle s'appuie sur le principe de physique suivant: la force d'attraction de deux corps (ou régions ou villes) est proportionnelle au produit de leur masse (population, revenu, services variés, etc) divisé par la distance qui les sépare[1]. La formule de base est la suivante:

$$I_{ij} = k\frac{P1\ P2}{d_{ij}}$$

où k= constante

P1 et P2 = deux mesures de masse

d_{ij} = distance entre i et j

Ce modèle peut s'avérer fort intéressant pour évaleur de façon comparative l'impact de la distance. Il est toutefois difficile à mettre au point et les interactions diverses

---

1.- On trouvera un exposé pertinent des divers modèles d'interactions spatiales dans: (Isard, 1960, /034/, pp. 493-568).

qu'on peut en déduire peuvent être éloignées de la réalité que l'on voulait représenter initialement. C'est donc avec une certaine réserve que l'on doit l'aborder. Nous avons choisi, tout en nous servant des divers centres déjà présentés (cf. tableau #26 à la page suivante) d'illustrer les relations qui existent entre la valeur totale des ventes des commerces au détail dans ces centres et un modèle de gravité basé sur une mesure d'accessibilité comparative entre ces centres et Montréal.[1]

Notre hypothèse de départ pour effectuer notre analyse de corrélation était la suivante: la position d'un centre dans une hiérarchie urbaine devrait se déduire des variations qui affectent un modèle de gravité.

Afin de vérifier cette hypothèse, nous avons choisi de confronter deux variables. La première correspond au modèle de gravité. Elle est en fait une mesure d'accessibilité réciproque entre Montréal et divers autres centres du Québec. La relation population-distance permet d'évaluer l'attraction réciproque de certaines de ces agglomérations urbaines. Ainsi, plus l'attraction entre des centres est élevée, plus ceux-ci sont accessibles l'un à l'autre.

Notre seconde variable est la valeur totale de ventes des commerces au détail en 1961 dans les diverses villes pré-

---

1.- Les deux premières variables soit: la population des centres et la valeur des ventes des commerces au détail, ont largement été utilisées dans une étude sur la hiérarchie des centres québécois menée par M.M. Girard, Frenette, Morrissette et Lemieux: (Québec, 1967, /161/, 145 p.).

Tableau #26: Données de base nécessaires à notre analyse de corrélation

Centres urbains	Population (1961) '000 hab.	Distance de Montréal par route (km.)	$(P_i P_j / d_{ij}).10^{-6}$ Modèle de gravité	Valeur totale des ventes des commerces au détail en 1961 '000$
Montréal	2,100,	0	-	2,028,557,
Rouyn-Noranda	30,	645	97.67	29,817,
Val d'Or	18,	537	70.40	16,482,
Hull - Ottawa	325,	193	3536.27	387,187,
Lachute	10,	56	375.00	14,516,
Saint-Jérôme	28,	51	1152.94	24,791,
Joliette	18,	66	572.72	25,614,
Trois-Rivières	84,	136	1297.05	80,447,
Shawinigan - Grand-Mère	64,	166	809.64	42,490,
La Tuque	13,	296	92.23	10,407,
Alma	20,	461	91.16	18,940,
Conurbation du Saguenay	105	473	466.17	92,498,
Québec	358,	264	2847.72	346,440,
Baie Comeau - Hauterive	14,	664	44.27	15,505,
Sept-Iles	14,	897	32.77	21,916,

Sources diverses.

citées. Ce paramètre nous révèle d'abord l'intensité variable des transactions commerciales qui peuvent s'opérer à l'intérieur d'un cadre donné. Elle n'en est pas moins un indicateur précieux apte à nous indiquer l'appartenance d'une agglomération à un certain niveau hiérarchique[1]. C'est ainsi que l'on peut prétendre que plus le volume total des ventes au détail, dans un centre, est élevé, plus ce dernier est susceptible d'appartenir à un niveau hiérarchique supérieur.

Dans un premier temps, nous avons effectué le calcul d'un coefficient de corrélation selon la méthode: "Pearson product-moment correlation" (Cole & King, 1968, /016/, p. 138...). Les résultats de ces compilations apparaissent à la fin du tableau #27. Avec un coefficient (r) de: 0.94, il y a là certes une corrélation positive très forte. Ce qui signifie, si on transforme ce coefficient en un % de variation (r^2) que l'on peut supposer, toute chose égale d'ailleurs, que plus de 88% des variations qui affectent notre variable dépendante peuvent être imputables à notre modèle de gravité.[2]

Le résultat de cette analyse statistique peut être traduit par une fonction linéaire qu'il convient d'exprimer dans une équation du type suivant:

1.- Brian Berry a scruté de près les relations entre les ventes au détail et la centralité. (Berry, 1967, /005/, p. 26...).

2.- Le calcul du pourcentage de variation associé à notre coefficient de corrélation est réalisé de la façon suivante: $100 \times r^2$.

Tableau 27: Calcul d'un coefficient de corrélation

Centres	X	Y	x	y	x^2	y^2	xy
Rouyn-Noranda	97	30	-723	-50	522729	2500	36,150
Val d'Or	70	16	-750	-65	562500	4225	48,750
Hull - Ottawa	3536	387	2715	306	7371225	93636	830,790
Lachute	375	15	-445	-65	198025	4225	28,925
Saint-Jérôme	1153	25	332	-56	110224	3136	-18,592
Joliette	573	26	-247	-54	61009	2916	13,338
Trois-Rivières	1297	80	476	0	226576	0	0
Shawinigan-Grand-Mère	809	42	-11	-38	121	1444	418
La Tuque	92	296	-728	-70	529984	4900	50,960
Alma	91	19	-729	-62	531441	3844	45,198
Conurbation du Saguenay	466	92	-356	12	125316	144	-4,248
Québec	2848	346	2028	265	4088729	70225	537,155
Baie Comeau-Hauterive	44	16	-776	-64	602176	4096	49,664
Sept-Iles	33	22	-787	-58	619369	3364	45,646
	ΣX 11484	ΣY 1126	±5551	±583	Σx^2 15549424	Σy^2 198655	xy 1,664,154

$\overline{X}$: 820.3 $\overline{Y}$: 80.4

$$r: \frac{\Sigma xy}{\sqrt{\Sigma x^2 \cdot \Sigma y^2}} = \frac{1,664,154}{\sqrt{15,549,424 \cdot 198,655}} = 0.94$$

$$Y = a + bX$$

où a: point d'intersection de la droite de régression le long de l'axe des Y.

b: pente de la droite de régression soit la tangente de l'angle.

Ces valeurs ont été trouvées grâce aux calculs suivants:

Calcul de $b = \frac{\sum x\ y}{\sum x^2}$

$$b = \frac{1,664,154}{15,549,424}$$

$$b = .107$$

Calcul de a

$$\overline{Y} = \overline{X} \cdot \frac{\sum xy}{\sum x^2} - a$$

$$80.4 = 820.3 \times .107 - a$$

$$7.37 = a$$

Si on transpose ces données dans notre équation linéaire:

$$Y = a + bX$$

on obtient les composantes suivantes:

$$Y = 7.37 + .107X$$

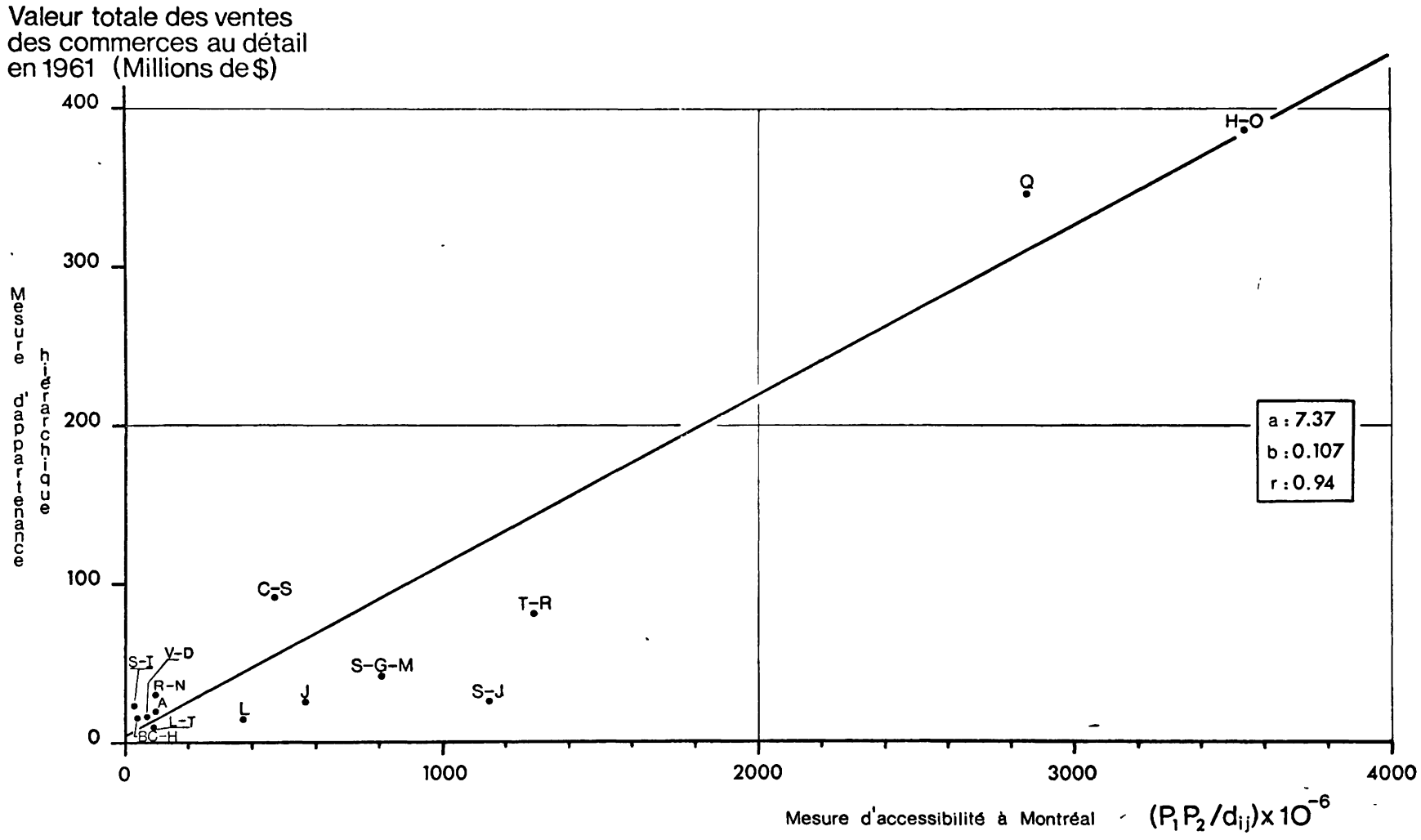
La figure #11 présente un semis de point traversé en diagonal par une droite de régression qui exprime une fonction linéaire que nous avons déduit de la confrontation de deux grandes catégories de variables soit: un modèle de gravité basé sur Montréal et la valeur totale des ventes des commerces de détail. On peut

LISTE DES CENTRES

1. Rouyn-Noranda
2. Val d'Or
3. Hull - Ottawa
4. Lachute
5. Saint-Jérôme
6. Montréal
7. Joliette
8. Trois-Rivières
9. Shawinigan - Grand-Mère
10. La Tuque
11. Alma
12. Conurbation du Saguenay
13. Québec
14. Baie-Comeau - Hauterive
15. Sept-Iles

FIGURE # 11

RELATIONS ENTRE LA VALEUR TOTALE DES VENTES DES COMMERCES AU DÉTAIL DANS DIVERS CENTRES URBAINS DU QUÉBEC ET UN MODÈLE DE GRAVITÉ (1961)



Source : Recensements du Canada

Conçu : J.M. Réalisé : G.L.

déduire à partir d'un tel groupe graphique diverses conclusions:

- Les centres du Québec situés sur la rive Nord du Saint-Laurent et qui appartiennent à des niveaux hiérarchiques plus élevés (tels que révélés par le volume total des ventes des commerces de détail en 1961) doivent leur position avantagée à une accessibilité (telle que déduite d'un modèle de gravité) plus grande à un centre-repère tel que Montréal. On observera, à cet égard, les agglomérations suivantes: Hull - Ottawa et Québec.
- Par contre, les centres les moins accessibles à un centre repère (tels que Montréal, Baie Comeau, Val d'Or, Sept-Iles, Rouyn-Noranda, Alma, La Tuque) sont ceux qui dispensent un volume comparativement plus limité de ventes au détail. Il s'en suit que leur appartenance à un niveau hiérarchique inférieur se déduit fortement d'une accessibilité moindre.

Les diverses relations présentées dans cette dernière figure associent trois variables: le total des ventes au détail, la population et la distance séparant chacun des centres de Montréal par route. Voilà une autre façon de comparer l'accessibilité de divers centres et d'évaluer leur position hiérarchique dans un rapport centre-périphérie. L'éloignement demeure toujours un critère pour mesurer des interactions entre des centres mais encore faut-il savoir tenir compte de d'autres variables et de leur poids spécifique dans un modèle explicatif. Nous sommes en cela déjà loin d'une simple relation inverse entre une variable

dépendante et la distance en tant que variable explicative.

Les relations centre-périphérie ont des assises spatiales qu'on oublie trop fréquemment. Pourtant des problèmes tels: les disparités régionales de croissance, les relations urbaines-rurales, les hiérarchies interurbaines et le dépeuplement ne se comprennent que difficilement sans cette base de référence. Selon Paul Claval, les relations entre les métropoles canadiennes et les villes minières de la périphérie subarctique sont de la nature suivante:

> "Les villes minières conservent souvent leur activité lorsque les mines qui leur ont donné vie s'épuisent: il s'organise un véritable réseau de centres de service dans ces grands espaces; il ne peut évidemment s'agir que d'un réseau très distendu, de centres peu hiérarchisés et qui dépendent étroitement des régions méridionales pour l'essentiel des besoins un peu délicats et pour la fourniture de la totalité des produits consommés et distribués". (Claval, 1968, /015/, p. 469.)

L'attraction métropolitaine si étroitement liée à des avantages de toutes sortes consacre un type de relations de dépendance à plus d'un niveau. Les régions centrales mieux pourvues sont souvent perçues comme étant les seules en mesure d'offrir des possibilités de croissance véritable.

Il est intéressant de constater que les priorités gouvernementales actuelles en matière de développement régional s'appuient dans bien des cas presqu'exclusivement sur un rôle de dynamo conféré à une région métropolitaine. "Parier sur l'innovation et le progrès signifie concrètement que les efforts de développement pour le Québec doivent porter sur la région de Montréal" (Higgins et al., 1970, /140/, p. 135). De telles

attitudes se sont souvent manifestées au cours des dernières années. Dans une étude récente du Ministère de l'Expansion économique régionale, on faisait valoir le point de vue suivant:

> "... on reconnaît volontiers que le dynamisme du Québec dépend largement du dynamisme de l'agglomération de Montréal. On se rend de plus en plus compte qu'il faut consolider les avantages de Montréal et pallier à ses faiblesses pour pouvoir être en mesure d'assurer une croissance soutenue au niveau québécois". (Canada, 1973, /126/, p. 41).

Il ne convient pas de pousser à l'extrême de tels énoncés car on risque alors d'une part, de rompre un équilibre hiérarchique fondamental entre des régions et d'autre part, de menacer "l'intégrité territoriale"[1] de celles-ci. Il existe un éventail de choix très vaste dans les priorités fixées au développement interrégional et la place de Montréal ne doit pas y être négligée. Par ailleurs, il faut éviter que la région métropolitaine devienne: "le centre gigantesque et prospère d'une province déserte et sous-développée" (Hirsch, 1967, /141/, p. 117.) Il importe donc de parvenir à un stade que la Commission La Haye qualifiait: "d'équilibre géographique de la croissance" (Québec, 1968, /165/, p. 28). Comme tout niveau intermédiaire, celui-ci ne peut se définir en termes précis. Chose certaine, cet équilibre est situé à la confluence d'une vision "centriste" et "autonomiste" du développement.

1.- Expression empruntée à Henri Dorion (Dorion, 1969, /191/, p. 46).

Nous avons pu observer à date jusqu'à quel point l'accessibilité est révélatrice d'une position de centralité dans l'espace. Cette dernière, par ailleurs, permet de distinguer divers niveaux hiérarchiques qui correspondent à une classification soit de régions, de centres ou autres. Il ressort de cet examen que l'Abitibi-Témiscamingue, tel que représenté par deux centres, soit Rouyn-Noranda et Val d'Or, fait figure de région handicapée en terme d'accessibilité et de position hiérarchique. Les diverses comparaisons que nous avons faites entre les centres de la rive Nord du Saint-Laurent ont toutes confirmé une faiblesse sur ces deux plans qui ne le cède qu'à la région de la Côte Nord.

Les relations d'ensemble que nous avons présentées jusqu'à maintenant avaient pour but de dégager un cadre général d'application pour notre étude de l'impact de l'éloignement. En utilisant diverses mesures d'accessibilité et de hiérarchie, nous avons pu cerner de plus près la dimension spatiale des rapports centre-périphérie. A partir de l'examen de diverses réalités observables dans le Nord-Ouest québécois, il s'agira maintenant de dégager les coûts spécifiques de l'éloignement pour cette région et les diverses perceptions de son impact.

2.2 COUTS SPECIFIQUES DE L'ELOIGNEMENT EN ABITIBI-TEMISCAMINGUE

Si nous nous sommes attardés à présenter l'impact de l'éloignement en termes plus généraux, c'est qu'il nous semblait dangereux de miser strictement sur une étude de coûts compara-

tifs pour mesurer son influence. L'accessibilité particulière d'un territoire ainsi que sa position dans un réseau de régions hiérarchisé doivent être comprises avant même de prétendre mesurer des écarts imputables à l'éloignement. Toute présentation d'une structure de coûts différenciés, visant à comparer une région d'étude à un cadre de référence, suppose divers prérequis.

2.2.1 - Préalables à une analyse des coûts de l'éloignement

Tout d'abord, il faut renoncer à présenter un panorama complet des coûts spécifiques de l'éloignement qui peuvent affecter une région comme le Nord-Ouest québécois. Il faut aussi éviter une approche strictement déterministe qui ne valoriserait que des rapports de cause à effet entre l'éloignement et divers phénomènes. Comme le faisait valoir Brian Berry dans son étude des marchés et des commerces de détail: "Deterministic approaches remain relevant in rural areas, where choice is severely constrained by distance and the number of alternatives is restricted" (Berry, 1967, /005/, p. 41). Il y a donc lieu, lorsque l'on compare des coûts dans une région comme l'Abitibi-Témiscamingue, de pondérer son caractère de région rurale.

Il faut également avoir à l'esprit le danger qu'il y a de miser strictement sur une valeur-repère, telle une moyenne provinciale ou régionale, pour fonder des comparaisons pertinentes. Toute comparaison s'appuie sur une situation donnée dont les composantes peuvent varier dans l'espace et dans le temps. L'appréciation d'optima varie d'ailleurs beaucoup, non seulement

d'un individu à l'autre, mais selon les groupes auxquels on se réfère. Enfin, il faut toujours tenir compte du fait que "les conséquences de l'éloignement peuvent être contradictoires" (Brunet, 1970, /010/, p. 57). D'où un danger réel de se servir de la distance "à toutes les sauces" sans mesurer son véritable impact.

Après ces quelques mises en garde, nous allons procéder maintenant à l'analyse des divers coûts de l'éloignement. Pour ce faire, nous nous appuyons surtout sur des données tirées d'une enquête que nous avons menée dans la région. Les diverses personnes que nous avons rencontrées ont donné un cachet autre que strictement académique à nos recherches. La dimension des problèmes vécus dans un milieu au jour le jour n'est pas nécessairement la même que celle que l'on conçoit théoriquement. L'impact de l'éloignement, nous avons voulu le déduire de la perception que s'en faisaient les citoyens de la région. Si on avait à dresser un portrait robot des personnes interviewées lors de notre enquête, on verrait apparaître certaines caractéristiques générales. Tout d'abord, la majorité (60%) d'entre elles sont de sexe masculin, leur moyenne d'âge se situe à 40 ans environ, leur revenu correspond à un niveau de $5000. à $6000., elles peuvent être aussi bien nées dans la région qu'à l'extérieur et enfin elles se retrouvent surtout dans les principaux centres urbains de la région.

Afin de cerner divers coûts de l'éloignement, nous avons opté pour une analyse en trois temps. Tout d'abord, nous

tenterons de mesurer son influence sur les activités de production. Dans un second temps, nous verrons de quelle façon ce facteur peut affecter les activités de consommation. Troisièmement, nous analyserons l'impact de l'éloignement sur l'organisation des transports et des déplacements dans le Nord-Ouest québécois. Ces diverses étapes nous permettrons, dans une dernière sous-section, d'appréhender diverses perceptions de l'impact de la distance.

2.2.2 - L'impact de l'éloignement sur la production régionale

L'impact de l'éloignement sur les activités de production d'une région comme l'Abitibi-Témiscamingue s'est manifesté dès le début de la mise en valeur de cette portion du Bouclier canadien. Située à l'écart de l'axe laurentien, cette région a connu une occupation tardive déterminée par des événements spécifiques. L'afflux de colons, victimes de la "Grande dépression", a été suffisant pour conférer un caractère relativement autonome à un territoire qui n'avait été jusqu'alors qu'un prolongement de la région outaouaise. Les trois types d'activités privilégiés au départ, soit l'agriculture, les travaux liés à l'exploitation forestière et les activités minières, ont su s'imposer comme étant les secteurs clefs de la vie économique régionale. Tournées essentiellement vers l'utilisation des ressources du milieu, ces activités, fortes consommatrices d'espace, sont encore affectées aujourd'hui à bien des égards par

la distance.

L'agriculture subit cette contrainte à plusieurs niveaux. La décroissance de la main-d'oeuvre dans ce secteur est un indice très significatif. L'agriculteur, qui ambitionne aujourd'hui de se tailler une place sur des marchés, doit produire dans des conditions les plus près possible de l'optimum. Tout handicap lié à la distance ne fait qu'accroître une part de risque déjà élevée. Dans le Nord-Ouest québécois, l'isolement, en maintes occasions, explique les malaises observés dans ce secteur de production. Il faut reconnaître que les agriculteurs sont souvent forcés d'expédier une partie importante de leur production agricole vers l'extérieur[1]. D'autre part, à l'intérieur même des frontières régionales, certaines contraintes liées à la distance, s'avèrent lourdes à porter. Par exemple, au-delà d'un certain rayon d'action, les entreprises laitières refusent d'effectuer le rammassage de la production[2]. Si on ajoute à cela les nombreuses déficiences en matière de services qui affectent le milieu rural, nous avons là plusieurs éléments d'une

---

1.- Selon une étude menée dans le cadre des travaux de la Mission de planification du Nord-Ouest québécois, on évaluait la destination de la production agricole régionale, en 1969, de façon suivante:

	Nord-Ouest	Reste du Québec	Ontario	Autres
Viandes	33.1%	41.9%	23.8%	1.3%
Produits laitiers	44.3%	5.8%	40.5%	6.3%
Fruits-légumes-grains	68.8%	3.7%	11.1%	16.4%

Source: (Québec, 1970, /167/, p. 39).

2.- Témoignages de divers agriculteurs.

situation reconnue difficile.

Les autres secteurs de production régionaux ne sont pas plus épargnés par les contraintes de la distance. Les activités minières et forestières, jusqu'à ces dernières années, faisaient très bon ménage avec les zones rurales à proximité. La colonisation agricole ne permettait-elle pas: "d'entretenir un réservoir régional de main-d'oeuvre au bénéfice des exploitations forestières et minières" (Hamelin, 1967, /083/, p. 491). Tel n'est pourtant plus le cas aujourd'hui. Le déplacement des opérations forestières et minières vers des zones plus éloignées de l'oekoumène agricole a freiné considérablement les échanges nombreux de main-d'oeuvre d'un secteur à l'autre.

La population régionale tend à délaisser ces activités de base pour se tourner vers des emplois moins contraignants physiquement et psychologiquement. Il ne faut pas perdre de vue que les conditions de travail rattachées à la mise en valeur des ressources sont loin d'être idéales. Même si chaque semaine, nombre d'emplois sont offerts dans des installations minières et forestières, le recrutement de main-d'oeuvre s'avère difficile[1]. Les travailleurs de la région hésitent souvent à quitter les centres organisés, même si ceux-ci ne sont pas toujours en mesure de leur garantir des emplois stables et rémunérateurs.

Si le Nord-Ouest québecois demeure une région à taux de

1.- Un bref examen des hebdomadaires régionaux nous permet d'apprécier une telle situation.

chômage élevé[1], c'est que la population en place est réticente à accepter l'inévitable exode qu'impose l'exploitation de richesses non-renouvelables. Parallèlement, l'abandon des terres a conféré une vulnérabilité d'autant plus grande à une main-d'oeuvre qui, jusque-là, avait su combiner les pratiques agricoles avec le travail dans les mines ou les forêts. La difficulté de se trouver un emploi dans la région nous a été révélée par les diverses personnes interviewées lors de notre enquête. Selon la majorité (près de 75%) d'entre elles, il est difficile de se trouver un emploi dans le Nord-Ouest québécois. La principale raison invoquée pour justifier un tel état de fait tient au nombre de possibilités d'emploi limitées offertes à l'échelle locale. On reconnaît, dès lors, une propension réduite du travailleur à migrer pour se trouver du travail, même à l'intérieur de la région.

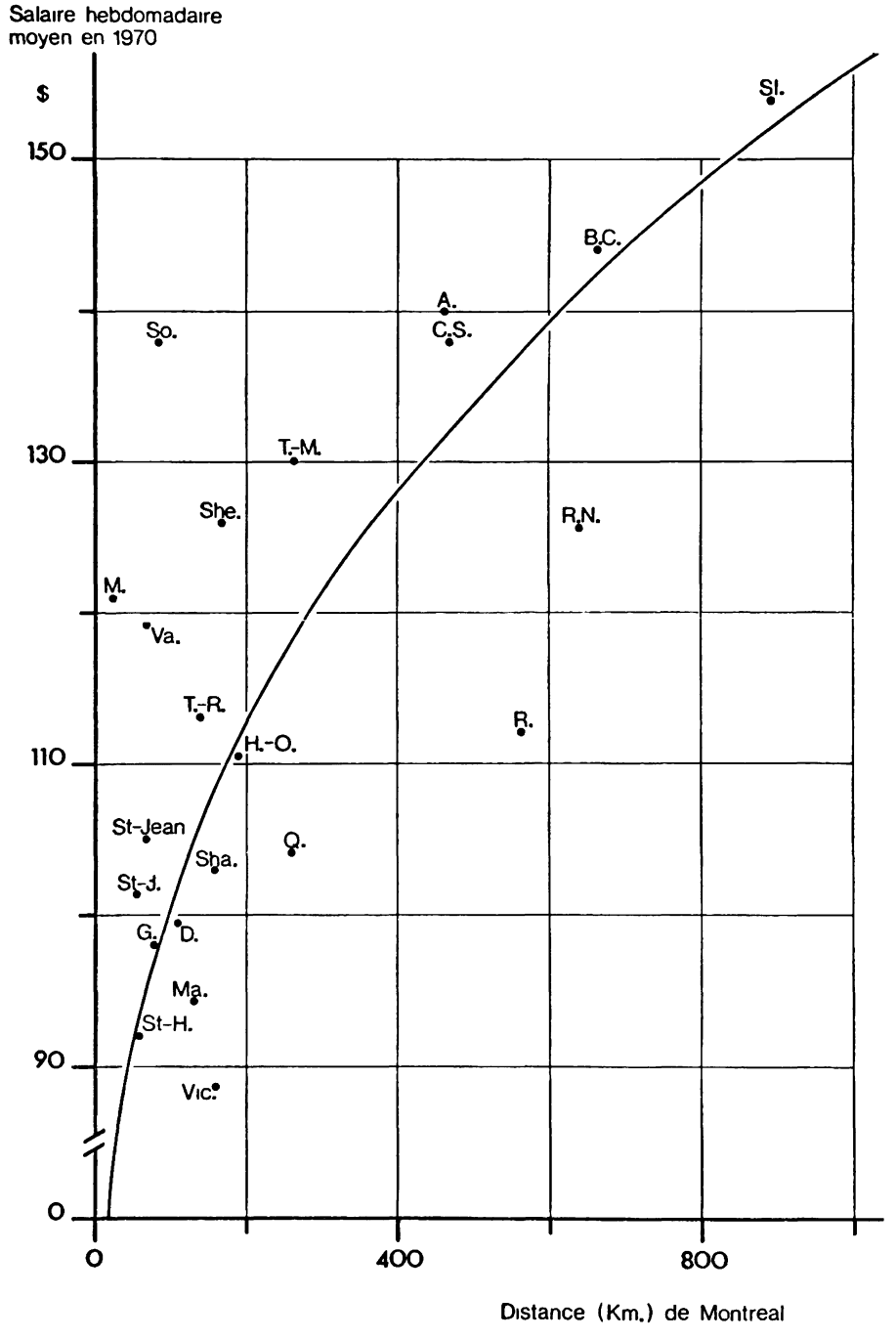
Traditionnellement, les activités de production dans les régions éloignées sont mieux rémunérées[2]. Les types particuliers d'emplois qu'on y trouve de même que les conditions de travail plus ardues exigent certaines compensations. Il existe ce que certains économistes anglo-saxons qualifient de "equalizing differences" (Mourse, 1968, /047/, p. 72) qui servent à combler des écarts perçus comme étant excessifs. Dans une région comme

---

1.- Selon la revue statistique du Québec, le taux de chômage régional s'est élevé régulièrement à plus de 10% au cours des dernières années. (Québec, 1973, /199/, p. 13).

2.- La relation distance-revenu se traduit par une progression de type géométrique. Si on compare divers centres urbains du Québec à ce niveau (cf. figure n 12), on observe que lorsque l'on s'éloigne de Montréal, le salaire hebdomadaire moyen, dans divers centres, a tendance habituellement à s'élever selon une fonction exponentielle. La courbe présentée ici sert, avant tout, d'illustration d'un tel phénomène.

La relation distance-revenu dans divers centres urbains du Québec



Source Financial Post (Avril 1970)

Conçu: J.M. Realise: G.L.

FIGURE # 12

le Nord-Ouest québécois, le profil des salaires varie selon qu'on compare un travail industriel et des tâches rattachées aux services. Il n'existe pourtant pas un revenu véritablement fonction de la distance (cf. la position de Rouyn-Noranda dans le graphique précédent) dans une région comme celle-ci. Une situation semblable découle strictement de la stabilité relative du peuplement et de la loi de l'offre et de la demande.

Il y a eu peu d'études menées au Québec afin de déterminer des barèmes de primes rattachées à l'éloignement. Si on excepte l'article de L.-E. Hamelin publié il y a quelques années (Hamelin, 1970, /193/, pp. 309-328), on peut affirmer qu'il y a là un vide surprenant. Il y aurait pourtant là un champ privilégié d'investigation qui pourrait assurer une crédibilité plus grande à certaines revendications des travailleurs. C'est dire que l'impact de la distance est encore fort mal compris et qu'il n'a jamais fait l'objet d'une évaluation systématique.

Les activités de production sont affectées à plusieurs niveaux par la distance. L'évaluation que peut en faire le citoyen est partielle, compte tenu du fait qu'il a rarement de prise sur les décisions financières et administratives qui le concernent. Par exemple, les investissements, surtout ceux du secteur privé, peuvent être freinés par l'éloignement du lieu de résidence des actionnaires. "Investments in a distant place are riskier to the investor than are local investments because he has less information on the distant places" (Nourse, 1968, /047/, p. 74). Il s'en suit fréquemment des pertes,

pour les régions périphériques, pertes qui ne font que confirmer une tendance encore très forte à la concentration.

Une autre consúquence de l'éloignement sur la production se manifeste au niveau de la structure de la main-d'oeuvre en région périphérique. En plus de constater les choix limités qui sont offerts aux travailleurs en matière d'emploi, on note une très faible participation féminine à la force de travail. Le tableau qui suit s'appuie sur des données statistiques déjà fort anciennes (1961), faute de pouvoir compter sur des compilations plus récentes. Il ressort de ces calculs que la participation féminine à la main-d'oeuvre dans le Nord-Ouest québécois, est sensiblement inférieure à la moyenne provinciale.

Tableau #28: Participation féminine à la main-d'oeuvre, région/ Québec, en 1961

	Québec (Prov.)	Nord-Ouest québécois
Main-d'oeuvre féminine	478,694 (27.2%)	9,375 (19.5%)
Main-d'oeuvre masculine	1,289,425 (72.8%)	38,255 (80.5%)

Source: Recensement de 1961, Catalogue 94-521, bulletin 3.2-5, Statistique Canada.

La situation dépeinte dans ce tableau illustre fort bien une caractéristique inhérente à la vie en région éloignée, soit cette difficulté qu'a la population féminine à se trouver de l'emploi. L'emprise d'activités liées à l'exploitation des richesses naturelles est telle qu'elle empêche la main-d'oeuvre

féminine d'avoir accès à des emplois adaptés à ses besoins et à ses capacités. Cette participation féminine à la force de travail d'une région est d'ailleurs un indice fréquemment utilisé pour évaluer la qualité du développement dans un cadre donné. Les écarts observés dans le Nord-Ouest québécois dénotent un déséquilibre certain dans la structure de l'emploi. Faute de pouvoir assurer des possibilités d'emploi suffisantes à sa population de sexe féminin, cette région est inévitablement menacée de désertion.

Les répercussions de l'éloignement sur la vie de production sont multiples. Celles que nous avons soulignées semblaient les plus évidentes. L'emprise des activités liées à l'exploitation des richesses naturelles crée des difficultés particulières. Chose certaine, la population régionale doit faire preuve de mobilité pour s'ajuster aux déplacements inévitables de la mise en valeur. Lors de notre enquête, plus du quart des personnes interrogées ont admis avoir été obligées, à un moment ou à l'autre, de sortir de la région pour se trouver du travail. Les emplacements privilégiés à ce moment s'avéraient être successivement: le Nord-Est ontarien, la Côte Nord et le Sud ontarien. Ces zones périodiquement exercent un attrait sur la main-d'oeuvre régionale. Cet attrait déclenche souvent des migrations temporaires de travailleurs sans pour autant susciter des changements de lieu de résidence.[1]

1.- Il est une constante que nous avons pu vérifier lors de notre enquête dans la région. C'est cette réticence à un changement de lieu de résidence même à l'intérieur du cadre régional. Cet attachement au milieu n'est défié que par 42% des personnes interrogées qui, elles, seraient prêtes à quitter la région pour de bon, mais souvent moyennant des conditions précises.

2.2.3 - L'impact de l'éloignement sur les activités de consommation

L'impact de l'éloignement n'est pas perceptible uniquement dans les activités liées à la production. Si on se tourne du côté de la consommation des biens et services, on est susceptible de discerner des phénomènes aussi éloquents. Même s'il n'est pas toujours aisé de mesurer les divers effets de la distance à partir de situations concrètes vécues au jour le jour, nous allons quand même nous efforcer de scruter ses répercussions dans divers secteurs.

L'impact de l'éloignement sur les activités de consommation s'évalue d'abord en référence aux coûts d'approvisionnements dans un cadre comme l'Abitibi-Témiscamingue:

> "L'éloignement des grands marchés cause (occasionne) des frais de transport très élevés aux industries qui y acheminent leurs produits. D'autre part, le coût des marchandises qui proviennent de d'autres régions se trouve augmenté du fait que la densité ou trafic est plus basse et que les chargements sont moins importants, puisque le marché local est réduit." (Ontario, 1971, /153/, p. 22)[1]

Ces quelques constatations, tirées d'un mémoire sur la région du Nord-Est ontarien, peuvent être transposées à peu près intégralement à notre cadre d'étude. Elles mettent en relief deux données de base, dont le rôle est capital pour comprendre les effets de la distance soit: les frais de transport qui s'appuient sur une tarification donnée et l'importance réduite d'un marché régional.

1.- Cette citation n'a pas été retenue pour la qualité de son style.

La vie d'échange, telle que nous la connaissons actuellement, suppose des relations étroites entre les diverses régions d'un Etat. Si un territoire est dans une position éloignée par rapport à ses principales zones d'approvisionnement, il subira dès lors divers handicaps qui ne pourront faire autrement qu'affecter la structure des prix des produits et services offerts à ses consommateurs. Par ailleurs, si en plus d'être relativement éloignée des sources d'approvisionnement, cette même région ne dispose que d'un faible marché sur place, elle devra alors s'attendre à subir des contraintes diverses au niveau de ses échanges commerciaux.

La première difficulté tient au fait qu'il est impossible dans une région aussi faiblement peuplée que le Nord-Ouest québécois de disposer d'un éventail complet de biens et services de nature à satisfaire immédiatement les besoins les plus divers des consommateurs. La meilleure preuve de cela, c'est que 62% des personnes interviewées ont affirmé qu'elles préféraient acheter certains articles à l'extérieur de la région. Que ce soit des vêtements (28% des cas) ou d'autres biens de toute sorte, nous observons fréquemment une tendance à faire appel à l'extérieur pour suppléer aux déficiences locales.

Ce besoin d'avoir recours à l'extérieur (soit à Montréal: 51% des personnes interrogées, ou aux centres du Nord-Est ontarien: 24% des gens) a d'inévitables répercussions sur la vie économique régionale. Tout déplacement pour se procurer un bien ou un service (ex: achats de vêtements ou d'articles divers) entraîne

inévitablement des coûts non seulement directs mais indirects dont l'impact n'est pas négligeable. En plus d'effectuer des déboursés qui ne profitent pas directement à leur communauté, les régionaux doivent assumer les inévitables frais requis pour surmonter l'obstacle de la distance physique à franchir. Chose certaine, le choix des endroits pour la réalisation d'achats à l'extérieur de la région ne s'inspire que partiellement d'un désir de minimiser l'impact de la distance. A la question: quelles sont les principales raisons pour lesquelles vous allez surtout à cet endroit pour effectuer vos achats?, on a mentionné des raisons variées à un point tel que la proximité n'avait pas plus de poids que les avantages personnels.

En plus d'être contraint à un choix souvent limité de biens disponibles, le consommateur qui habite une région périphérique n'a pas toujours accès à tous les types de services avec une égale aisance. Parmi ceux qui semblent le plus faire défaut dans une région comme le Nord-Ouest québécois, il y a, entre autres, les soins médicaux. Plus de 80% des personnes interrogées ont reconnu un malaise sur ce plan. A l'intérieur de la région, ce pourcentage s'élève d'ailleurs considérablement lorsque l'on considère des sous-régions telles: Senneterre et le vieux Témiscamingue. Le nombre insuffisant de médecins et de spécialistes prive la population régionale des soins nécessaires et la force à avoir recours à l'extérieur pour nombre de services spécialisés.

L'état de dépendance engendré par une insuffisance quali-

tative et quantitative de services oblige presqu'inévitablement les gens à se diriger vers ces centres mieux équipés. Dès ce moment, le citoyen du Nord-Ouest québécois prend conscience d'une situation d'infériorité relative qui le contraint à des déplacements auxquels échappent les gens qui ont directement accès aux commodités des grands centres. Faute d'avoir sur place ce à quoi il a souvent droit, il doit alors dépendre de l'extérieur à maints égards.

Une seconde difficulté rattachée à la vie de consommation en région éloignée tient aux nombreux délais observés aussi bien au niveau de la livraison des biens que de l'accès aux services. Les commandes postales permettent de compenser, en partie, l'éloignement des principaux milieux d'affaires. La durée des expéditions n'est toutefois pas à négliger. Selon les personnes interviewées, il faut compter un délai soit de: - 8 à 10 jours (40% des gens interrogés), - 5 à 7 jours (29%) et - 11 à 15 jours (15%). La majorité des gens estime qu'il faut compter 8 à 15 jours avant de recevoir un article commandé par courrier. Ce délai, dans certains cas, est suffisamment long pour priver le consommateur éventuel de la pleine jouissance de son bien..!

De nombreux retards dans l'acheminement du courrier, des journaux et des colis peuvent avoir des conséquences désagréables pour les utilisateurs de ces services[1]. Il faut compter de 2 à

1.- A Rouyn-Noranda, les quotidiens du soir, en provenance de Montréal, ne parviennent dans les kiosques à journaux que le lendemain matin à partir de 11.00hres a.m.. Ça va de soi que les lecteurs qui vivent à La Sarre, Amos, Senneterre doivent compter un délai encore plus considérable. A l'extrême, un quotidien comme La Presse n'est disponible dans la région que le lendemain de sa parution à Montréal.

7 jours pour que le courrier postal parvienne à effectuer le trajet entre les divers centres de la région et Montréal. Quant aux colis express, ceux-ci couvrent la même distance dans un laps de temps d'au moins vingt-quatre (24) heures. L'utilisation des services téléphoniques régionaux, par ailleurs, n'est pas sans être marquée à son tour par certaines contraintes. Le nombre limité de lignes disponibles avec l'extérieur occasionne des délais sérieux dans l'acheminement d'appels interurbains à certaines périodes de la semaine.

On peut faire état ainsi de nombreux délais rattachés à la livraison de biens et à la prestation de services en région éloignée[1]. Il est toutefois difficile d'identifier les lois qui régissent un tel état de chose. Les divers retards sont d'autant mieux perçus que notre base d'appréciation dépasse les frontières de la région. Quand on sait que la moitié des gens interrogés ne sortent qu'une fois ou deux de la région, durant l'année, on ne peut s'attendre à ce que ceux-ci soient en mesure de comparer aisément leurs conditions de vie à celles d'un autre milieu. Il faut reconnaître que l'on mesure d'autant mieux des handicaps que l'on peut se faire une idée suffisamment juste de ce qu'est une situation optimale.

En plus des contraintes en terme de choix disponible et de coûts indirects (délais dans le temps), il existe un autre

---

1.- Nous aurons l'occasion d'entrevoir certains délais liés à l'utilisation de divers modes de transport dans les pages qui vont suivre.

obstacle qui, lui aussi, grève, à des degrés divers, la consommation dans une région comme l'Abitibi-Témiscamingue, soit les coûts directs de l'éloignement. Les qualités non-isotropiques de l'espace influencent inévitablement la structure des prix des biens et services, mais il faut toujours garder à l'esprit que d'autres facteurs peuvent avoir des incidences aussi évidentes: la marge de profit des vendeurs, le volume de produits écoulés, les ventes occasionnelles et finalement les ententes particulières.

Lors de notre enquête dans la région, nous avons demandé aux diverses personnes interrogées quels étaient les produits qui, à leur avis, coûtaient plus cher dans le Nord-Ouest québécois que dans le Sud de la province? Plus de 100 personnes (103) ont fait état de coûts plus élevés rattachés à diverses combinaisons de produits parmi lesquels on note: les aliments, les vêtements, les automobiles et l'essence. D'autres produits tels: les appareils électriques et les matériaux de construction ne semblent pas aux yeux des gens être affectés autant. Les raisons les plus fréquemment invoquées pour expliquer les écarts de prix sont les suivantes: les transports (76% des personnes interrogées), la quantité stockée trop réduite (4% des gens), le profit exagéré des marchands de la région (4%) et diverses combinaisons (9% des gens rencontrés).

Si on reprend brièvement les groupes de produits mentionnés comme étant les plus susceptibles d'être affectés par des variations de coûts, on pourra mieux evaluer l'impact direct de

l'éloignement. En ce qui a trait à l'alimentation, nous avons mené une enquête dans deux supermarchés A & P durant la même semaine[1]. Il ressort de cette étude sommaire que certaines catégories d'items sont plus susceptibles que d'autres d'être affectés par des variations de prix. Nous devons reconnaître que le slogan publicitaire: "c'est surtout à cause des viandes" s'applique, on ne peut mieux, pour dépeindre certains écarts observés lors de cette enquête.

On notait, en juin 1973, une différence de 18% au niveau du prix payé pour les viandes au supermarché de Noranda par rapport à celui de Montréal. En ce qui a trait aux fruits et légumes, l'écart correspondait à 12%. Au niveau des breuvages, la difference de coût (4%) était plus nette mais elle était, somme toute, moins significative, compte tenu du fait que nous avions été en mesure de comparer uniquement trois articles de même description. Enfin, en ce que a trait aux conserves et autres biens rattachés plus ou moins étroitement à l'alimentation, les écarts de prix étaient moins significatifs et dénotaient une certaine homogénéisation des prix dans la distribution.

L'écart d'ensemble au niveau de prix payé pour tous ces items correspond à une différence de 11%. C'est donc dire que la ménagère qui habite Rouyn-Noranda devrait s'attendre à payer un supplément de plus de 10% sur l'ensemble de ses achats au

---

1.- Les résultats de cette enquête apparaissent dans l'annexe C à la page 301 de ce travail. Il s'agit d'une étude comparative du prix payé pour divers items dans deux supermarchés, l'un localisé à Noranda, l'autre à Montréal.

comptoir alimentaire. Selon Monsieur Caquez de la firme De la Chevrotière et Fils de Rouyn (commerçants en gros dans le secteur de l'alimentation), il n'existe pas d'écarts significatifs entre les prix de détail payés pour les produits à Montréal et à Rouyn-Noranda[1]. Il est possible, quant à lui, de compenser les désavantages d'une position néographique par une meilleure gestion des entreprises de ventes au niveau du détail comme du commerce de gros.

Nous sommes certainement prêts à reconnaître les dons des marchands régionaux pour la gestion, mais nous questionnons sérieusement une optique qui viserait à réduire l'impact de l'éloignement à un simple problème administratif. Toute manutention et transport d'un produit a des répercussions sur le prix d'un bien. La majoration du prix de base d'un produit, afin de tenir compte des coûts de distribution, peut être réalisée de deux façons. De nombreuses firmes dans le secteur de l'alimentation incorporent les frais de transport dans leur coût au départ de l'usine. Cette pratique s'avère toutefois difficile à maintenir, compte tenu des variations des coûts de production et de distribution d'une région à l'autre. La seconde façon consiste à faire assumer, par le détaillant d'une région, les frais réels encourus pour acheminer certains biens. Mais dans un cas comme dans l'autre, c'est toujours le consommateur qui, éventuellement,

---

1.- Compte-rendu d'un entretien réalisé avec M. Roger Caquez au début de l'été 1973.

paie la note, soit par des prix plus élevés ou par des services accessoires moins nombreux.

Du côté des vêtements, jusqu'à ces dernières années, les prix étaient plus élevés dans le Nord-Ouest québécois que dans le Sud de la province. Les raisons invoquées tenaient au volume des ventes réalisé par les divers commerces au détail et à la qualité des produits écoulés sur place. La présence de grands magasins à rayons spécialisés dans la vente de vêtements de toute qualité tend aujourd'hui à amenuiser les écarts dans les prix de vente. Chose certaine, aujourd'hui, c'est plus en terme de choix de vêtements disponibles sur place qu'en terme de différence de coûts que l'on peut établir des comparaisons intéressantes.

Il existe un type de produits qui n'a cessé d'être marqué par une différence de prix nettement identifiable, il s'agit de l'automobile. Le consommateur du Nord-Ouest québécois est familier avec ces frais supplémentaires ($100. à $200.) qui viennent s'ajouter au prix d'achat habituel d'une voiture neuve. Les détaillants-automobiles savent à un tel point rendre évidentes les répercussions des coûts de transport qu'on se surprend à croire que dans d'autres domaines, elles ne soient pas plus appréciables. Les garagistes sont touchés directement par les frais de transport du fait aussi qu'ils doivent livrer des produits pétroliers eux-mêmes affectés par des coûts de distribution.

Les diverses catégories de produits pétroliers ont une structure de prix largement déterminée par la distance. Lors

d'un relevé que nous avons effectué au début de l'été 1973, durant la même journée, nous avons constaté les variations de prix suivantes:

Tableau 29: Variations du prix de l'essence le long de la route entre Montréal et Rouyn-Noranda. (Relevés dans diverses stations de service de la compagnie Gulf réparties le long de cette route)

Emplacement	Essence régulière (en ¢)	Essence super (en ¢)
Montréal	.52 9/10 par gallon	.57 9/10 par gallon
Ste-Agathe-des-Monts	.53 9/10 par gallon	.58 9/10 par gallon
St-Jovite	.55 9/10 par gallon	.60 9/10 par gallon
Mont-Laurier	.56 9/10 par gallon	.60 9/10 par gallon
Val d'Or	.56 9/10 par gallon	.61 9/10 par gallon
Rouyn	.58 9/10 par gallon	.63 9/10 par gallon

Source: Enquête personnelle réalisée le 30 mai 1973.

C'est donc dire qu'on peut identifier un écart de prix de plus de 11% entre le prix de base, en l'occurence à Montréal, et le prix payé à Rouyn-Noranda. Cet écart va d'ailleurs en s'accentuant lorsqu'on se dirige vers le Nord de la région. Parmi les autres produits pétroliers qui sont marqués par des hausses semblables, on peut mentionner l'huile à chauffage et l'essence d'avion JP4.[1] La première, si essentielle dans une région dite

1.- Ces données nous ont été transmises par M. Yvon Martin, agent-distributeur de la compagnie Shell dans le territoire environnant Rouyn-Noranda.

tempérée, coûtait, au début du mois de juin 1973: .25 9/10 le gallon à Montréal alors que la même quantité exigeait un déboursé de .29 9/10 à Rouyn (+12%). Quant à l'essence d'avion, le prix payé à la raffinerie à Montréal-Est était de .28 5/10 alors qu'à l'aéroport de Rouyn son prix était de .38 le gallon, soit une différence de 13%.

Nous pourrions ainsi énumérer une variété très grande de produits inégalement sensibles à l'impact de la distance. Il nous a semblé essentiel de nous limiter aux catégories de base utilisées lors de notre enquête car elles s'avéraient plus facilement identifiables. Il nous a paru hasardeux d'explorer plus à fond de telles disparités de coûts, car à notre avis, les résultats qu'on peut en tirer ne sont pas toujours conformes aux premisses d'une recherche. Des éléments tels: les sources d'approvisionnement (Montréal - Toronto surtout), les quantités achetées et la concurrence faussent la simple relation distance-coût et de ce fait, obligent à des réserves sérieuses.

Les coûts de divers types de services sont eux aussi influencés par l'éloignement. La demande des services de toutes sortes est croissante mais la population ne fait pas que réclamer une plus grande variété de services, elle veut aussi s'assurer que ces derniers lui soient accessibles au plus bas prix possible. Malheureusement, il existe certaines disparités inhérentes à la vie en région éloignée. La distance a des répercussions multiples et importantes aussi bien à l'échelle des échanges intrarégionaux qu'interrégionaux.

Il existe tout d'abord des coûts sociaux de l'éloignement auxquels la littérature géographique canadienne ne s'est que rarement attardée. La dispersion de la population dans une région comme le Nord-Ouest québécois engendre des situations pour le moins critiques:

> "... dans bien des cas, on maintient des services sur des distances considérables, 65 à 85 milles par paroisse pour desservir des populations qui pourraient être concentrées sur 3 à 10 milles (regroupées autour des villages et villes fusionnés à leur tour) d'où découleraient des économies considérables sur l'entretien des chemins d'été, d'hiver, transport d' coliers, malle rurale, électricité, téléphone, etc..." (Québec, 1968, /164/, p. 24).

On peut débattre cette question sous de nombreux aspects et faire intervenir des principe aussi valables que le respect de la personne humaine, la liberté de choix dans le lieu de domicile, les dangers de la concentration, etc... Mais on ne résoud pas pour autant un problème fondamental à savoir: peut-on se permettre d'offrir des services de moindre qualité et dont les coûts, souvent plus élevés, doivent être assumés par l'ensemble de la population régionale? La reponse à une telle question n'est pas facile à donner. Ce problème des écarts intra-régionaux en terme de dispersion de la population, de variations de coûts, etc, ressemble étroitement aux dilemnes des politiques de développement interrégionales. Vaut-il mieux privilégier quelques zones plus susceptibles d'offrir des possibilités de croissance ou bien doit-on veiller à ce que toutes les régions d'un Etat profitent d'un égal minimum de bien-être et de services?

La réponse à cette question se situe quelque part entre deux extrêmes déjà mal définis, soit le bien commun d'une société et les avantages personnels réclamés par les citoyens. Toute communauté locale peut revendiquer des services mais en autant que la prestation de ceux-ci n'aille pas à l'encontre de l'intérêt du plus grand nombre. Le visiteur, dans une région comme celle de l'Abitibi-Témiscamingue peut s'étonner de constater que certains centres urbains de la région sont mieux dotés en équipements du type tertiaire que des centres de même dimension situés dans le Sud de la province.[1] L'éloignement du Nord-Ouest québécois: "justifie la création de services spécialisés qu'on ne verrait pas, par exemple, dans une municipalité de la plaine de Montréal". (Villemure, 1971, /063/, p. 133.)

Cette région est dans une position ambivalente en ce sens que ses principaux centres urbains sont parfois suréquipés, compte tenu de leur potentiel démographique et que le milieu rural réclame à cor et à cri des services publics dont les coûts ne peuvent qu'être élevés. Il s'en suit divers malaises qui traduisent l'inévitable faiblesse des régions marquées par une dispersion de leur population. Si les services offerts à la population régionale sont d'un prix généralement plus élevé, c'est que la distance y marque aussi étroitement la vie d'échange.

1.- La présence d'hôpitaux de plus de 100 lits dans des agglomérations de moins de 10,000 habitants peut surprendre à première vue. (Ex.: Amos, La Sarre, Ville-Marie).

Lors de notre enquête, nous avons constaté que l'appréciation réservée à la qualité des services variait sensiblement d'une portion à l'autre de la région. Ceux qui semblaient faire le plus défaut sont, outre les services de santé dont il a déjà été fait mention, les loisirs et les sports. Plus de 40% des personnes interviewées ont souligné des lacunes dans ce domaine. Il faut dire toutefois que plus de 20% d'entre elles ne furent pas en mesure d'identifier quels services étaient satisfaisants dans leur milieu. Il est un phénomène qui s'est révélé nettement lors de nos rencontres avec la population régionale: une absence presque complète de préoccupation pour tout service qui n'est pas identifié au lieu de résidence immédiat. La complémentarité des services d'une municipalité à l'autre est un idéal qui résiste mal aux coûts divers impliqués pour surmonter les contraintes de la distance.

Parmi les coûts de l'éloignement, il en est qui touchent spécifiquement la vie socio-culturelle des habitants de ce territoire. Les insuffisances nombreuses en matière de services de cet ordre s'expliquent assez facilement, compte tenu du faible bassin démographique régional et de systèmes de communication souvent encore insuffisants avec le reste du Québec. Malgré la présence d'un réseau radiophonique qui dessert la majeure partie du territoire régional et d'une chaîne de télédiffusion, la région ne peut prétendre à des services culturels satisfaisants[1].

1.- Sur un sujet semblable, les avis sont partagés. Lors de notre enquête, nous avons constaté un niveau d'insatisfaction à l'égard des media d'information chez un peu plus de 40% des personnes interrogées.

Comme dans la plupart des régions périphériques, la présence de monopoles dans des secteurs vitaux, telles l'information et les communications, n'est pas de nature à satisfaire pleinement des aspirations qui se voudraient diversifiées à l'intérieur d'une communauté.

La vie culturelle dans le Nord-Ouest est aussi marquée par un état de dépendance à l'égard de l'extérieur que ne parviennent que difficilement à effacer les efforts déployés par quelques entêtés. Que ce soit dans le domaine musical, théâtral ou strictement dans les spectacles de variétés, nous retrouvons fréquemment un besoin de faire appel à l'extérieur pour compenser des déficiences propres au milieu et pour permettre aux citoyens de la région d'apprécier autre chose que des manifestations sportives. L'accès à des services socio-culturels, en région marginale, demeure étroitement conditionné par divers obstacles rattachés à la distance. Il est souvent difficile de faire venir certains groupes d'artistes dans des centres qui, en plus d'être de faible dimension, sont relativement éloignés les uns des autres.

Les activités culturelles ne peuvent que difficilement s'épanouir dans un cadre comme le Nord-Ouest québécois sans entraîner divers coûts liés à la dispersion. Il existe encore des écarts prononcés qui font d'une région comme celle-ci une enclave marquée à maints égards par une sous-culture. Il n'est pas de notre ressort de porter des jugements de valeur sur ce plan. Tout au plus pouvons-nous constater qu'en terme d'accès à des

services de cet ordre, le citoyen d'Abitibi-Témiscamingue n'est pas des plus favorisés.

L'examen des services communautaires à la disposition des milieux ruraux révèle lui aussi des handicaps non-négligeables liés à la distance. Les groupes qui habitent à l'extérieur des centres principaux exigent des services de plus en plus comparables à ce qui s'offre en milieu urbain. Il s'en est suivi immédiatement une augmentation des coûts sociaux qui sont souvent lourds à porter pour l'ensemble de la collectivité régionale:

> "... dans plusieurs rangs, les coûts des services... sont tout-à-fait disproportionnés, étant donné le petit nombre des résidents; ainsi ceux-ci bénéficient d'un soutien dont sont privées en Laurentie (Sud du Québec) des personnes à revenus et à fonctions semblables". (Hamelin, 1967, /083/, p. 493.)

Une accessibilité aussi grande sur le plan des services ne se fait pas sans des déboursés considérables[1]. Ces investissements ont certainement joué un rôle lors de la fixation de populations sur place mais ils ne peuvent freiner aujourd'hui l'exode rural amorcé depuis la fin de la seconde guerre mondiale.

Les coûts des services ont pesé lourdement sur le devenir d'une région comme l'Abitibi-Témiscamingue. Aujourd'hui encore, ils illustrent clairement les handicaps rattachés à une position d'isolement. Le prix plus élevé de certains quotidiens lorsque

---

1.- Selon L.-E. Hamelin, vers 1960: un lot coûtait au Québec $30,000. à $50,000.; argent souvent dépensé en services administratifs car le colon ne touchait que de $2,000. à $4,000. environ. (Ibidem, p. 493).

distribués dans la région (La Presse, Le Journal de Montréal)[1] démontre bien une inégale perméabilité de l'espace. Le coût des assurances automobiles de la même façon est marqué par des variations de 10 à 20% au-delà du prix payé dans la région montréalaise[2]. Cette situation, selon les courtiers, serait imputable aux coûts plus élevés encourus par les agents de réclamation qui doivent desservir un territoire aussi vaste.

On pourrait ainsi produire de nombreux exemples de l'impact de l'éloignement sur la structure des prix des biens et services qu'on retrouve dans la région. A la question: croyez-vous qu'il coûte plus cher de vivre dans le Nord-Ouest québécois que dans le Sud de la province? seulement 49% des personnes interrogées ont répondu: Oui; 40%: Non et 11% semblaient indécis. Le partage n'est pas net et en cela révèle la difficulté de mesurer de façon précise les variations qui peuvent exister d'une partie à une autre d'un Etat ou d'une province. Les activités de consommation continuent d'être affectées dans la région du Nord-Ouest par un supplément de coût qui varie selon le cas entre 5 et 16% environ. Ce surplus ne se mesure pas toujours facilement mais il n'en affecte pas moins les activités de consommation dans le Nord-Ouest québécois.

1.- Ces deux quotidiens se vendaient au mois de mars 1974 5 sous de plus cher dans la région du Nord-Ouest québécois que dans la région métropolitaine de Montréal.

2.- Relevés personnels.

2.2.4 - L'impact de l'éloignement sur les transports et sur la mobilité de la population régionale

Dans un troisième temps, nous allons maintenant examiner l'impact de l'éloignement sur l'organisation des transports et sur les déplacements de la population de la région. La mise sur pied de réseaux de transport obéit d'abord et avant tout à la loi de l'offre et de la demande. Les communications entre régions visent à harmoniser des besoins spatialement diversifiés. Une region, tel que le Nord-Ouest québécois, tournée presqu'essentiellement vers l'exploitation des ressources naturelles, doit bénéficier des voies de communications nécessaires pour exporter sa production vers des marchés extérieurs éloignés. Comme toute région exportatrice, elle est soumise à un drainage systématique de ressources qui n'est pas sans conduire à un appauvrissement éventuel.

Ce déséquilibre, dont les répercussions se font sentir à long terme, est aggravé par des coûts spécifiques rattachés à la construction et à l'entretien des réseaux d'échanges dans cette vaste région. La pénétration d'axes routiers et ferroviaires nécessite des investissements massifs. Il n'existe toutefois pas de garanties que les infrastructures en place puissent répondre simultanément aux besoins de tous les utilisateurs. Le caractère rigide de ces dernières peut imposer des tracés qui ne sont pas toujours en harmonie avec le caractère changeant de la mise en valeur. En ce sens, les objectifs visés,

lors de la construction des multiples rangs du domaine agricole abitibien, ne résistent pas toujours très bien à certaines exigences en matière de progrès dans le secteur des communications.

Tout effort pour assurer des communications adéquates dans une région comme l'Abitibi-Témiscamingue demeure sévèrement limité par les distances considérables à franchir. A ce premier handicap, il faut ajouter des difficultés sérieuses au niveau de l'intégration du Nord-Ouest québécois aux réseaux de communications provinciaux et nationaux. En plus des coûts pour assurer des liaisons valables sur le plan intrarégional et extrarégional, il faut aussi tenir compte des coûts d'entretiens qui, dans le cas d'une région semblable, s'avèrent non-négligeables.

Comme nous l'avons déjà signalé, le système routier régional doit subir des réfections très fréquentes pour parer à la fois au gel et aux dommages occasionnés par le type de trafic qu'on y rencontre: "Le transport lourd est important dans la région et les fondations des routes doivent être construites en conséquence". (Mission de planification, 1970, /148/, p. 54). Il faut pourtant reconnaître que tel n'est pas toujours le cas, d'où des dépenses élevées pour l'entretien. On estime au Ministère de la Voirie le coût d'entretien d'une route à $350. au mille[1]. Si on tient compte du prix plus élevé du

---

1.- Selon des estimés du Ministère de la Voirie, il en coûte environ $400,000 au mille pour construire une route principale. On peut dès lors se faire une idée de l'impact économique de la distance.

bitume (prix payé à Rouyn-Noranda en 1970 = 0.25 ¢ pi.^{2}, au même moment à Montréal on l'obtenait pour 0.15 ¢ le pi.^{2})[1], du sel utilisé en hiver et de l'essence, on a pas de mal à deviner que l'entretien du réseau routier dans cette région représente des coûts additionnels considérables.

En plus des coûts rattachés à la construction et à l'entretien des réseaux de communication, il faut aussi considérer l'importance des frais de transport dans la vie d'échange de la région. L'éloignement empêche le Nord-Ouest québécois de s'assurer une complémentarité véritable dans ses échanges commerciaux. Cette région est trop soumise aux impératifs dictés par les marchés extérieurs pour avoir droit à son propre rayonnement industriel: "à cause de l'éloignement, de l'isolement de la région et de la faiblesse de son marché, il n'est pas à prévoir qu'il en soit autrement d'ici plusieurs années". (Québec, 1970, /197/, p. 57). Elle se voit de ce fait fortement handicapée lorsque vient le temps de se découper un marché extra-régional pour d'éventuels produits manufacturés.

Les frais de transport ne font pas que confirmer l'emprise des activités de type primaire dans l'économie régionale. Ils limitent aussi le développement industriel régional car sur des distances moyennes, les taux de transport jouent nettement au bénéfice du déplacement de matières premières. Les produits

---

1.- Données recueillies auprès de M. Richard Lacasse, vendeur de la firme Dan Lamothe Ltée.

manufacturés en provenance de la région ne pourraient pas soutenir une concurrence véritable menée par des entreprises industrielles situées plus près des grands marchés de consommation.

Il ne suffit pas de considérer les coûts plus élevés qui sont liés à une position excentrique, il faut aussi tenir compte des délais de livraison. Le tableau qui suit permet de saisir jusqu'à quel point ces délais peuvent couper une région comme le Nord-Ouest québécois des marchés principaux du pays. Parler d'accessibilité réduite n'est pas un vain mot dans des cas semblables.

Tableau #30: Délais de livraison du fret ferroviaire entre Rouyn-Noranda et certains grands centres

Destination	Wagon complet	Wagon partiel
Montréal	3ième jour	7ième jour
Québec	2ième jour	7ième jour
Toronto	2ième jour	4ième jour

Source: Etude de Rouyn-Noranda publiée par le Canadien National.

Les chemins de fer ont certes joué un rôle important dans le développement du domaine abitibien, mais ils ne sont plus en mesure de concurrencer adéquatement les transporteurs routiers et aériens au niveau du trafic-passager. Ils ont donc tendance à se réfugier désormais dans leur vocation principale de transporteur de fret. L'évacuation des ressources naturelles s'accomode encore bien du transport ferroviaire à même de véhiculer

des matières pondéreuses sur des distances considérables et à des coûts relativement bas.

L'impact de la distance sur l'organisation des transports a connu des modifications au cours des années:

> "... although distance is hardly an obstacle any longer to the movement of messages, and is fast losing its significance for the transportation of goods, distance friction is, and will be, considerable in the case of the movements of people." (Torngvist, 1970, /060/, p. 30).

Les biens et services subissent moins fortement les contraintes de l'éloignement au fur et à mesure que les transports accroissent leur rayonnement. Quant aux personnes, elles demeurent encore marquées, dans les décisions qui concernent leurs déplacements, par l'influence de la distance.

L'impact de l'éloignement sur les déplacements de la population de l'Abitibi-Témiscamingue se dégage tout d'abord des types de sorties réalisées par ces gens. On peut jusqu'à un certain point, accepter ou refuser de vivre dans un milieu ou une région dite éloignée. De la même façon, on peut se sentir plus ou moins contraint, d'autres diraient tenté, d'en sortir occasionnellement pour diverses raisons. Lors de notre enquête, 41% des personnes interrogées ont indiqué qu'elles effectuaient un ou deux déplacements à l'extérieur de la région par année. D'un autre côté, 35% des gens ont prétendu effectuer des sorties de 3 à 6 fois chaque année[1].

1.- Il est à noter que le nombre de sorties annuelles est en relation directe avec le revenu des individus. Les personnes ayant des revenus déclarés plus élevés étant les plus susceptibles d'atténuer diverses contraintes liées à l'éloignement. La figure #12 entrevue précédemment nous dévoile un handicap véritable sur ce plan dans un centre tel Rouyn-Noranda.

Il faut reconnaître que la grande majorité des gens qui habitent la région est forcée d'être mobile pour diverses raisons. La première justification de déplacements nombreux tient aux loisirs. Ce motif arrive en tête de liste chez 53% des personnes rencontrées puis suivent des combinaisons de raisons qui associent aussi bien: les loisirs, les achats et le travail. Cette quasi-nécessité de sortir de la région au moins une fois l'an, s'explique très bien lorsque l'on sait que la principale récrimination en terme de services déficients vise d'abord les loisirs.

Ce désir de changer de décor peut s'inspirer de considérations diverses dont ce besoin de maintenir des liens avec un milieu d'origine et des parents demeurés dans le Sud de la province. L'impact des loisirs se manifeste aussi dans ce désir qu'ont certaines gens d'effectuer des déplacements en vue d'assister à certains événements spécifiques à l'extérieur de la région. Un peu moins de 30% des personnes interrogées ont admis qu'elles effectuaient périodiquement des sorties de la région spécifiquement afin d'assister à des événements sportifs ou artistiques. A ce groupe relativement élevé, on doit ajouter une forte quantité de gens qui profite d'un déplacement à l'extérieur de la région pour voir les films les plus récents, assister à des spectacles de toutes sortes, etc...

Le travail peut être aussi un facteur qui invite à la mobilité. La vie dans une région éloignée implique de nombreux déplacements de la part des gens qui appartiennent à des asso-

ciations provinciales ou nationales ou qui occupent des postes administratifs. Les nombreuses réunions provinciales de toutes sortes qui se tiennent surtout à Montréal et à Québec, sont autant d'occasions pour les représentants d'organismes régionaux de se déplacer. De la même façon, certains travailleurs de la région doivent accepter des migrations temporaires durant la saison estivale. C'est le cas, entre autres, des prospecteurs miniers et des foreurs qui fréquemment doivent accepter des contrats de travail à des distances fort éloignées de leur lieu de résidence.[1]

Lorsque l'on habite une région périphérique, la mobilité permet d'échapper à un état de marginalité car elle favorise un niveau d'intégration suffisant à la vie d'échange et de relations. Un objectif semblable ne se réalise toutefois pas sans certains coûts et risques qui pèsent sur les groupes directement touchés. Tout déplacement à partir d'une région comme le Nord-Ouest québécois, implique des déboursés qui, dans certains cas, peuvent limiter la mobilité des gens. L'impact de l'éloignement est d'un poids qui varie selon la capacité financière et les objectifs visés par des individus lors d'un déplacement.

1.- Des entreprises de forage au diamant telles: Bradley Bros. et Continental Diamond Drilling effectuent des travaux d'exploration préliminaire à des distances souvent fort éloignées de la région. L'été dernier (1973), Bradley Bros a assuré un contrat de forage au Portugal.

Tableau #31: Coûts rattachés à l'utilisation de divers modes de transports-passagers entre Rouyn-Noranda et Montréal (Avril 1974)[1]

Moyens de transport	Durée (no. d'heures)	Coût en $ aller-retour
Voyageur Inc. (autobus)	8 - 9 heures	$31.00
Canadien National (train)	±18 heures	$46.00 (approx)
Air Canada (avion)	1 heure	$65.00

Source: Diverses informations dispensées par ces compagnies.

1.- A noter qu'Air Canada et le Canadien National ont une tarification variable selon les périodes durant la semaine ou selon les services requis par les voyageurs.

Le tableau qui précède permet de se faire une idée fort juste des contraintes rattachées à la distance. Quand, pour avoir accès à un certain type de services dans un grand centre, vous devez au préalable débourser un montant de plus de $30.00 et envisager souvent huit (8) heures de déplacement, il n'est pas vain de parler d'handicaps en terme de coûts. Il faut reconnaître que le transport individuel peut réduire l'impact de coûts semblables et c'est en ce sens qu'il est privilégié lors de la plupart des déplacements extra-régionaux[1]. Selon notre

1.- Les nombreux délais qui touchent le transport par train rendent ce moyen de communication inapte à fournir un véritable service-voyageur.

enquête, près de 60% des personnes interviewées préféraient utiliser la voiture individuelle lors de leurs voyages. La combinaison (automobile - avion) était employée par 15% des gens et l'autobus par 10% des voyageurs.

Cette préférence pour la voiture individuelle permet certes de réduire les coûts financiers des déplacements. Elle n'élimine pourtant pas les coûts indirects (temps et fatigue) rattachés aux voyages sur de longues distances. Par ailleurs, des trajets semblables comportent des risques. "A certaines périodes (pendant l'hiver surtout), nos routes sont dangereuses: on peut y tomber en panne sans pouvoir compter sur aucun secours à cause des distances" (C.E.R.N.O.Q., 1971, /133/, #2, p. 61). Si on ajoute à cela l'accroissement des possibilités d'accidents avec l'allongement des distances parcourues, on peut se faire un portrait à peu près juste des désavantages multiples que comportent la distance pour la population du Nord-Ouest québécois.

Les coûts de l'éloignement ont des répercussions sur les déplacements de la population à un point tel qu'une part importante du budget des organismes régionaux est consacrée à des dépenses considérables de cet ordre. Par exemple, la Commission scolaire régionale du Cuivre a dépensé environ $600,000. durant l'année scolaire 1971-72 pour assurer le transport des écoliers. La ventilation de ces coûts par comté est la suivante: dans le comté de Rouyn-Noranda: $1,146. par jour en milieu rural et $428. par jour en milieu urbain; dans le comté de Témiscamingue, ces coûts de transport d'écoliers ont atteint:

$1,350. par jour (soit un coût par élève de $100. par année dans Rouyn-Noranda et de $175. au Témiscamingue)[1]. Il faut reconnaître que ces données chiffrées sont éloquentes; elles révèlent des anomalies difficilement acceptables sur le plan psycho-social. Des enfants de 1ère année (7 ans) doivent encore se déplacer sur des distances de près de 20 milles (32 km.) soir et matin.

Si l'organisation des transports et la mobilité de la population demeurent fortement marquées par l'éloignement, c'est que techniquement et financièrement, on ne peut pas toujours atténuer son impact. La vie, dans une région marginale, demeure influencée par divers réseaux de relations de faible densité auxquels on n'échappe que difficilement si on ne peut consentir à valoriser certains pôles ou axes de concentration.[2] Dans le rapport de la Mission de planification du Nord-Ouest québécois, on faisait valoir que: "... quelque soient les développements futurs, les créations d'activités nouvelles ne doivent pas éloigner la population des centres mais au contraire l'y concentrer" (Québec, 1970, /149/, p. 107). Il nous semble qu'au-delà des strictes contraintes de la distance physique, il existe des perceptions de l'éloignement qui gouvernent l'équilibre instable de la répartition des phénomènes et qu'il faut explorer plus à fond.

1.- Ces données ont été recueillies lors d'un entretien avec M. André Larouche, coordonnateur du transport-écolier à la Régionale du Cuivre.

2.- A la question: "Est-ce que vous considérez que l'amélioration des routes pourrait favoriser le développement de l'économie régionale? 87% des personnes interrogées ont répondu par l'affirmative.

2.3 PERCEPTIONS DIVERSES DE L'IMPACT DE L'ELOIGNEMENT

L'analyse des coûts de l'éloignement peut nous révéler des écarts significatifs directement observables. Il existe pourtant des perceptions rattachées à une variable semblable dont il faut s'efforcer de comprendre le rôle. L'évaluation des comportements prend une place croissante dans les sciences humaines. En géographie, le champ privilégié de nos investigations demeure la dimension spatiale des problèmes. Les perceptions de l'éloignement chez une population donnée peuvent-elles nous révéler certaines caractéristiques fondamentales d'un milieu? Peuvent-elles aussi nous dévoiler son niveau d'intégration à des échelles hiérarchiques plus élevées?

2.3.1 - L'appartenance à une région éloignée

Dans une région comme le Nord-Ouest québécois, il existe un sentiment d'appartenance plus ou moins conscient à un espace régional marqué par la distance. Le fait d'être éloigné d'un cadre-repère quelconque n'est pas perçu nécessairement de la même façon par tous les individus. D'une part, les bases de comparaisons ne sont pas toujours les mêmes (les liens qu'entretiennent les individus avec un milieu donné ne sont pas toujours comparables) et d'autre part, les exigences de la vie d'échange n'impliquent pas au même titre les divers citoyens d'une région. Enfin, une perception du poids de l'éloignement s'évalue toujours mieux en s'appuyant sur une base de référence extérieure à la région.

Plus on parvient à élargir l'éventail de nos comparaisons entre une région d'étude et une région-repère, plus on est susceptible de déceler certains handicaps rattachés à l'éloignement. Aujourd'hui, la sensibilisation à divers écarts interrégionaux se réalise par une diffusion croissante de l'information, de l'innovation et de l'éducation. Comme le fait remarquer Paul Claval:

> "Alors que dans le monde pré-industriel, les populations ne souffraient pas des différences de niveaux de vie qu'elles ignoraient ou sous-estimaient, les moyens modernes de communication, de publicité et de distraction font apparaître à tous des écarts insupportables." (Claval, 1968, /015/, p. 277).

Dans le Nord-Ouest québécois, l'élément distance est relativement bien intégré à la vie de tous les jours. La population régionale s'efforce pourtant encore aujourd'hui de lutter contre l'isolement. Parmi les personnes interviewées lors de notre enquête, 61% d'entre elles ont manifesté leur refus d'aller travailler dans le Nouveau-Québec, ayant déjà le sentiment d'être suffisamment isolées.

Si le Nord-Ouest québécois est une région dite éloignée, c'est que ce caractère a d'abord été imposé de l'extérieur. La citation qui suit date d'un certain nombre d'années mais elle révèle de façon éloquente une perception de la région qui n'a pas complètement disparue:

> "Au Témiscamingue, en plus de toutes les renonciations contingentes au colon, notre pionnier avait à lutter, dès son départ du vieux village, contre l'universelle prévention qui existait à l'endroit de ce Nord "aux neiges éternelles" où il allait se terrer. Non seulement il devait se rendre dans son nouveau domaine, surmonter les difficultés d'un isolement complet, mais encore il lui fallait vaincre la défiance de tout un peuple". (Chénier, 1937, /012/, p. 109).

Afin de bénéficier de conditions de vie à peu près normales dans une région comme l'Abitibi-Témiscamingue, les premiers colons n'ont eu d'autre choix que de s'accommoder le mieux possible des contraintes rattachées à la distance. Au début, la majorité de la population régionale se livrait à des activités agricoles de subsistance; il était alors possible de limiter l'impact de l'éloignement. Certains facteurs ont toutefois bouleversé ce schéma.[1] Le rôle de l'urbanisation, de la mise en valeur minière et l'accroissement de la vie d'échange ont su conférer à l'éloignement un rôle nouveau.

Au fur et à mesure que se sont imposés des liens de toute sorte (de communication, de commerce, de culture, etc) entre les diverses régions du Québec, on a réalisé qu'il y avait des avantages inégaux rattachés à des positions géographiques particulières. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, l'urbanisation et l'industrialisation de la plaine de Montréal ont confirmé une tendance très forte à la concentration des éléments de la vie économique. Les diverses régions du Québec ont dû se définir tant bien que mal face à ce phénomène. L'éloignement est ainsi devenu un critère de différenciation spatiale dont le caractère englobant permet d'identifier des malaises profonds.

1.- Le secteur agricole connaît aujourd'hui de nombreuses difficultés. La majorité des gens interrogés (57%) reconnaissent que l'agriculture est parmi les divers secteurs d'activités régionaux celui qui est dans la situation la plus difficile. Ensuite suivent les secteurs minier, manufacturier et forestier.

2.3.2 - Malaises divers associés à l'idée d'éloignement

Le premier malaise tient à cette impuissance relative dans laquelle se trouve la population régionale lorsque vient le temps de résoudre certains problèmes. Une région comme le Nord-Ouest québécois est aux prises avec toute une série de difficultés où se lit l'empreinte plus ou moins nette de la distance. Il est certain que la distance ne peut apporter une explication complète à ces divers problèmes; pour autant, elle peut jeter un éclairage particulier sur diverses perceptions qui ont cours.

Un premier problème, qui est revenu d'ailleurs tout au long de notre propos jusqu'ici, tient à la faiblesse de même qu'à la dispersion de la population régionale. Une variable géographique telle la dispersion est d'ailleurs en étroite relation avec la distance: "une faible densité de populatipn allonge les distances moyennes nécessaires à parcourir". (Ponsard, 1955, /051/, p. 127). Nombre d'obstacles à la croissance économique régionale sont directement imputables à ces faiblesses démographiques. Faute d'en être suffisamment conscient, on risque de saupoudrer les investissements et de miner les efforts de certains groupes.

Les insuffisances et la détérioration des divers secteurs régionaux d'activités sont aussi perçues comme liées à certaines conditions imposées par l'éloignement. Ces difficultés compromettent d'ailleurs la qualité de la vie en Abitibi-Témiscamingue.

Lorsqu'une région ne peut se doter de soins médicaux et hospitaliers suffisants et lorsqu'elle assiste à une détérioration progressive des conditions de production dans le secteur agricole et minier, il y a là matière à interrogations et les répercussions ne tardent pas à se manifester.

Le Nord-Ouest québécois subit annuellement une perte nette de population dont les effets peuvent s'avérer fort coûteux:

> "Si personne, sauf les personnes âgées, les malades, les gens insuffisamment éduqués et les enfants demeurent dans les régions périphériques, il est évident que le revenu moyen en-dehors de la ville (Montréal) va diminuer." (Higgins et al., 1970, /140/, p. 145).

En plus d'être menacée de perdre une tranche importante de sa population active, cette région risque de se voir départir des éléments les plus qualifiés qu'elle a contribué elle-même à former. Il existe une double action: de répulsion à partir de la région périphérique et d'attraction vers la région centrale qui découle des inégales possibilités offertes aux jeunes. Il est d'ailleurs symptômatique de noter que parmi les personnes interrogées, dont l'âge varie entre 18 et 24 ans, près de 70% d'entre elles envisagent un jour de quitter la région de façon définitive.[1]

Un autre problème de taille tient à ce caractère relati-

1.- Parmi les motifs pour justifier un exode des jeunes, il en est deux qui ressortent plus fortement soit: les possibilités limitées qui leur sont offertes dans la région en matière de loisirs et d'opportunités de travail; d'autre part, il ne faut pas négliger l'attraction non moins évidente exercée par les grands centres.

vement temporaire que l'on est porté à accoler aussi bien à l'occupation qu'à la mise en valeur des zones périphériques. On peut, à juste titre, reconnaître la situation suivante: "Many of the inhabitants regard their presence in the Subarctic as a temporary thing, if not a period of banishment from southern Canada" (Wonders, 1968, /117/, p. 505). Le célèbre "coup d'argent" a, de tout temps, été un motif propre à faire accepter certaines privations. Encore aujourd'hui quand plus de 40% des gens interviewés envisagent de quitter la région définitivement, il y a là certes un indice de l'aspect temporaire de l'occupation.

La mise en valeur du territoire est marquée elle aussi par une absence de permanence. Les activités de base, entre autres les opérations minières, ont donné naissance à des villes dont la physionomie demeure influencée par des choix dont la portée dans le temps est limitée. Les "villes de la faille de Cadillac" portent d'ailleurs l'empreinte de ce qui initialement ne devait qu'être une occupation temporaire mais qui par la force des choses s'est prolongée. Ce caractère temporaire de la mise en valeur des ressources est une donnée fondamentale qu'on a eu tendance à oublier. Le choc des fermetures de mines, au cours des dernières années, en a été d'autant plus brutal.

Il existe un autre problème qui témoigne lui aussi d'une impuissance relative à trouver des solutions, c'est celui du sort réservé aux femmes dans des régions périphériques. L'orientation de la mise en valeur, les possibilités et les condi-

tions de travail, les loisirs, les services disponibles, etc..., voilà autant d'éléments qui valorisent une vie rude à laquelle la population féminine n'adhère pas toujours facilement. Pour se trouver un emploi, la main-d'oeuvre féminine n'est pas seulement obligée de se diriger vers les principaux centres de la région, elle doit également envisager un exode vers les principales agglomérations urbaines du pays. Cette nécessité pour la femme de vivre dans les centres urbains pour se trouver du travail va à l'encontre des formes d'occupation du sol traditionnelles en région périphérique qui s'accommodent bien d'un certain degré de dispersion[1].

Les quelques problèmes que nous avons présentés jusqu'ici sont révélateurs de perceptions diverses de situations. L'éloignement n'est pas le facteur explicatif unique. Il tend au contraire à s'associer à d'autres facteurs pour freiner l'accession à un plein épanouissement des communautés. "La distance et l'isolement ont permis et facilité le développement de "mentalités régionales" et par voie de conséquence d'objectifs collectifs" (Pépin, 1969, /155/, p. 30). Pour autant, ils n'ont pas affranchi les populations vivant en périphérie, des problèmes liés à leur position géographique particulière. Encore aujourd'hui ces groupes subissent diverses contraintes rattachées

---

1.- A la question: "Accepteriez-vous d'aller travailler dans le Nord du Québec?" à peine 24% des personnes qui ont répondu par l'affirmative étaient des femmes.

à un malaise plus général soit un état de dépendance à l'égard de l'extérieur.

Le Nord-Ouest québécois demeure à maints égards lié à l'extérieur lorsque vient le temps de s'assurer des conditions minimales de développement. La colonisation agricole a donné lieu à des interventions multiples de "l'Etat-Providence" dans la vie des premiers occupants[1]. Cette emprise de l'Etat (provincial et fédéral) s'est avérée à ce point forte qu'encore aujourd'hui les gens de la région n'en sont pas complètement affranchis.[2] Lors de nos entrevues, 83% des personnes interrogées ont admis que les gouvernements ne s'occupaient pas suffisamment d'une région comme celle-ci. Cette attitude est révélatrice d'une capacité tout-à-fait relative des gens d'adopter des positions autonomes.

Nombre de citoyens de la région attendent encore des solutions qui pourraient leur être parachutées par un Etat tuteur. A cette attitude se greffe un problème fondamental, soit l'éloignement du pouvoir qu'on y observe:

> "L'éloignement de la région concourt aussi à l'amoindrissement de son pouvoir. En effet, les centres de décision étant centralisés à Québec, il devient plus difficile d'y avoir accès. De plus, les décisions prennent plus de temps à se prendre. Il est plus difficile aux hommes politiques et aux fonctionnaires de saisir la nature des problèmes et forcément l'originalité nécessaire des solutions". (Rheault, 1969, /103/, p. 45).

1.- Raoul Blanchard a étalé largement ce rôle de l'Etat protecteur. (Blanchard, 1954, /007/, p. 241...)

2.- Les plans de colonisation, entre autres (Gordon et Vautrin) n'ont pu faire autrement que de créer une mentalité de dépendant chez nombre de gens démunis qui vivaient de secours gouvernementaux à l'occasion de la grande Dépression.

Dans des conditions différentes, une situation semblable pourrait commander une prise en charge de la région par les premiers intéressés. En Abitibi-Témiscamingue pourtant, c'est avec une dose de passivité qu'on attend trop souvent des solutions-miracles aux problèmes.

Cette dépendance à l'égard de l'extérieur ne s'évalue pas uniquement sur le plan politique. L'éloignement des pouvoirs économiques et administratifs est non moins évident:

> "Cet éloignement qui a des répercussions sensibles dans les mentalités se manifeste aussi aux plans économiques et administratifs par l'impossibilité qu'a la région de participer aux décisions qui concernent son avenir". (Mission de planification, 1970, /149/, p. 90.)

La mise en valeur des ressources naturelles d'une région comme le Nord-Ouest québécois a été laissée jusqu'ici aux bons offices d'entreprises et d'intérêts extérieurs à la région et parfois, au pays. Il n'est pas à prévoir de changements brusques sur ce plan à moins de revirements complets d'attitudes de la part des premiers intéressés soit: les populations sur place. Pour le moment, il faut reconnaître l'actualité de l'énoncé suivant: "... american rather than canadian decisions may primarily decide the future of the Subarctic". (Wonders, 1968, /117, p. 505-506).

Les diverses perceptions que l'on peut avoir des conditions de croissance d'une région comme le Nord-Ouest québécois demeurent marquées par certains types d'éloignement. Que ce soit par l'isolement physique ou par un sentiment d'impuissance ou de dépendance, on trouve là des attitudes qui finalement

se rejoignent. "L'isolement physique du Nord-Ouest québécois est un fait capital au point qu'il est présent dans tous les problèmes socio-économiques de la région". (Villemure, 1971, /063/, p. 97). L'impact de la distance pèse sur le comportement des citoyens de la région de la même façon que l'accessibilité peut affecter la vie des gens qui vivent dans des concentrations urbaines. Un sentiment d'éloignement s'impose à partir du moment où l'on perçoit des ruptures et qu'on est à même d'en évaluer les conséquences.

2.4 CONCLUSIONS ET MESURES CORRECTIVES A EXPLORER

Dans cette seconde section, nous nous sommes efforcés d'évaluer l'impact de l'éloignement sur l'organisation et la vie d'une région marginale. Nous avons présenté successivement diverses mesures d'accessibilité, des coûts spécifiques rattachés à une position géographique et certaines perceptions de l'éloignement. Chacun de ces thèmes avait pour but d'illustrer l'impact de la distance sur la vie de la région. Il n'était pas dans notre intention de fournir un panorama complet des répercussions de l'éloignement. Ce qui nous a préoccupé d'abord, c'était de confronter une situation et un facteur explicatif.

La situation marginale de l'Abitibi-Témiscamingue se déduit d'une position périphérique à l'intérieur du réseau des régions québécoises. Elle s'appréhende aussi en constatant les divers malaises que traverse la région depuis quelques

années. La marginalité se déduit enfin de l'incapacité d'une région semblable de s'assurer un rayonnement extérieur véritable. Elle répond en ce sens au qualificatif de "région-seuil" (Brunet, 1970, /010/, p. 89), i.e. un territoire qui ne se raccorde que difficilement à un ensemble donné. Cette coupure traduit bien la marginalité d'une région et les moyens d'y pallier sont rarement simples.

Il n'est pas de notre ressort de prôner des solutions aux problèmes qui sont reliés à l'éloignement. Notre recherche jusqu'ici s'est voulue une analyse d'ensemble de situations. Il nous importe tout au plus d'énumérer des orientations qui ne se rattachent pas à des décisions politiques immédiates. Parmi les mesures qu'il faudrait explorer plus à fond, on peut mentionner:

a) Le regroupement et la relocalisation des populations qui occupent les portions les plus excentriques de la région.

b) Le fusionnement de certaines municipalités rurales existantes de façon à former des unités multi-fonctionnelles viables.

c) L'identification de complémentarités régionales plus étroites avec des territoires voisins soit: le Nord-Est ontarien et éventuellement certaines portions de l'Outaouais et du Lac-Saint-Jean. Ces complémentarités devraient être conjointement recherchées à l'intérieur même des frontières de la région (plus particulièrement entre un milieu rural et un milieu urbain).

d) Il y aurait lieu de favoriser une meilleure mobilité des travailleurs. Par exemple, on pourrait, par divers systèmes de rotation dans les jours de travail, assurer un retour périodique de la main-d'oeuvre des chantiers isolés vers les principaux centres de la région. A cet effet, des services aériens subventionnés en partie par les travailleurs, par les entrepreneurs et par l'Etat pourraient offrir une solution aux problèmes de l'isolement.

e) Au niveau des transports intra et inter-régionaux, de nombreuses mesures pourraient être adoptées:

- Améliorer la condition des routes principales.
- Accroître le nombre de voies de rangement pour les camions lourds.
- Multiplier les voies pour le trafic lent tout le long des montées abruptes des voies principales.
- Multiplier les postes téléphoniques d'urgence le long des principales routes de façon à rejoindre facilement divers services publics: police, garages et protection de la faune.
- Assurer la présence de patrouilles ambulancières le long des grands axes routiers.
- Au niveau du transport de fret, il y aurait lieu d'envisager l'introduction de tarifs préférentiels de façon à accroître la portée d'une production industrielle en provenance de la région.

- Faire de North Bay et de Mont-Laurier des tremplins utiles pour les échanges divers avec la région de Toronto et de Montréal.
- Former des spécialistes en transport pour le Moyen-Nord.

Les diverses mesures correctives au niveau des transports devraient toujours être conçues en tenant compte du fait qu'en facilitant l'accessibilité d'un territoire, on accroît aussi sa vulnérabilité à des drainages qui profitent plus souvent qu'autrement aux centres métropolitains.

f) Il conviendrait de montrer aux jeunes de la région comme de l'extérieur que la vie en zone périphérique peut offrir des attraits substantiels. A cet égard, il faudrait quand même prendre soin de ne pas faire miroiter de faux espoirs et laisser aux gens une possibilité véritable d'apprécier des façons de vivre différentes.

g) L'amélioration des services de santé en Abitibi-Témiscamingue demeure un défi à relever. Avec les années, il s'avèrera de plus en plus difficile de garder des populations dans des régions mal desservies sur ce plan. Il importe donc d'attirer des spécialistes dans le domaine de la santé. Si l'attrait de revenu supplémentaire ne suffit pas à assurer des services de santé adéquats, il y aurait sans doute lieu d'avoir recours à des incitations d'un autre ordre.

h) Finalement, l'une des meilleures façons de vaincre l'éloignement, c'est de faire connaître cette région et ses gens.

Les diverses mesures que nous venons d'énoncer n'ont pas la prétention de fournir des réponses complètes à des problèmes dont l'ampleur exige des solutions inspirées d'une véritable planification étatique. L'impact de l'éloignement peut être atténué de plusieurs façons. Il y a là des choix à faire qui ne sont pas sans impliquer des affrontements sérieux au niveau de besoins, de désirs, de valeurs et même de conceptions du développement. Ce qui doit être évité par-dessus tout, c'est que les solutions à un problème semblable s'appuient sur des intérêts mesquins ou sur des formes d'ignorance.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

L'analyse géographique d'une région vise à identifier les caractéristiques de sa structure spatiale en s'appuyant sur divers facteurs explicatifs. Une démarche semblable doit déboucher sur un niveau de généralisation susceptible de fonder des lois d'organisation spatiale. En nous appuyant sur le Nord-Ouest québécois, région d'étude unique à maints points de vue, nous devons parvenir à un niveau d'abstraction qui rende compte vraiment d'interactions d'échelle plus vaste.

La structure spatiale de cette région, nous l'avons déduite d'un état de marginalité aux multiples facettes. Cet ensemble régional, en plus d'occuper une position géographique excentrique par rapport à l'axe du Saint-Laurent et des Grands Lacs, se voit handicapé par de nombreuses désarticulations internes et par diverses manifestations de domination de la part de centres métropolitains du pays. Son incapacité relative, face à une menace sérieuse de dépeuplement, à la remise en question des bases économiques régionales, à une absence relative d'activités de production dites terminales et à l'insuffisance de services, voilà autant d'éléments qui dénotent des déséquilibres dans la croissance. Par ailleurs, son besoin d'être

raccordé à des "régions-motrices"[1] témoigne non pas d'une intégration véritable à une vie d'échange mais bien plutôt de faiblesses multiples.

Ce profil de la marginalité du Nord-Ouest québécois nous dévoile des malaises profonds qui ne se comprennent vraiment bien qu'en fonction d'un optimum donné. Cette région est marginale à partir du moment où l'on reconnaît des écarts significatifs par rapport à un cadre-repère. Les facteurs de différentiation que l'on peut faire intervenir à ce moment sont multiples. Nous en avons choisi un, soit l'éloignement. Une telle variable explicative revêt un caractère très géographique car elle privilégie une optique avant tout d'ordre spatial.

L'éloignement de l'Abitibi-Témiscamingue, en tant que région, s'évalue de plusieurs façons. Nous nous sommes limités dans notre étude à trois perspectives différentes. La première nous a dévoilé l'accessibilité relative de cette région sur le plan de la distance physique et sa place dans un réseau urbain hiérarchisé. Dans un second temps, tout en nous appuyant sur un travail d'enquête, nous avons dégagé divers coûts spécifiques de l'éloignement qui sont révélateurs d'écarts véritables. Enfin, il nous a semblé pertinent de présenter diverses perceptions de l'impact de l'éloignement telles que pressenties parmi la population de la région.

1.- Expression utilisée par F. Perroux (Perroux, 1960, /050/, p. 270).

Les manifestations de l'éloignement dans un territoire comme celui du Nord-Ouest québécois ont une influence déterminante sur la qualité de son développement. Il serait vraiment trop facile de prétendre que l'éloignement est le seul élément qui empêche le Nord-Ouest québécois d'atteindre un optimum de croissance et d'épanouissement. Néanmoins, l'éloignement pèse lourd sur l'organisation et la vie d'ensemble de cette région. Les discontinuités dont il est responsable doivent être mises en relation constante avec les diverses caractéristiques de marginalité que nous avons définies antérieurement.

Il serait aisé de prétendre que la marginalité est liée strictement à un effet de la distance. L'examen de certaines sous-régions à proximité des grandes métropoles nous dévoilent parfois des écarts plus considérables que ce l'on pourrait entrevoir... Une région ou un cadre spatial donné n'est pas strictement marginal parce qu'éloigné. On peut toutefois établir que plus un cadre est éloigné, plus celui-ci est susceptible d'être marqué par des désiquilibres internes et externes qui lui confèrent un statut de "parent-pauvre" vis-à-vis certaines zones repères.

L'éloignement peut nous révéler la signification de nombreuses interactions entre une métropole et sa périphérie. Les disparités de croissance en pays développés et spécialement en Amérique du Nord ne peuvent se comprendre vraiment qu'en tenant compte de la dimension éloignement qui sous-entend la structure spatiale de nombreuses régions. L'éloi-

gnement est un facteur de marginalité dans le Nord-Ouest québécois. Il nous faudra l'assumer avec des moyens qui, dans bien des cas, sont encore à inventer.

APPENDICES

APPENDICE A

PERSONNES-RESSOURCES RENCONTREES DANS LA REGION D'ABITIBI-TEMISCAMINGUE DURANT L'ANNEE 1973 PLUS PARTICULIEREMENT

1. M. Guy Cloutier : Responsable au Ministère de la Voirie, Bureau régional de Rouyn.
2. M. Roger Caquez : Agent de marketing chez A. De La Chevrotière Ltée (épicier-grossiste), Rouyn.
3. M. Maurice Filiatrault : Président de Brazeau Transport Ltée, Siège social de Rouyn.
4. M. Roger Guy : Animateur social et citoyen de Beaudry. Ex-directeur général du C.E.R.N.O.Q.
5. M. Claude Jeanneteau : Délégué industriel du Ministère de l'Industrie et du Commerce, Bureau régional de Noranda.
6. M. André Larouche : Coordonnateur de transport scolaire à la Régionale du Cuivre, Rouyn.
7. M. Paul Morissette : Agent des ventes, Canadien National, Bureau de Noranda.
8. M. Yvon Martin : Agent distributeur - compagnie d'essence Shell à Noranda.
9. M. René Rheault : Coordonnateur du projet Multi-Media dans le Nord-Ouest - Noranda.
10. M. Gilbert St-Laurent : Professeur de géographie à l'Université du Québec, campus de Rouyn.
11. M. Jacques Vézeau : Délégué à l'O.P.Q.D. au bureau régional de Noranda. Ex-directeur du C.R.D.A.T.

APPENDICE B

QUESTIONNAIRE POUR EVALUER LA PERCEPTION DE L'ELOIGNEMENT AU SEIN DE LA POPULATION DU NORD-OUEST QUEBECOIS

Sommaire:

1. Questionnaire

2. Sa mise au point et ses caractéristiques générales

3. Difficultés particulières rencontrées pour l'administrer

4. Bilan d'une expérience

UNIVERSITÉ D'OTTAWA UNIVERSITY OF OTTAWA

OTTAWA 2 CANADA

FACULTÉ DES ARTS
GÉOGRAPHIE

FACULTY OF ARTS
GEOGRAPHY

Le 25 juin 1970.

A QUI DE DROIT.

La présente a pour but d'attester que monsieur Jacques Meunier, étudiant au département de géographie de l'université d'Ottawa, fait une enquête auprès des citoyens du Nord-Ouest québecois afin de compléter sa thèse de maîtrise en géographie.

Les informations recueillies seront traitées confidentiellement et seuls les résultats globaux seront publiés. Le soussigné serait reconnaissant à toutes personnes susceptibles de venir en aide à monsieur Meunier, de bien vouloir le faire.

Je demeure à l'entière disposition de toutes les personnes interviewées pour toutes informations complémentaires.

Votre bien dévoué,

Le directeur

/am

HUGUES MORRISSETTE.
(613) 231-2395.

1. QUESTIONNAIRE

Codification des données

- IDENTIFICATION ET INFORMATION DE BASE

Nom_____ Prénom _____ _____

Lieu de résidence_____ _____

_____

Lieu de naissance_____ _____

Comté_____ _____

Province-Pays_____

Si vous êtes nés à l'extérieur de la région, depuis combien de temps vivez-vous dans le Nord-Ouest québécois?_____ _____

Quelles sont les raisons pour lesquelles vous êtes venus vous installer ici?

_____ _____

_____ _____

_____ _____

Lieu de travail_____ _____

_____ _____

1) Sexe: M_____ F_____ _____ _____

2) Etat civil: Célibataire_____Marié_____Autres_____ _____

3) Âge: 1- 18 - 24 ans:_____ 4- 45 - 54 ans:_____ _____
2- 25 - 34 ans:_____ 5- 55 - 64 ans:_____
3- 35 - 44 ans:_____ 6- 65 ans et plus _____

Codification des données

4) Langue parlée: Français_____ Anglais_____ _____
Autres _____

5) Scolarisation: Années d'études complétées_____ _____

6) Dans ce groupe d'emploi, lequel se rapproche le plus de votre travail habituel?

1. Manoeuvre
2. Ouvriers à la production
3. Mineurs
4. Pêcheurs, trappeurs
5. Bûcherons et travailleurs forestiers
6. Agriculteurs et travailleurs agricoles
7. Travailleurs des transports
8. Travailleurs des services
9. Vendeurs
10. Employés de bureau
11. Professions libérales et techniciens
12. Administrateurs
13. Ménagères
14. Autres

_____
_____

7) Revenu personnel ou du ménage:

1. Moins de $2999. _____
2. Entre $3000. et $5999. _____
3. Entre $6000. et $8999. _____
4. Plus de $9000. _____

_____

- IMPACT DE L'ELOIGNEMENT SUR LES ACTIVITES DE LA POPULATION

8) Croyez-vous qu'il est facile de se trouver un emploi dans la région ? (4 comtés)
Oui_____ Non_____ _____ _____
Pourquoi?_____ _____

_____ _____

9) Est-ce que vous avez dû subir, au cours des douze derniers mois, une période de chômage plus ou moins prolongée?
Oui_____ Non_____ _____ _____

Si oui, le nombre de semaines _____ _____

10) Est-ce qu'il vous est déjà arrivé de sortir de la région pour trouver du travail?
Oui_____ Non_____ _____ _____

Spécifiez les endroits où vous avez dû vous rendre en commençant par le dernier:

_____ _____

_____ _____

Codification des données

Pourquoi êtes-vous revenus dans la région?

_____ _____

_____ _____

11) Quelle est la part de votre revenu qui provient de votre travail à l'extérieur de la région? (en %) _____ _____

_____

12) Un travailleur comme vous gagnerait-il plus cher dans le sud de la province à faire le même travail?
Oui_____ Non_____ _____ _____

13) De façon générale, combien de fois par année est-ce qu'il vous arrive de sortir de la région?

1. Jamais _____
2. 1 à 2 fois/année _____
3. 3 à 6 fois/année _____
4. 7 à 11 fois/année _____
5. Chaque mois _____
6. Quelques fois/mois _____
7. Toutes les semaines _____
8. Tous les jours _____ _____

14) Quel est le but principal de vos déplacements?

0. Ne s'applique pas _____
1. Le travail ou les affaires _____
2. Les achats _____
3. Les loisirs _____
4. Les études _____
5. Loisirs + achats _____
6. Autres combinaisons _____
7. Autres _____
8. Spécifiez:_____ _____

_____ _____

15) Quel moyen de transport employez-vous le plus souvent lors de ces déplacements?

0. Ne s'applique pas _____
1. Chemin de fer _____
2. Autobus _____
3. Avion _____
4. Automobile _____
5. Automobile et avion _____
6. Autres combisons _____
7. Autres _____ _____

_____

16) Y a-t-il des articles que vous ne pouvez trouver dans la région et qui vous obligent à en sortir pour vous les procurer?
Oui_____ Non_____ _____ _____

Lesquels?_____ _____

_____

Codification des données

17) Y a-t-il des articles que vous pourriez acheter sur place mais que vous préférez acheter à l'extérieur de votre région?

Oui_____ Non_____ _____ _____

Pourquoi?_____ _____

_____ _____

Lesquels parmi ceux-ci?

1. Vêtements _____
2. Meubles & appareils _____
3. Automobiles _____
4. Articles de loisirs _____
5. Articles de luxe _____
6. Vêtements et meubles _____
7. Autres combinaisons _____
8. Ne s'applique pas _____

_____ _____

18) Où allez-vous principalement lorsque vous voulez faire des achats particuliers à l'extérieur de la région? (un endroit)

1. Montréal _____
2. Québec _____
3. Centres du nord-est ontarien _____
4. Centres du sud ontarien _____
5. Combinaisons _____
6. Ne s'applique pas _____

_____

_____

Quelles sont les trois principales raisons par ordre d'importance pour lesquelles vous allez surtout à cet endroit?

_____

_____ _____

_____

Si vous aviez $100. à dépenser à un de ces endroits, quels sont les produits que vous profiteriez pour y acheter?

_____

_____ _____

_____

19) Quels sont parmi les produits suivants, celui ou ceux qui, à votre avis, coûtent plus cher ici

Codification des données

(dans la région) que dans le sud de la province?

0. Ne s'applique pas _____
1. Aliments _____
2. Vêtements _____
3. Appareils électriques _____
4. Matériaux de construction _____
5. Gaz-automobile _____
6. Matériaux-gaz automobile _____
7. Aliments-vêtements _____
8. Vêtements-auto-gas _____
9. Autres combi- _____
10. Tous _____ _____

_____

Quelles sont les principales raisons qui expliquent ce fait?

1. Transport-distance _____
2. Quantité achetée par détaillant _____
3. Profit exagéré du détaillant _____
4. Population trop faible _____
5. Autres _____
6. Combinaisons _____
7. Ne s'applique pas _____ _____

_____

20) En général, croyez-vous qu'il coûte plus cher de vivre dans le Nord-Ouest que dans le Sud de la province?

Oui_____ Non_____ _____ _____

Pourquoi?_____

_____ _____

_____

21) Pensez-vous un jour quitter la région pour de bon?

Oui_____ Non_____ _____ _____

Si oui, quelles seraient les principales raisons qui vous amèneraient à déménager?

_____ _____

_____ _____

Où vous installeriez-vous?_____ _____

_____

22) Accepteriez-vous d'aller travailler dans le Nord du Québec? (Nouveau Québec)

Oui_____ Non_____ _____ _____

Pourquoi?_____

_____ _____

Codification des données

23) Quelles sont les principales raisons qui font que peu de jeunes, une fois leurs études terminées, sont intéressés à s'établir en permanence dans la région?_____

_____

_____ _____

_____

24) Voulez-vous classer par ordre d'importance trois des secteurs suivants de l'économie régionale, en commençant par celui qui est dans la situation la plus difficile:

- Secteur agricole _____
- Secteur minier _____
- Secteur forestier _____
- Secteur manufacturier _____
- Autres s'il y lieu _____ _____

_____

- IMPACT DE L'ELOIGNEMENT SUR LES SERVICES OFFERTS A LA POPULATION

25) Croyez-vous que la population du Nord-Ouest québécois dispose de services médicaux et hospitaliers adéquats?
Oui_____ Non_____ _____ _____

Pourquoi?_____

_____ _____

_____

26) A votre avis, y a-t-il suffisamment de services éducatifs dans la région? (Collège, écoles techniques, etc.)
Oui_____ Non_____ _____ _____

Pourquoi?_____

_____ _____

27) Quels sont les principaux journaux que vous lisez? (Journaux de la région et de l'extérieur)

_____ _____

_____ _____

Codification des données

Etes-vous satisfaits de l'information fournie par les journaux, la radio et la télévision sur les problèmes et les besoins de la région?

0. Ne s'applique pas _____
1. Très satisfait _____
2. Satisfait _____
3. Insatisfait _____
4. Très insatisfait _____

_____

_____

Pourquoi? _____ _____

_____ _____

28) Quel genre de services une localité comme la vôtre pourrait-elle offrir et qu'elle ne dispense pas?

_____ _____

_____ _____

Pourquoi? _____ _____

_____ _____

29) Selon vous, les gouvernements tiennent-ils suffisamment compte des besoins de la région?

Oui _____ Non _____ _____ _____

Si non, pourquoi?

1. Les pressions insuffisantes exercées par les gens _____
2. La distance des grands centres _____
3. L'attitude des politiciens _____
4. La distance et les pressions _____
5. La distance, les pressions et attitudes _____
6. Autres (spécifiez) _____ _____
7. Ne s'applique pas _____ _____

Les gouvernements ont-ils tous les bureaux que vous souhaiteriez dans la région?

Oui _____ Non _____ _____ _____

Si non, lesquels manquent? _____

_____ _____

30) En général, lorsque vous effectuez une commande postale à l'extérieur de la région, dans combien de jours recevez-vous l'article demandé? _____ _____

_____

Codification des données

Croyez-vous que les gens du Sud de la province ont un service plus rapide?
Oui_____ Non_____ _____ _____

Pourquoi?_____ _____

_____ _____

31) Est-ce que vous considérez que l'amélioration des routes pourrait favoriser le développement de l'économie régionale?
Oui_____ Non_____ _____ _____

Si oui, de quelle façon?_____ _____

_____ _____

- IMPACT DE L'ELOIGNEMENT SUR LES LOISIRS

32) Vous arrive-t-il de vous déplacer au cours des fins de semaine pour vos loisirs? (A l'intérieur ou à l'extérieur de la région)
Oui_____ Non_____ _____ _____

Si oui, à quelle distance en moyenne?

1. Moins de 9 milles	_____	4. De 50 à 100 milles	_____
2. De 10 à 29 milles	_____	5. Plus de 100 milles	_____
3. De 30 à 49 milles	_____	6. Ne s'applique pas	_____

_____ _____

33) Est-ce que vous prenez généralement vos vacances dans la région?
Oui_____ Non_____ _____ _____

Pourquoi?_____

_____ _____

_____

34) Vous arrive-t-il de faire un voyage à l'extérieur de la région spécialement pour un événement sportif ou artistique?
Oui_____ Non_____ _____ _____

Codification des données

Si oui, pour quel type d'événements et combien de fois par année?_____ _____

_____ _____

_____

35) Quelle est, parmi ces quatre villes, la plus près de chez-vous?

1. Montréal _____ 3. Toronto _____
2. Québec _____ 4. Ottawa _____ _____
5. Ne s'applique pas _____ _____

36) Croyez-vous que la région offre suffisamment de services récréatifs? (cinéma, salles de loisirs, bibliothèques)

Oui_____ Non_____ _____ _____

Si non, quels services vous semblent insuffisants ou inexistants?_____ _____

_____ _____

37) Croyez-vous que la région possède assez de ressources intéressantes pour attirer les touristes?

Oui_____ Non_____ _____ _____

Si oui, lesquellles?_____ _____

_____ _____

38) Est-il difficile de développer le tourisme récréatif dans le Nord-Ouest québécois?

Oui_____ Non_____ _____ _____

Pourquoi?_____ _____

_____ _____

Date:_____

Durée de l'entrevue:_____

2. MISE AU POINT ET CARACTERISTIQUES GENERALES DU QUESTIONNAIRE

Ce questionnaire qui comporte une quarantaine de questions visait d'abord et avant tout à évaluer la perception qu'a la population du Nord-Ouest québécois du rôle de l'éloignement. Pour mesurer l'impact de la distance dans un tel milieu, il nous a fallu mettre au point une série de questions couvrant des secteurs aussi variés que les activités de production et de consommation, la fréquence et la nature des déplacements de la population et enfin leurs loisirs. Par ces quelques interrogations, il importait de cerner de plus près des attitudes et si possible un modèle de comportement, compte-tenu de l'impact particulier d'une variable (l'éloignement) dans un cadre donné.

Ce sont les listes électorales des élections provinciales (1970) qui servirent de base à l'application de notre enquête. Après nous être procuré ces listes auprès des quatre présidents d'élections du Nord-Ouest québécois[1], il nous fallut mettre au point notre échantillon. Celui-ci s'appuie sur une population de 18 ans et plus, répartie dans quatre comtés provinciaux. Nous avons opté pour un échantillon total de 200 personnes dont 70% habitent dans les six principales localités de la région: Rouyn-Noranda (40), Val d'Or (20), Senneterre (20), Amos (20), La Sarre (20), Ville-Marie (20).

1.- Les quatre présidents d'élections à l'époque étaient: M. J.E. Bérard (Abitibi-Est), M. Julien Beaudry (Abitibi-Ouest), M. B. Denis (Rouyn-Noranda) et M. H. Beauchemin (Témiscamingue).

Cet échantillon stratifié de 140 individus, habitant en milieu urbain, fut mis au point en établissant une différenciation selon l'emploi déclaré au moment de l'énumération électorale. En tenant compte de l'emploi des ménages, les listes électorales des diverses villes furent partagées en deux grandes catégories, soit les gens à bas et haut revenu. Ce partage, bien que parfois difficile à réaliser, n'en est pas moins révélateur de comportements propres à des groupes sociaux particuliers. A partir de ces deux catégories extrêmes, il est permis d'entrevoir un modèle de comportement médian qui serait le reflet d'attitudes plus susceptibles d'être généralisées.

En plus de ce premier échantillon stratifié propre au milieu urbain, il nous a paru essentiel d'effectuer une enquête similaire auprès des habitants de la région exclus du premier échantillon. C'est ainsi que furent choisis, au hasard, 60 personnes réparties aux quatre coins de la région et habitant des portions semi-urbaines ou plus nettement rurales. Pour déterminer le choix de ces candidats, nous avons bénéficié de l'aide de M. Guy Lemay[1] pour mettre au point un programme afin de trouver une soixantaine de valeurs au hasard. Même si ce second échantillon n'est pas stratifié, il est suffisamment diversifié au niveau de sa répartition géographique pour offrir une vue d'ensemble qui ne risque pas de fausser notre première base d'échantillon.

Nous avons cru bon d'ajouter à cet échantillon total de 200 individus, une marge de réserve minimale. Celle-ci comptait 26 personnes, dont 20 dans les principaux centres urbains

---

1.- Ex-étudiant du département de Géographie de l'Université d'Ottawa.

et 6 pour le reste du territoire régional. Cette réserve s'est avérée essentielle pour nous permettre de compléter le plus possible nos normes préalables d'interviews.

3. DIFFICULTES RENCONTREES

L'administration de ce questionnaire a comporté quelques difficultés dont il convient que nous fassions état ici. Tout d'abord, la complexité du questionnaire nous a forcé à l'administrer nous-même dans la majorité des cas. Sa longueur et le nombre élevé de questions ouvertes nous a empêché d'avoir recours à d'autres moyens (entrevue téléphonique ou par la poste) sans risquer de fausser sérieusement nos résultats.[1] Nous avons dû, pour réaliser ces entrevues, parcourir au-delà d'un millier de milles sur des routes pittoresques certes, mais pas toujours des plus carossables.

Le problème le plus sérieux que nous avons rencontré tient à l'absence fréquente des interviewés de leur domicile. C'est ainsi que durant l'été 1971 et surtout 1972, nous avons complété 141 questionnaires, essuyé 5 refus catégoriques de répondre et avons été dans l'impossibilité d'entrer en contact avec la balance des personnes à interviewer. Cette dernière difficulté tient au fait d'une part, que nombre de gens ont changé d'adresse (par exemple, à Val d'Or, 8 des 22 personnes susceptibles d'être interviewées étaient déménagées), d'autre part, il

---

1.- Les quelques questionnaires expédiés par la poste n'ont pas donné de résultats concluants, les gens ayant soit refusé de répondre ou n'ayant complété que partiellement celui-ci.

n'est pas toujours facile de retracer certaines gens et après deux visites au même endroit sans succès, nous n'avions d'autre choix que de rayer ces personnes de notre liste d'enquête.

4. BILAN DE L'EXPERIENCE

L'administration de ce questionnaire s'est avérée une expérience des plus enrichissantes qu'il convient de souligner particulièrement. La rencontre de gens dans leur cadre de vie et les discussions fréquentes qui en ont découlé, ont été très souvent fort enrichissantes. Ces divers contacts avec la population nous ont fait voir la difficulté immédiate de dégager des comportements d'ensemble. Les plus grandes distances, il faut le reconnaître, ne sont pas toujours des distances physiques. Une fois dépassés certains préjugés et certaines perceptions erronnées, on se retrouve souvent moins éloigné qu'on ne le croyait au départ.

Cette enquête est imparfaite à maints égards; dans sa construction par exemple, on y retrouve trop de questions ouvertes qu'il aurait été préférable de limiter. L'administration d'un questionnaire semblable exige aussi la maîtrise d'une technique qu'il nous a fallu apprivoiser avec le temps et parfois aux dépens d'un idéal d'objectivité. Enfin, il nous a été impossible de rejoindre l'ensemble des personnes à interviewer; c'est certes dommage mais à peu près inévitable dans un travail d'enquête de la sorte.

Nous n'avons pu utiliser au complet les résultats de

notre enquête dans la rédaction de ce travail. D'une part, nous avons pu nous rendre compte que certaines questions ou sous-questions n'étaient pas toujours conformes dans leur formulation aux orientations des diverses sections de notre recherche. D'autre part, nous nous sommes aperçus que certaines questions impliquaient des chevauchements de sorte que nous avons résolu de les traiter concurramment. Nous avons dû admettre aussi que l'éloignement n'est pas toujours le facteur explicatif qui se dégage le plus nettement lorsque vient le temps d'expliquer certaines situations. Ce facteur émerge rarement de façon isolée. Il tend, au contraire, à s'associer à d'autres motifs à même d'expliquer certaines situations.

Si nous avons pu utiliser l'ensemble des questions incluses dans notre enquête, c'est enfin parce que ces dernières n'étaient pas toujours pleinement adaptées à l'objectif principal que nous recherchions. Nous avons appris que mesurer l'impact de l'éloignement sur la vie des gens exige le recours à des questions beaucoup plus adaptées au niveau de perception des populations à qui on s'adresse. Les personnes interviewées ne se sentent pas généralement brimées par l'éloignement, tant et aussi longtemps qu'elles ne se donnent pas la peine d'associer la variable distance à leurs activités journalières et à certaines valeurs-repères qui peuvent servir de base comparative.

Quant aux listes électorales, après l'expérience vécue avec cet instrument de travail, nous devons admettre qu'elles ne sont pas de nature à faciliter une recherche. Les nombreu-

ses erreurs qui s'y glissent aussi bien dans l'orthographe des noms, dans l'inscription des adresses que dans l'identification des emplois, minent la confiance aveugle que l'on pourrait être tenté de leur porter. Dans le Nord-Ouest québécois, ces listes électorales ont été très inégalement bien faites en 1970. La région de La Sarre, par exemple, n'a pas bénéficié d'une compilation vraiment complète. Avec l'avènement des listes électorales permanentes, les chercheurs en sciences humaines pourront bénéficier d'un outil de travail plus précis et vraiment susceptible de révéler des traits particuliers d'une population donnée.

APPENDICE C

TABLEAU COMPARATIF DU PRIX DE DIVERS ITEMS DANS DEUX SUPERMARCHES: L'UN SITUE A NORANDA, L'AUTRE A MONTREAL

L'étude présentée ici a été réalisée durant la semaine du 25 au 30 juin 1973 dans deux supermarchés A & P. Le premier est situé boulevard Rideau à Noranda, alors que le second est localisé au 9220, boulevard Lacordaire à Montréal. Ces deux marchés font partie l'un et l'autre d'un centre d'achat de dimension à peu près comparable du moins en ce qui a trait aux services offerts. Cette enquête regroupe sept catégories de produits et en tout 54 items. Chaque item est identifié le plus nettement possible et son prix exact indiqué pour chacun des centres, soit Noranda (N) et Montréal (M).

		Prix ($)	
- FRUITS ET LEGUMES		N.	M.
- Cello de 5 lb. de pommes (McIntosh) Ontario		1.29	.85
- Champignons frais (prix la lb.)		.89	.79
- Bananes Chiquita (prix la lb.)		.29	.21
- Raisins verts (prix la lb.)		.79	.79
- Oranges Sunkist (Grosses, 3 unités)		.59	.59
- Tomates, cello de 4		.59	.59
- Patates, sac de 10 lb. (nouvelle, Ontario)		1.89	1.71
		$6.33	$5.53
- CONSERVES			
- Boîte de sardines (Club Millionnaire)	3½oz.	.46	.46
- Jarre de café Yuban	4 oz.	1.33	1.24
- Marmelade IONA	12 oz.	.35	.35
- Boîte de jus de tomate (Libbys')	19 oz.	.24	.23
- Ketchup aux tomates (Heinz)	15 oz.	.41	.39
- Moutarde préparée (French's)	9 oz.	.23	.23
- Boîte de KLIK	12 oz.	.75	.71
- Boîte de ragoût de boulettes "Cordon Bleu"	8½oz.	.33	.38
- Pointes d'asperges (A & P)	12 oz.	.63	.59
- Boîte de champignons entiers Leaver	10 oz.	.45	.49
- Puss and Boots (Poulet)	15 oz.	.23	.21
		$5.42	$5.26

- VIANDES		N.	M.
- Steak haché(Ground Beef-Haut de côte)	la lb.	1.09	.99
- Foie Gras (Taillefer)	la lb.	1.25	1.25
- Cretons (Taillefer)	10 oz.	.89	.92
- Viance fumée (Coorsh)	4 paquets	1.29	1.09
- Foie de veau	la lb.	2.89	2.49
- T-Bone (Porterhouse)	la lb.	2.88	1.79
- Bacon (A & P)	1 lb.	1.08	.99
- Faux filet (Del Monico)	la lb.	2.89	2.79
		$14.26	$12.31

- ALIMENTS VARIES			
- Pain (Jane Parker) Blanc tranché-sandwhich		.27	.24
- Biscuits Soda (McCormick)	la lb.	.45	.47
- Gâteau des anges (Jane Parker)	gros	.39	.39
- Riz Minute	12 oz.	.57	.57
- Beurre (Sunnyfield)	1 lb.	.78	.78
- Boîte de Rice Krispies (Kellogg's)	9 oz.	.41	.37
- Margarine (Blue Bonnet)	paquet 3 lb.	1.08	.91
- Thé (Red Rose) Orange Pekoe	60 sachets	.91	.89
- Macaroni au fromage (Kraft)	7¼oz.	.18	.17
- Diner (Swanson) Boeuf	15 oz.	.83	.88
- Sucre en boîte granulé (Lantic)	2 lb.	.34	.37
- Farine (Five Roses)	2 lb.	.32	.32
- Fromage en tranches (Kraft) single	1 lb.	.95	.89
- Douzaine d'oeufs (Sunnyfield) X Large		.84	.78
		$8.32	$8.03

- BREUVAGES			
- Pinte de lait (Qualité vérifiée)		.39	.34
- Bouteille de 7up (grosse)	30 oz.	.59	.22
- Bouteille d'Eau de Vichy (Célestin)	30 oz.	.59	.49
		$1.57	$1.05

- ARTICLES DE SOINS PERSONNELS			
- Crème "Foamy" (Gillette)	7 oz.	.89	.77
- Déodorisant "Right Guard" (Gillette)	3 oz.	.79	.79
- Pâte dentifrice (Crest) Fluoristan	100 ml.	.89	.91
- Shampooing(Head and Shoulder)	5.7oz.	1.32	1.17
- Coton-tige (Q-Tips)	90 tiges.	.49	.57
- Boîte de Kleenex, grand format	67 tissus	.39	.38
- Papier de toilette (White Swan)	2400 f.	.99	.75
		$5.76	$5.34

- ARTICLES D'ENTRETIEN MENAGER		N.	M.
- Boîte de Spic and Span, Format Géant	2 lb. 8 oz.	.87	.86
- Tampons à récurer (S.O.S.) 4	1 oz.	.31	.31
- Nettoyeur à vitre (Easy-Off)	12 oz.	.47	.49
- Poudre à récurer (Comet) Chlorinol	14 oz.	.27	.25
- Boîte de Tide (Procter Gamble)	116.4 oz.	.59	.59
		$ 2.51	$ 2.50
PRIX TOTAL DES ITEMS	:	$44.17	$40.02
DIFFERENCE	:	+ $ 4.15	+ 11%

BIBLIOGRAPHIE

Sommaire:

I: Livres et thèses

II: Extraits d'ouvrages, articles de revues et de journaux

III: Mémoires, publications des gouvernements et de divers organismes

IV: Addenda

I- LIVRES ET THESES

1- ABLER, R., ADAMS, J.A., GOULD, P. (1971). Spatial Organization: The Geographer's View of the World. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, Inc. 587p.

2- ALBERTINI, J.-M. (1967). Les mécanismes du sous-développement. Collection: Economie et Humanisme. Paris: Les Editions Ouvrières. 343p.

3- ALEXANDERSSON, G. (1967). Geography of Manufacturing. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, Inc. 148p.

4- A.R.D.A.-F.Q.H.U.A.D.T. (1967). Le Québec face à l'aménagement régional. Montréal: Colloque à l'Université de Montréal. 245p.

5- BERRY, B.J.L. (1967). Geography of Market Centers and Retail Distribution. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, Inc. 146p.

6- BIAYS, P. (1964). Les marges de l'oekoumène dans l'Est du Canada. Travaux et documents du centre d'études nordiques. Québec: Les Presses de l'Université Laval. 760p. et 20 figures hors-texte.

7- BLANCHARD, R. (1954). L'Ouest du Canada Français. Tome deuxième: Les pays de l'Ottawa, L'Abitibi-Témiscamingue. Montréal: Librairie Beauchemin. 325p.

8- BLANCHARD, R. (1960). Le Canada Français. Montréal: Librairie Arthème Fayard. 314p. et 1 carte hors-texte.

9- BOUDEVILLE, J.R. (1964). Les espaces économiques. Collection Que sais-je? Paris: Presses Universitaires de France. 128p.

10- BRUNET, R. (1970). Les phénomènes de discontinuité en géographie. Série Mémoires et Documents No. 7. Paris: Editions du C.N.R.S. 117p.

11- CAMU, P., WEEKS, E.P., SAMETZ, Z.W. (1964). Economic Geography of Canada. Toronto: MacMillan of Canada. 393p.

12- CHENIER, A. (1937). Notes historiques sur le Témiscamingue. Québec: Ateliers de l'Action Catholique. 137p.

13- CHORLEY, R.J., HAGGETT, P. (1967). Socio-Economic Models in Geography. London: Methuen & Co. Ltd. p. 6-41, 189-468.

14- CLAVAL, P. (1962). Géographie générale des marchés. Cahiers de Géographie de Besançon. Paris: Les Belles Lettres. 340p. et Index bibliographique.

15- CLAVAL, P. (1968). Régions, Nations, Grands Espaces. Géographie générale des ensembles territoriaux. Paris: Editions M.-TH. Génin, 837p.

16- COLE, J.P., KING, C.A.M. (1968). Quantitative Geography. London: John Wiley & Sons Ltd. 692p.

17- CORONT-DUCLUZEAU, F. (1964). La formation de l'espace économique national. Paris: Librairie Armand Colin. 252p.

18- DALMASO, E., GUGLIELMO, R. (1969). Eléments de science économique à l'usage des géographes. Paris: Fernand Nathan. 239p.

19- DERRUAU, M. (1961). Précis de géographie humaine. Paris: Librairie Armand Colin. 572p.

20- DORION, J.C. (1972). L'influence régionale des coopératives forestières du Nord-Ouest québécois. Ottawa: Thèse de Maîtrise ès Arts en Géographie présentée à l'Université d'Ottawa, 404p.

21- FRIEDMANN, J., ALONSO, W. (eds.) (1964). Regional Development and Planning A Reader. Cambridge: The M.I.T. Press. 722p.

22- GEORGE, P. (1970). Les méthodes de la géographie. Collection Que sais-je? No. 1398. Paris: Presses Universitaires de France. 127p.

23- GIRARD, J. (1970). Géographie de l'industrie manufacturière. Québec: Ministère de l'industrie et du commerce. 345p. et annexe cartographique.

24- GOTTMAN, J. (1952). La politique des Etats et leur Géographie. Paris: Librairie Armand Colin. 225p.

25- GOTTMAN, J. (1966). Essais sur l'aménagement de l'espace habité. Paris: Mouton & Co. 347p.

26- HAGGETT, P. (1965). Locational Analysis in Human Geography. London: Edward Arnold Ltd. 339p.

27- HAMELIN, L.-E. (1969). Le Canada. Paris: Presses Universitaires de France. Collection Magellan, no. 28. 300p.

28- HENRIPIN, J., LEGARE, J. (1969). Evolution démographique du Québec et de ses régions 1966-1986. Québec: Presses de l'Université Laval. 132p.

29- HOOVER, E. (1948). The Location of Economic Activity. New York: McGraw Hill Book Company. 310p.

30- HOTTENROTH, H. (1968). The Great Clay Belts in Ontario and Quebec. "Stucktur und Genese eines Pionierraumes an der nordlichen Siedlungsgrenze Ost-Kanada". Marburg Lahn: Institut de Géographie de l'Université de Marbourg. 167p. et 9 cartes hors-texte.

31- INNIS, H.A. (1933). Problems of Staple Production in Canada. Toronto: The Ryerson Press. 124p.

32- IRVING, R.M. (éd.) (1968). Readings in Canadian Geography. Toronto: Holt, Rinehart and Winston Ltd. 398p.

33- ISARD, W. (1956). Location and Space-Economy. Cambridge: The M.I.T. Press. 350p.

34- ISARD, W. (ed.) (1960). Methods of Regional Analysis: an Introduction to Regional Science. Cambridge: The M.I.T. Press. 784p.

35- JUILLARD, E. (1967). L'économie du Canada. Paris: Presses Universitaires de France. Collection "Que sais-je?" No. 1145. 128p.

36- KLAASSEN, L.H. (1965). Aménagement économique et social du territoire. Paris: Organisation de coopération et de développement économique. 123p.

37- KRUEGER, R.R. and al. (1963). Regional and Resource Planning in Canada. Toronto: Holt, Rinehart and Winston. pp. 1-30.

38- LABASSE, J. (1966). L'Organisation de l'espace. Eléments de Géographie volontaire. Paris: Hermann. 605p.

39- LACOSTE, Y. (1968). Géographie du sous-développement. Collection Magellan No. 2. Paris: Presses Universitaires de France. 285p.

40- LAJUGIE, J. (éd.) (1964). Développement économique régional et aménagement du territoire. Paris: Sirey. 438p.

41- LEBRET, L.-J. (1961). Dynamique concrète du développement. Paris: Les Editions Ouvrières. 464p.

42- McCARTY, H.H., LINDBERG, J.B. (1966). A preface to Economic Geography. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, Inc. 261 p.

43- MEUNIER, J. (1969). La planification du développement dans les régions périphériques du Québec, Mémoire de License présenté à l'Université de Montréal. Montréal. 57p. et annexes.

44- MORRILL, R.L. (1970). The Spatial Organization of Society. Belmont: Duxbury Press. 251p.

45- MORRISSETTE, H. (1972). Les conditions du développement agricole au Québec. Thèse de doctorat en Géographie présentée à Strasbourg en 1965. Québec: Presses de l'Université Laval. 173p.

46- MORRISSETTE, H. ( ). Questionnaire agricole individuel. Québec: Ministère de l'industrie et du commerce, bureau de recherches économiques. 12p.

47- NOURSE, H.O. (1968). Regional Economics. Economic Handbook Series. New York: McGraw Hill Book Co. 247p.

48- OLSSON, G. (1965). Distance and Human Interaction: a Review and Bibliography. Philadelphia: Regional Science Research Institute. Bibliography Series No. 2. 73p. et annexe bibliographique.

49- PAIN, S.A. (1964). The Way North. Toronto: The Ryerson Press. 249p.

50- PERROUX, F. (1964). L'économie du XXème siècle. Paris: Presses Universitaires de France. 764p.

51- PONSARD, C. (1955). Economie et espace. Essai d'intégration du facteur spatial dans l'analyse économique. Thèse présentée à Dijon en 1953. Paris: Sedes. 467p.

52- RICHARDSON, H.W. (1969). Elements of regional economics. Middlesex: Penguin Books Ltd. 166p.

53- RIMBERT, S. (1964). Cartes et Graphiques. Initiation à la Cartocraphie appliquée aux Sciences Humaines. Paris: S.E.D.E.S. 236p.

54- RITTER, J. (1971). Géographie des Transports. Collection "Que sais-je?" no. 1427. Paris: Presses Universitaires de France. 128p.

55- ROBERT, P. (1970). Dictionnaire: Le Petit Robert. Paris: Imprimerie Firmin-Didot. 1972p.

56- ROBINSON, I.M. (1962). New Industrial Towns on Canada's Resource Frontiers (mimeographed copy). Chicago: The University of Chicago Press. 190p.

57- ROBINSON, J.L. (1969). Resources of the Canadian Shield. Toronto: Methuen Ltd. 136p.

58- ROSTOW, W.W. (1960). Les étapes de la croissance économique. Paris: Editions du Seuil. 252p.

59- TAAFFE, E.J., GAUTHIER, H.L. (1973). Geography of transportation. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, Inc. Foundations of Economic Geography Series. 226p.

60- TORNQVIST, G. (1970). Contact Systems and Regional Development. The Royal University of Lund, Sweden. Lund: C.W.K. Gleerup Publishers. 148p.

61- TRUDELLE, P. (1937). L'Abitibi d'autrefois, d'hier et d'aujourd'hui. Montréal: Imprimerie Modèle Ltée. 395p.

62- VANCE, J.E. (1970). The merchant's world: The geography of wholesaling. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, Inc. 167p.

63- VILLEMURE, M. (1971). Les villes de la faille de Cadillac. Thèse de maîtrise présentée à l'Université de Montréal. Rouyn: Conseil économique régional du Nord-Ouest québécois. 160p.

64- YEATES, M.H. (1968). An Introduction to Quantitative Analysis in Economic Geography. Toronto: McGraw Hill Inc. 182p.

65- WARKENTIN, J. (éd.) (1968). Canada, a Geographical Interpretation. Toronto: Methuen. 608p.

66- WICKHAM, S. (1969). Economie des transports. Paris: Sirey. 429p.

II- EXTRAITS D'OUVRAGES, ARTICLES DE REVUES ET DE JOURNAUX

67- ANONYME (1970). "Abitibi: Profile of a Country Riding". Time magazine Inc. Toronto, April 27 1970. p. 9.

68- BELANGER, M. (1972). "Le Québec rural" dans: Grenier, F. (éd.) Etudes sur la géographie du Canada, Québec. Toronto, University of Toronto Press. pp. 31-46.

69- BERRY, B.J.L. (1959). "Recent Studies concerning the Role of Transportation in the Space Economy" in Economic Geography: Selected Readings. New York: Thomas Y. Crowell Co. pp. 224-247.

70- BERRY, B.J.L. (1964). "Approaches to Regional Analysis: a Synthesis" in: Annals of the American Association of Geographers. Volum 54, no. 1. Lawrence: Association of American Geographers. pp. 2-11.

71- BERRY, B.J.L. (1965). "Identification of declining regions: an emperical study of the dimensions of rural poverty" in Wood, W.D., Thoman, R.S. (eds.) Areas of economic stress in Canada. Kingston: Queen's University. pp. 22-49 et 16 figures hors-texte.

72- BIAYS, P. (1964). "Problèmes de l'agriculture marginale dans la zone pionnière de l'Est du Canada" dans Cahiers de Géographie de Québec. Québec: Volume #16, Avril-Septembre. pp. 219-229.

73- BOUVIER, R. (1970). "Le Nord-Ouest québécois vit le suspense du développement économique" dans La Presse. Montréal, 19-21-22-23-24 septembre 1970.

74- BRIND'AMOUR, M. (1969). "Le Nord-Ouest doit apprendre à se passer des politiciens" dans Québec Presse. Montréal, 19 octobre 1969. p. 4.

75- BRIND'AMOUR, M. (1970). "Nord-Ouest: L'assistance gouvernementale et les communautés dépendent des mines d'or" dans Québec Presse. Montréal, 11 janvier 1970. p. 5A.

76- DANSEREAU, P. (1972). "Biogéographie dynamique du Québec" dans Grenier, F. (éd.) Etudes sur la géographie du Canada, Québec. Toronto: University of Toronto Press, pp. 74-110.

77- DRAPER, M. (1966). "Le grand malaise du Nord-Ouest québécois", dans Le Devoir. Montréal, 3, 5, 6 décembre 1966. p. 5.

78- FRIEDMANN, J., MILLER, J. (1965). "The Urban Field" in Journal of the American Institute of Planners. Vol. 31, novembre 1965. pp. 312-319.

79- GAUTHIER, Y. (1972). "Un pays du bout du monde: le Nord-Ouest québécois dans Décormag. Vol. 1, no. 4. Montréal: Publications Listart Inc. pp. 41-46.

80- GETIS, A., GETIS, J. (1966). "Christaller's Central Place Theory" in Dohrs, F.E., Sommers, L.M. (eds.) Economic Geography: Selected Readings. New York: Thomas Y. Crowell Co. pp. 342-350.

81- GUILBERT, A. (1973). "Le Nord-Ouest profite déjà de la Baie James" dans Actualité. Vol.13, no. 9. Montréal. pp. 39-60.

82- GUY, M. (1969). "L'agriculture dans le Nord-Ouest", dans Bulletin de l'A.G.A.F. # 12. Sillery: Association des géographes de l'Amérique française. pp. 48-52.

83- HAMELIN, Louis-Edmond. (1967). "Bilan statistique des lots de colonisation en Abitibi et au Témiscamingue" dans Cahiers de Géographie de Québec. No. 24. Décembre 1967. Québec. P.U.L. pp. 479-496.

84- HAMELIN, L.-E. (1972). "Le Québec: Réflexions générales" dans Grenier, F. (éd.) Etudes sur la géographie du Canada, Québec. Toronto: University of Toronto Press. pp. 1-12.

85- HARTSHORNE, R. (1960). "Geography and Economic Growth" in Ginsburg, N. (ed.) Essays on Geography and Economic Development. Chicago: The University of Chicago Research Paper no. 62. pp. 3-25.

86- HARVEY, D.W. (1967). "Theoretical Concepts and the Analysis of Agricultural Land. Use Patterns in Geography" in Dohrs, F.E., Lawrence, L.M. (eds.) Economic Geography: Selected Readings. New York: Thomas Y. Crowell Company. pp. 42-60.

87- HARVEY, D. (1967). "Models of the Evolution of Spatial Patterns in Human Geography" in Models in Geography, (Chorley, R.J., Hoggett, P. Eds.) London: Methuen and Co. Ltd. pp. 549-608.

88- HIRSCHMAN, A.O. (1958). "Interregional and International Transmission of Economic Growth" in Friedmann, J.,Alonso, W. (eds) Regional Development and Planning a Reader. Cambridge: The M.I.T. Press. pp. 623-641.

89- ISNARD, H. (1969). "La notion de zone marginale" dans Bulletin de l'A.G.A.F. #12. Sillery: Association des géographes de l'Amérique française. pp. 100-105.

90- KING, L.J. (1966). "Cross-Sectional Analysis of Canadian Urban Dimensions: 1951 and 1961" in Gentilcore, R.L. (ed) Geographical approaches to canadian problems. Scarborough: Prentice-Hall of Canada Ltd. pp. 147-163.

91- KING, L.J. (1970). "Approaches to Locational Analysis: An Overview" in Dohrs, F.E. and Sommers, L.M. (eds) Economic Geography: Selected Readings. New York: Thomas Y. Crowell Co. pp. 7-22.

92- KISSLING, C.C. (1967). "Accessibility and Urban Economic Activity Structure" in Geographical approaches to canadian problems. Gentilcore, R.L. (ed) Scarborough: Prentice-Hall of Canada Ltd. pp. 164-175.

93-LOSCH. A. (1938). "The Nature of Economic Regions" in Dohrs F.E., Sommers, L.M. (eds). Economic Geography: Selected Readings. New York: Thomas Y. Crowell Co. p. 442-449.

94- MARCHAND, P. (1969). "Go north young man... ton avenir est là" dans Actualité. Volume 9. Montréal, mars 1969. pp. 18-19.

95- McDERMOTT, G.L. (1961). "Frontier of Settlement in the Great Clay Belt, Ontario and Quebec" in Annals of the Association of American Geographers. Septembre 1961. Vol. 51. pp. 261-273.

96- NORTH, D.C. (1955). "Location Theory and Regional Economic Growth" in Friedmann, J., Alonso, W. (eds) Regional Development and Planning a Reader. Cambridge: The M.I.T. Press. pp. 240-255.

97- PARENTEAU, R. (1964). "Les régions riches et les régions pauvres du Québec", dans Cité Libre. Volume 16, no. 70. pp. 6-12.

98- PEPIN, P.-Y. (1969). "Régionalisation et planification régionale au Québec" dans Bulletin de l'A.G.A.F. Sillery: Douzième bulletin. pp. 10-13.

99- PERLOFF, H., WINGO jr., L. (1961). "Natural Resource Endowment and Regional Economic Growth" in Friedmann, J., Alonso, W. (eds) Regional Development and Planning a Reader. Cambridge: The M.I.T. Press. pp. 215-239.

100- RACINE, J.-B. (1967). "Exurbanisation et métamorphisme périurbain" dans Revue de Géographie de Montréal. Volume 21 #2. Montréal: Presses de l'Université de Montréal. pp. 313-341.

101- RACINE, J.-B. (1969). "Nouvelle frontière pour la recherche géographique" dans Cahiers de Géographie de Québec, no. 29. pp. 135-168.

102- RACINE, L., EBACHER, R. et al. (1970). "L'Abitibi, une onzième province !" dans Journal de Montréal. Montréal, 1er juillet 1970. p. 19-38.

103- RHEAULT, R. (1969). "Le Nord-Ouest: une région marginale" dans Bulletin de l'A.G.A.F. # 12. Sillery: Association des géographes de l'Amérique française. pp. 43-45.

104- ROBERT, B. (1972). "Eléments pour l'étude des déplacements géographiques de la population québécoise" dans Annuaire du Québec 1972. Québec, Bureau de la Statistique de Québec. pp. 152-167.

105- SIMARD, T.-E. (1967). "Le grave problème des régions périphériques" dans Le Soleil. Edition Saguenay-Lac St-Jean. Québec, 23 septembre 1967.

106- STEPHENSON, E.P. (1969). "Transportation in Mid-Canada Development" dans Rohmer, R. (éd.) Essais sur le Canada-médian. Toronto: MacLean-Hunter Ltd. pp. 359-385.

107- SUTTER, J., TABAH, L. (1951). "Les notions d'isolat et de population minimum" dans Revue Population. No. de Juillet-Septembre 1951. pp. 481-498.

108- THOMPSON, J.H. (1966). "Some Theoretical Consideration for Manufacturing Geography" in Dohrs, F.E., Lawrence, L.M. (eds). Economic Geography: Selected Readings. New York: Thomas Y. Crowell Company. pp. 299-310.

109- ULLMAN, E.L. (1954). "Amenities as a Factor in Regional Growth" in Dohrs, F.E., Sommers, L.M. (eds) Economic Geography: Selected Readings. New York: Thomas Y. Crowell Co. pp. 286-299.

110- ULLMAN, E.L. (1956). "The Role of Transportation and the Bases for Interaction" in Thomas, W.L. (ed) Man's Role in Changing the Face of the Earth. Chicago: University of Chicago Press. pp. 862-880.

111- ULLMAN, E.L. (1958). "Regional Development and the Geography of Concentration" in Friedmann, J., Alonso. W. (eds) Regional Development and Planning a Reader. Cambridge: The M.I.T. Press. pp. 153-172.

112- ULLMAN, E.L. (1960). "Geographic Theory and Underdeveloped Areas" in Ginsburg, N. (ed.) Essays on Geography and Economic Development. Chicago: The University of Chicago Press. Research paper no. 62. pp. 26-32.

113- UNITED NATIONS (1955). "Problems of Regional Development and Industrial Location in Europe" in Friedmann, J., Alonso, W. (eds) Regional Development and Planning a reader. Cambridge: The M.I.T. Press. pp. 405-439.

114- VILLENEUVE, P.Y. (1972). "Un paradigme pour l'étude de l'organisation spatiale" dans Cahiers de Géographie de Québec. Québec: Presses de l'Université Laval, Volume 16, #38, septembre 1972. pp. 199-211.

115- WOLFE, R.I. (1962). "Transportation and Politics: The Example of Canada" in Annals of the American Association of Geographers. Volume 52. Lawrence: A.A.A.G. pp. 176-190.

116- WOLFE, R.I. (1968). "Economic Development" dans Warkentin, J. (ed) Canada: A Geographical Interpretation. Toronto: Methuen Publications. pp. 187-228.

117- WONDERS, W.C. (1968). "The Forest Frontier and Subarctic" in Warkentin, J. (ed) Canada: A Geographical Interpretation. Toronto: Methuen Publications. pp. 473-507.

III- MEMOIRES, PUBLICATIONS DES GOUVERNEMENTS ET DE DIVERS ORGANISMES

118- A.R.D.A. (1964). Economic and Social Disadvantage in Canada. Ottawa: Department of Forestry. 9 cartes et légende explicative.

119- BELANGER, M. (1967). L'Etchemin: Rapport-synthèse. Lac Etchemin: Office du développement régional de l'Etchemin. 94 p.

120- BOUCHER, P. (1962). L'Ouest du Québec. Monographies économico-sociales des comtés ruraux du Québec. Québec: Ministère de l'agriculture et de la colonisation. 85p.

121- BUREAU D'AMENAGEMENT DE L'EST DU QUEBEC. (1966). Plan de développement. Chapitre I: Les grands objectifs au plan, Mont-Joli: Office du Plan. 115p.

122- CANADA (1951-1971). Rapports des Recensements du Canada. Recensements de: Population, des Professions, des Industries, de l'Agriculture, des Commerces, etc. pour les années suivantes: 1951, 1961, 1966 et 1971 (partie 1). Ottawa: B.F.S. (Statistique Canada).

123- CANADA (1969). Manuel statistique pour études de marché. Ottawa: Bureau fédéral de la statistique. 645p.

124- CANADA (1971). Brochure du Ministère de l'Expansion économique régionale. Ottawa: Information Canada. Cat. no. RE 22-1171. non-paginé.

125- CANADA (1972). Le bouclier canadien des Clay Belts. Livret guide de l'excursion EP 4. 22e Congrès International de Géographie. Ottawa: Publication conjointe des Universités d'Ottawa et de Toronto. 112p.

126- CANADA (1973). Québec, situation économique et possibilités de développement. Ottawa: Ministère de l'Expansion économique régionale. 118p.

127- CANADA (1973). Rapport, subventions au développement régional. Ottawa: Ministère de l'Expansion économique régionale. Editions des mois de juillet, août, septembre, octobre 1973.

128- CANADIEN NATIONAL (1968). Industrial Survey of Rouyn and Noranda, Qué. Montréal: Canadian National Railways. 32p. et 2 cartes hors-texte.

129- CANADIEN NATIONAL (1972). Indicateur du Canadien National pour l'ensemble du réseau, Montréal: Canadian National Railways. Cote: (A) no. 210. 23p.

130- CARLE, G. (1969). L'aménagement social du territoire dans une région du Québec. Mémoire présenté à l'Ecole Nationale de la Santé publique (Rennes). Rouyn-Noranda: Conseil de Bien-Etre de Rouyn-Noranda, Inc. 39p.

131- C.D.S.N.O.Q. (1970). Dossier social du Nord-Ouest québécois. Rouyn: Conseil de développement social du Nord-Ouest québécois Inc. 91p.

132- C.E.G.E.P. (1969). Dossier Duparquet. Recherche réalisée par des étudiants du Cegep de Rouyn-Noranda, Rouyn. Document polycopié, non-paginé.

133- C.E.R.N.O.Q. (1971). L'Avis du C.E.R.N.O.Q. et du C.D.S.N.O.Q. Rouyn: Documents préparés dans le cadre des travaux de la Mission de Planification du Nord-Ouest, sous la direction de Roger Guy. 5 fascicules et 4 annexes.

134- C.E.R.N.O.Q. (1971). Recommandation des divers ateliers. Congrès annuel du C.E.R.N.O.Q. Amos. Documents non-paginés.

135- C.R.D.A.T. ( ). Les feuillets du C.E.R.N.O.Q. et du C.R.D.A.T. Publication régulière. Rouyn: Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue.

136- GOSSELIN, A. BOUCHER, G.P. (1944). Settlement Problems in Northwestern Quebec and Northeastern Ontario. Ottawa: Ministère de l'Agriculture. Bulletin technique no. 49. 54p.

137- GOSSELIN, E. (1965). La troisième solitude. Montréal: Conseil du Travail de Montréal. 79p.

138- GUY, R. (1967). La participation et les institutions politiques au Québec. Montréal: Le Conseil de Bien-Etre du Québec. 38p.

139- GUY, R. (1970). Rapport préliminaire du comité des paroisses marginales. Rouyn: Conseil économique régional du Nord-Ouest québécois. 7p. et annexes.

140- HIGGINS, B., MARTIN, F., RAYNAULD, A. (1970). Les orientations du développement économique régional dans la province de Québec. Ottawa: Ministère de l'Expansion économique régionale. 156p. et appendice statistique.

141- HIRSCH, R.-D. (1967). Les origines et la nature des désiquilibres régionaux du Québec. Québec: C.O.E.Q. 129p.

142- HOULE, S.R., BLOUIN, L. (1972). Inventaire du potentiel industriel du Nord-Ouest québécois. Document confidentiel. Québec: C.R.I.Q. 102p.

143- LALIBERTE, J. (1964). Programme agricole de la région no. 6. Québec: Ministère de l'agriculture et de la colonisation. 26p.

144- LANGLOIS, G. (1969). "La situation de l'industrie minière dans le Nord-Ouest québécois" dans Bulletin de l'A.G.A.F. #12. Sillery: L'Association des géographes de l'Amérique française. pp. 58-63.

145- LANQUAR, R. et al. (1972). Préliminaires à l'aménagement touristique du Nord-Ouest québécois. Projet Perspective-Jeunesse. Rouyn: Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue. 102p.

146- LEMAY, J., FORTIN, R., BISSON, A. (1972). L'endettement du consommateur dans l'Estrie. Sherbrooke: Centre de recherche en aménagement régional. Université de Sherbrooke. 427p.

147- MARTIN, F. (1969). Analyse de la structure urbaine de la province de Québec dans les activités économiques tertiaires. Québec: Office de planification et de développement du Québec. 224p.

148- MISSION DE PLANIFICATION DU NORD-OUEST QUEBECOIS. (1970). Document II (Rapport-Synthèse). Travaux préliminaires. Québec: Office de planification et de développement du Québec. 95p.

149- MISSION DE PLANIFICATION DU NORD-OUEST QUEBECOIS (1970). Esquisse du Plan. Québec: Office de planification et de développement du Québec. 257p.

150- MISSION DE PLANIFICATION DU NORD-OUEST QUEBECOIS (1971). Résumé de l'Esquisse du Plan. Québec: Office de planification et de développement du Québec. 81p.

151- NICHOLLS, W.M. (1968). Le développement rural au Canada. Ottawa: Conseil canadien de l'aménagement rural. 127p.

152- ONTARIO (1966). Economic Survey of the Northeastern Ontario Region. Toronto: Department of Economics and Development. 222p.

153- ONTARIO (1971). Design for Development: Northeastern Ontario Region. Phase I: Analysis. Toronto: Department of Treasury and Economics. 296p.

154- PEPIN, P.Y. (1967). Milieux, genre de vie ruraux et pauvreté dans les Maritimes. Rapport de recherche A.R.D.A. Ottawa: Ministère des Forêts et du Développement rural. 171 p.

155- PEPIN, P.Y. (1969). Le Royaume du Saguenay en 1968. Projet A.R.D.A. No. 15023. Ottawa: Ministère de l'Expansion économique régionale. 435p.

156- QUEBEC. (1930). Along Quebec Highways. Tourist guide. Québec: Department of Highways and Mines. 876p. et 1 carte hors-texte.

157- QUEBEC. (1964). L'Agriculture dans le Nord-Ouest du Québec. Québec: Ministère de l'agriculture et de la colonisation. 61p.

158- QUEBEC. (1964). Recensement de la Côte-Nord. (Rivière-Pigou, Blanc-Sablon). Québec: Ministère de l'industrie et du commerce. B.S.Q. 45p.

159- QUEBEC. (1966-1972). Annuaires du Québec. De 1966 à 1972. Québec: Ministère de l'industrie et du commerce. B.S.Q.

160- QUEBEC. (1966). Description des régions et sous-régions administratives. Québec: Ministère de l'industrie et du commerce. 95p. et 1 carte hors-texte.

161- QUEBEC. (1967). Les pôles d'attraction et leurs zones d'influence. Etude préparée par MM. J. Girard, H. Morrissette, J.V. Frenette et M. Lemieux. Québec: Ministère de l'industrie et du commerce. 145p. et 4 cartes hors-texte.

162- QUEBEC. (1967). Division du Québec en dix régions et vingt-cinq sous-régions administratives. Québec: Ministère de l'industrie et du commerce. 38p. et 1 carte hors-texte.

163- QUEBEC. (1967). Le Nord-Ouest du Québec. Québec: Ministère du tourisme, de la chasse et de la pêche. 48p. et 1 carte hors-texte.

164- QUEBEC. (1968). Plan de zonage des productions agricoles de base et esquisse d'utilisation du territoire du Nord-Ouest québécois. Document miméographié. Québec: Ministère de l'agriculture et de la colonisation. 30p. et annexe statistique.

165- QUEBEC. (1968). Rapport de la Commission provinciale d'urbanisme. Chapitre 2: Planification économique, aménagement du territoire et urbanisme. Québec: L'Imprimeur de la Reine du Québec. 36p.

166- QUEBEC. (1969). Analyse budgétaire. Municipalités du Québec, année financière 1969-1970. Québec: Ministère de l'industrie et du commerce. B.S.Q. 57p.

167- QUEBEC. (1970). Statistiques sur le transport dans le Nord-Ouest québécois. Monographie préparée par Pierre Drouin pour le compte de l'Office de planification et de développement du Québec lors des travaux de la Mission de planification du Nord-Ouest québécois. Document non-publié. Août 1970. 79p.

168- QUEBEC. (1971). Rapport annuel 1970. Commission des accidents du travail de Québec. Québec: Editeur officiel du Québec. 135p.

169- QUEBEC. (1971). Rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1971. Office du Crédit industriel. Québec: Editeur officiel du Québec. 23p.

170- QUEBEC. (1972). Renseignements statistiques. Municipalités du Québec, 1970. Québec. B.S.Q. (division des finances). 189p.

171- QUEBEC. (1972). Multi-Media 72. Programme multi-media pour le développement des ressources humaines du Québec. Québec: Ministère de l'Education. 27p. et annexes.

172- QUEBEC. (1972). Statistiques annuelles 1971. Régie de l'Assurance-Maladie du Québec. Québec: Editeur officiel du Québec. 109p.

173- QUEBEC. (1972). Les routes québécoises en 1972. Rapport annuel du Ministère de la Voirie. Québec: Editeur officiel du Québec. 154p.

174- QUEBEC. (1973). Dossier Régional. Données statistiques par région socio-sanitaire. Annexe au rapport annuel 1972-73. Ministère des Affaires sociales. Québec: Editeur officiel du Québec. 165p.

175- QUEBEC. ( ). Guide de l'interviewer. Préparé pour les besoins de l'étude sur les caractéristiques du travailleur. Québec: Ministère de l'Industrie et du Commerce. B.S.Q. 32p.

176- QUEBEC. ( ). Les régions agricoles du Québec. Québec: Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation. 79p. et 1 carte hors-texte.

177- RAY, D.M. (1971). Dimensions of Canadian Regionalism. Geographical Paper No. 49. Ottawa: Department of Energy, Mines and Resources. 57p. et 34 figures hors-texte.

178- ROBERT, B. (1971). Profils migratoires, comtés et régions. Province de Québec 1961-1966. Québec: Ministère de l'Industrie et du Commerce. B.S.Q. 161p.

179- ROBERT, B. (1971). Evolutions démographiques régionales et migrations intérieures de population, Province de Québec, 1941-1966. Québec: Ministère de l'Industrie et du Commerce. B.S.Q. 445p.

180- ROBERT, B. (1971). Structure par âge relative comtés et régions, Province de Québec, 1966. Québec: Ministère de l'Industrie et du Commerce. B.S.Q. 176p.

181- SCOTT'S (1970). Répertoire industriel du Québec. Oakville: Penstock Publications Ltd. 641p.

182- SICE, M. (1967). Essai économique du Nord-Ouest de Québec. Partie 1: Rapport. Québec: Administration ARDA-Québec et C.E.R.N.O.Q. Mal paginé.

183- TELEPHONE DU NORD. (1972). Annuaires téléphoniques: Régions comprises: Témiscamingue, Val d'Or et Rouyn-Noranda. New Liskeard: Téléphone du Nord de Québec Inc.

184- UNIVERSITE DU QUEBEC. (1971). Plan de développement. Rouyn: Université du Québec, services du Nord-Ouest québécois. 124p. et 2 annexes.

185- VIBIEN, G. (1967). Répartition régionale du revenu personnel au Québec (1961). Québec: C.O.E.Q. Cahier 11/3. 106p. et annexe statistique de 27p.

186- VOYAGEUR PROVINCIAL. Horaires d'autobus Voyageur. En vigueur le 27 juin 1973. Montréal: Voyageur Inc.

187- WOOD, H.A. (1967). Introduction and Conclusions to the Seminar of the Pan-American Institute of Geography and History. Interamerican Seminar on the Definition of Regions for Development Planning. Hamilton and Ottawa: O.A.S. 20p.

IV- ADDENDA

188- BREWIS, T.N. (1970). "Regional economic disparities and policies" in: Lawrence, H.C.G., B.S., Canadian Economic Problems and Policies. Toronto: McGraw-Hill Co. pp. 335-351

189- BURGHARDT, A.F. (1971): "A hypothesis about Gateway Cities" in Annals of the Association of American Geographers. June 1961. Vol. 61. pp. 269-285.

190- CANADA (1963): Manuel de la classification-type des industries. Ottawa: Imprimeur de la Reine. 75 p.

191- DORION, H. (1969): La notion d'intégrité du territoire et les régions marginales. Sillery: Bulletin de l'A.G.A.F., no. 12, pp. 46-47.

192- GOURD, D.B.: Bibliographie du Nord-Ouest québécois, compilation publiée par l'Université du Québec, campus de Rouyn-Noranda. [illegible] p.

193- HAMELIN, L.-E. (1970): "Un système zonal de primes pour les travailleurs du Nord" (Un exemple de Géographie appliquée) dans: Cahiers de Géographie de Québec, no. 33. Décembre 1970. Québec: P.U.L. pp. 309-328.

194- KEEBLE, D.E. (1967): "Models of economic development". Chorley, R.J. & Haggett, P. (eds.). Models in Geography. London: Methuen. pp. 243-302.

195- OTTAWA (1971): Etude préliminaire des impacts écologiques du projet de développement de la Baie James, Province de Québec. Ottawa et Québec: Grouge de travail fédéral-provincial. 75 p. 8 cartes hors-texte.

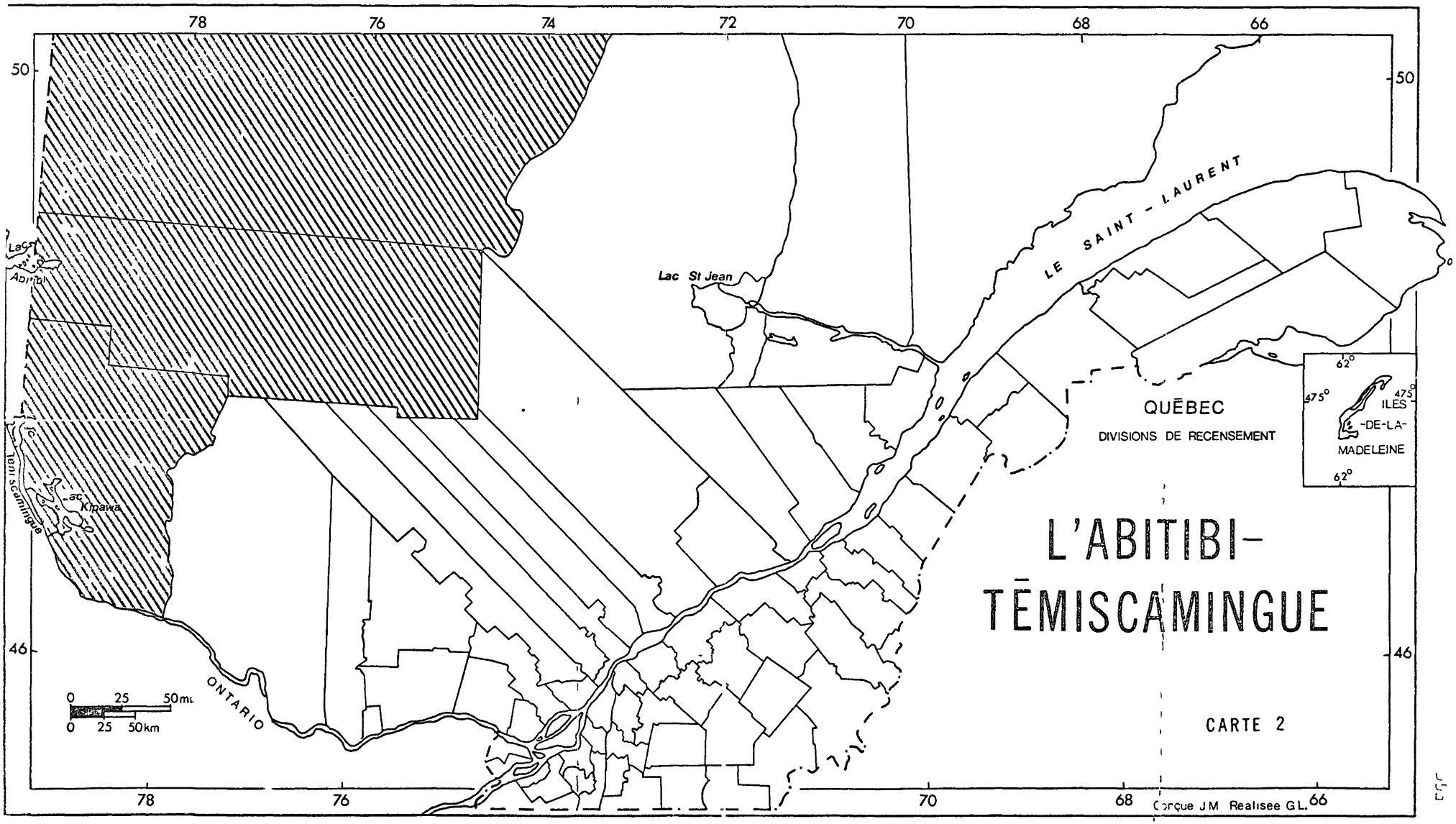
196- QUEBEC (1966-71): Scieries et statistiques des produits forestiers. Québec: M.I.C. Divers numéros.

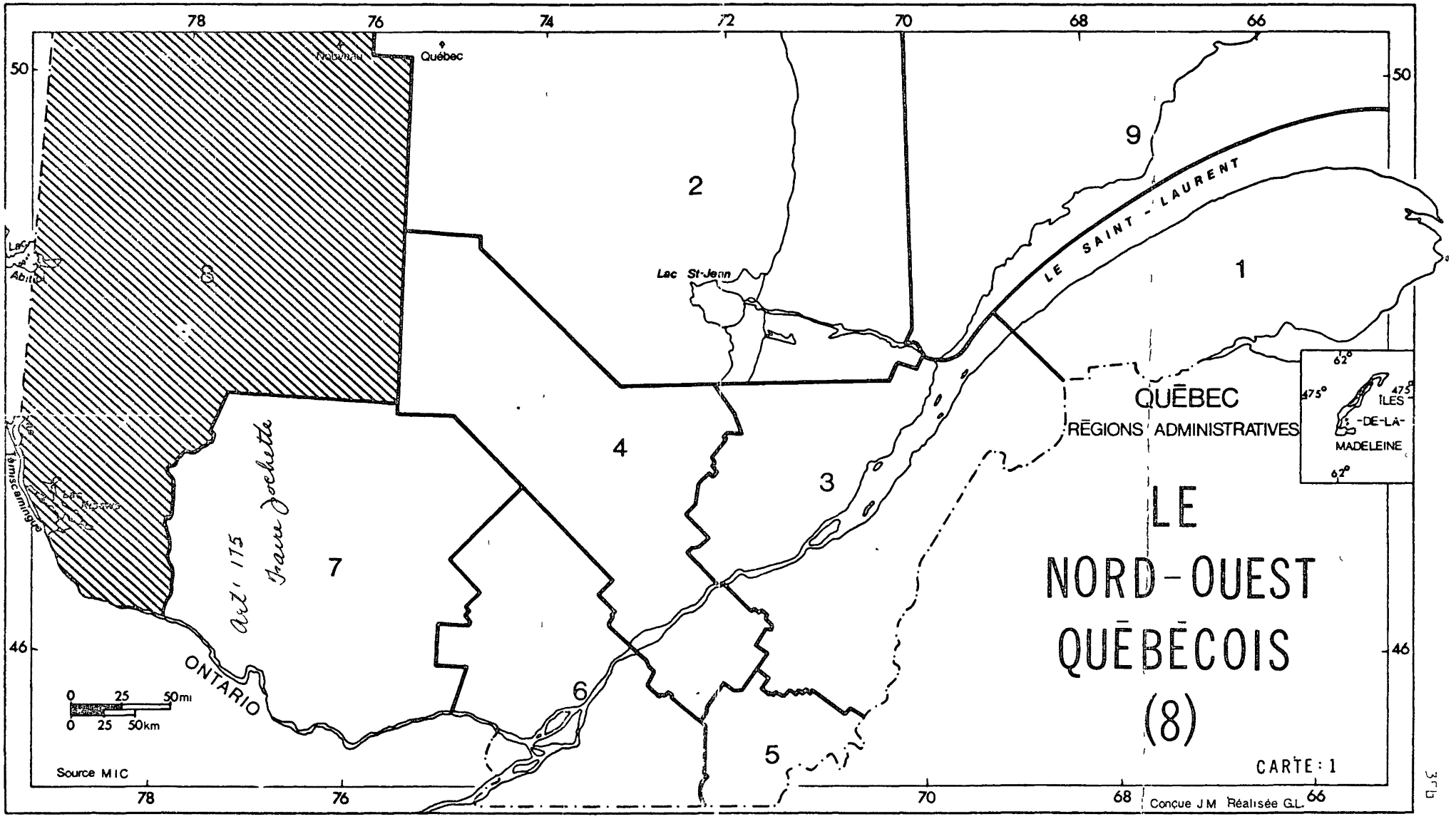
197- QUEBEC (1970): L'industrie manufacturière du Nord-Ouest québécois. Québec: Ministère de l'Industrie et du Commerce, B.S.Q.. 63 p. et 6 annexes.

198- QUEBEC (1970): Sommaire statistique des naissances et des taux de fécondité au Québec par divisions de recensement 1951-65. Volume 1. Québec: B.S.Q. 231 p.

199- QUEBEC (1970-74): Statistiques. Publication au Centre d'information statistique. Québec: Ministère de l'Industrie et du Commerce et B.S.Q. Divers numéros.

200- WORTEN-GREER, B. (1968): The spatial structure of the urban field. Thesis submitted at the Department of Geography of McGill University. Montreal. 469 p.


78
76
74
72
70
68
66
50
46
LE SAINT - LAURENT
Lac St Jean
Lac Abitibi
lac Kipawa
lac Témiscamingue
ONTARIO
QUÉBEC
DIVISIONS DE RECENSEMENT
ILES -DE-LA- MADELEINE
62°
47.5°
L'ABITIBI-
TÉMISCAMINGUE
CARTE 2
0 25 50mi
0 25 50km
Carque J.M Realisee G.L.


78
76
74
72
70
68
66
50
46
Nouveau
Québec
Lac St-Jean
LE SAINT - LAURENT
1
2
3
4
5
6
7
8
9
QUÉBEC
RÉGIONS ADMINISTRATIVES
ÎLES-DE-LA-MADELEINE
62°
47,5°
LE
NORD-OUEST
QUÉBÉCOIS
(8)
CARTE : 1
ONTARIO
Baie Jochelte
Abitibi
Témiscamingue
0 25 50mi
0 25 50km
Source MIC
Conçue J.M Réalisée G.L.