

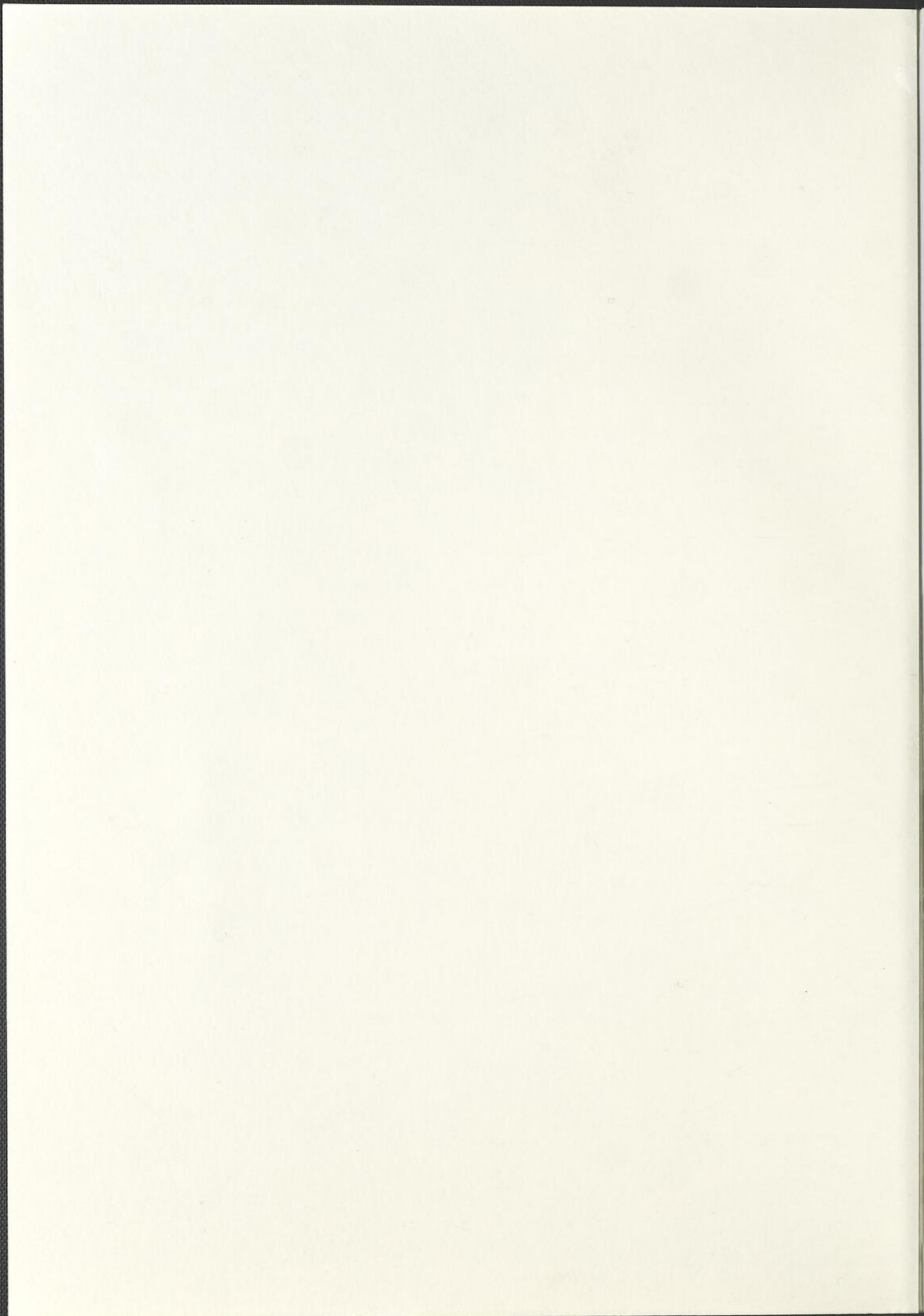
Conseil d'Orientation Economique du Québec

RAPPORT DES EXPERTS
SUR LES TRAVAUX
DU BUREAU D'AMENAGEMENT
DE L'EST DU QUEBEC

Août 1967

Jean Canaux
Paul Dufournet
René Magnan

Direction Régionale de la Main-d'Œuvre
Division de l'Information et de la Documentation
Secteur de l'ORIENTATION



A. PRÉLIMINAIRES

A.1 - OBJET INITIAL DE LA MISSION

A.1.1 - CROIX DES CHARGES DE MISSION

C'est à la suite de la résolution adoptée par le Conseil d'Orientation Economique du Québec (C.O.E.Q.) le 15 avril 1962 que l'on a vu apparaître officiellement et acceptée le principe d'une mission au Québec.

Il s'agit de la proposition suivante :

A l'effet de qu'une expertise relative de planification économique au plan régional a été nommée par le Bureau d'Aménagement de l'État du Québec (B.A.E.Q.) dans la région de Saguenay-Lac-Saint-Jean (Saguenay-Lac-Saint-Jean).

A l'effet de qu'une expertise relative de planification économique a été nommée par le Bureau d'Aménagement de l'État du Québec (B.A.E.Q.) dans la région de Saguenay-Lac-Saint-Jean (Saguenay-Lac-Saint-Jean).

A.1.2 - OBJET DE LA MISSION

Il s'agit d'un comité composé de trois experts en matière de planification économique et de l'aménagement du territoire, et qui a pour mandat principal de déterminer, dans la région de Saguenay-Lac-Saint-Jean, les besoins de planification économique et de l'aménagement du territoire, et de les présenter au Bureau d'Aménagement de l'État du Québec, soit par un rapport, soit par un plan de travail, adopté par le Conseil.

A. PRELIMINAIRES

A 1 - OBJET INITIAL DE LA MISSION. CHOIX DES CHARGES DE MISSION.

C'est à la suite de la résolution adoptée par le Conseil d'Orientation Economique du Québec (C.O.E.Q.) le 15 avril 1966 que l'un de nous fut contacté officieusement et accepta le principe d'une mission au Québec.

Rappelons les paragraphes essentiels de cette résolution :

Attendu qu'une expérience-pilote de planification économique sur le plan régional a été menée par le Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec (B.A.E.Q.) dans la région du Bas Saint-Laurent Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine;

Attendu qu'une évaluation de cette expérience permettrait de déterminer s'il pourrait y avoir lieu de reprendre la formule dans d'autres régions du Québec;

Il est donc résolu

1 qu'un comité composé de trois experts de réputation établie dans les domaines de la planification économique et de l'aménagement du territoire, et qui n'ont d'aucune manière participé aux travaux du Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec, soit constitué. Le comité sera présidé par l'un de ses membres, choisi par le Conseil;

2 que le comité prenne connaissance de tous les travaux et se prononce sur l'orientation du programme, sa formulation, la méthodologie adoptée, l'intégration mutuelle des études et la valeur globale de l'ensemble du programme en rapport avec les sommes déboursées;

3 que le comité juge à la lumière de son examen si l'expérience du Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec mérite d'être continuée dans d'autres régions de la province, et qu'il formule ses recommandations sur les conditions dans lesquelles elle pourrait être le plus effectivement poursuivie.

En septembre 1966 s'amorcèrent les premiers pourparlers officiels, par l'intermédiaire de l'"association pour l'organisation des stages en France" (A.S.T.E.F.), au titre de la convention de coopération technique conclue entre cette association et le Ministère de l'éducation de la Province de Québec.

Les pourparlers furent engagés avec deux experts français : MM. Philippe Lamour et Jean Canaux. Le premier s'étant par la suite retiré, le second, dans l'ignorance de la nature exacte du travail demandé, proposa qu'une mission exploratoire soit d'abord organisée. Ceci fut accepté et cette mission lui fut confiée. Elle eut lieu du 10 au 17 décembre 1966.

A l'issue de cette mission, J. Canaux, ayant déterminé la nature des problèmes et l'ampleur des responsabilités à prendre, demanda l'application de la résolution du C.O.E.Q. et fut autorisé à proposer deux noms pour compléter le comité; les noms de MM. Paul Dufournet et René Magnan furent agréés successivement par l'A.S.T.E.F. et par le C.O.E.Q. On trouvera en annexe (n°1) une courte notice donnant les références des trois chargés de mission.

C'est à la suite de cette désignation officielle, et conformément à l'organisation expliquée ci-dessous, que nous avons accompli notre mission.

A II - ORGANISATION DE LA MISSION

Sur proposition de J. Canaux, il fut convenu ce qui suit :

1 L'ensemble des documents existants et constituant : l'esquisse du plan, le plan proprement dit, les annexes techniques, l'atlas, et de plus tous documents utiles d'ordre général ou particulier, seront expédiés à Paris, où ils seront examinés par nous.

2 Nous aurons la possibilité de demander communication de renseignements complémentaires.

3 Dans le courant de l'été 1967, P. Dufournet et M. Magnan visiteront la région-pilote.

4 Après cette visite, J. Canaux les rejoindra à Québec et nous commencerons ensemble l'élaboration de notre rapport.

5 D'un commun accord, il fut décidé de laisser, en dehors de ce rapport, les Iles de la Madeleine, à cause de leur difficulté d'accès, mais aussi et surtout, à cause de la spécificité des problèmes qui s'y posent.

A III - ACCOMPLISSEMENT DE LA MISSION - DIFFICULTES RENCONTREES

La mission se déroula comme il avait été prévu. L'ensemble des documents existants nous parvint à Paris dans le courant du mois d'avril. Le séjour de P. Dufournet et R. Magnan au Québec eut lieu du 30 juin au 16 juillet 1967 et celui de J. Canaux du 8 au 16 juillet. Toutefois, une différence relativement importante apparaît du fait que se poursuivait,

entre le moment où les décisions furent prises et le séjour, l'élaboration de deux sortes de documents :

- 1 des annexes techniques supplémentaires, la plupart du temps très spécialisées;
- 2 des documents de synthèse appelés "Plan de développement", qui forment une excellente présentation au Gouvernement Provincial de l'ensemble des besoins financiers pour la réalisation (mai 1967), et "Dossiers sectoriels" annexés, fournissant le détail des prévisions budgétaires nécessaires (avril 1967).

De ces documents, nous n'avons pu prendre connaissance qu'à partir de notre arrivée, ce qui d'ailleurs ne présente pas d'inconvénient majeur, mais nous obligea à un examen plus hâtif.

Le début du séjour eut lieu à Montréal et dans sa région (en particulier zone des Laurentides très caractéristique d'une forme de loisirs pour les citadins) dont une connaissance rapide était nécessaire, à titre de comparaison, avec la Gaspésie promise au tourisme, et afin de mesurer l'importance des facteurs attractifs de la région montréalaise, qui se font sentir dans la province tout entière, et spécialement dans les zones dépourvues de villes importantes.

P. Dufournet et R. Magnan parcoururent ensuite le territoire-pilote, selon un programme préparé, afin de leur permettre, en peu de temps d'avoir, une connaissance suffisante des lieux, ainsi que de rencontrer de nombreuses personnalités (cf. annexe n°2).

Quant à J. Canaux, il rejoignit Québec par la route n°1. Enfin, pendant l'élaboration du rapport, se poursuivirent de nombreuses conversations.

Les difficultés rencontrées sont de deux ordres.

Les premières résultent de ce que notre indépendance a pour contre-partie notre ignorance de ce qui ne nous a pas été communiqué. Nous avons pu combler certaines lacunes par des lectures complémentaires d'ouvrages obtenus à Paris auprès de la Délégation du Québec. Nous avons pu aussi, grâce au séjour sur place, réaliser une "mise à l'échelle" de nos connaissances et rectifier certaines de nos interprétations erronées par suite de divergences de signification dans le vocabulaire technique. Mais nous ne pouvons être assurés d'avoir acquis tout ce que le Québécois moyen connaît sans l'avoir appris. En particulier, nous ne pouvons avoir une idée précise de la valeur monétaire relative des différents produits et des différents services.

Un autre ordre de difficultés résulte de ce que notre souci d'objectivité n'est pas entièrement satisfait. Nous n'avons pas, semble-t-il, été mis en relation avec "l'opposition". Nous supposons bien qu'elle existe, mais il nous est difficile de mesurer son importance, et surtout d'apprécier la valeur de son argumentation. Nous avons tenté d'y suppléer par une mise en doute systématique de nos conclusions, en les considérant constamment comme provisoires et même susceptibles d'être retournées.

A IV - EXAMEN CRITIQUE SOMMAIRE DES LIMITES ADOPTÉES POUR LE TERRITOIRE-PILOTE.

Il ne semble pas inutile de s'interroger sur ce point : aurait-on dû adopter des limites différentes pour le territoire-pilote ?

Plusieurs solutions possibles se présentaient. On aurait pu d'abord morceler et par exemple commencer, modestement, par traiter le problème du Bas Saint-Laurent, puisque le premier organisme créé dans la région fut en 1956 le Conseil d'Orientation Economique du Bas Saint-Laurent (C.O.E.B.). Fort d'une première expérience, on aurait pu ensuite poursuivre vers l'Est. Mais la Gaspésie posait les mêmes pro-

blèmes, plus accusés peut-être. La prise de conscience des difficultés remontait au moins à 1950. Pourquoi dès lors retarder l'action dans une partie du territoire par rapport à l'autre ?

On pouvait aussi adopter une solution complètement opposée : ne pas se limiter à la région déprimée, sachant qu'une partie des problèmes ne trouveraient leur solution qu'à l'extérieur, et par conséquent déborder largement, en allant englober Québec et sa zone d'influence immédiate. Il est bien certain que, dans l'état actuel des choses, ce ne sont pas les villes de Rivière-du-Loup, Rimouski, Matane, etc. qui commandent vraiment la région, et qu'un essor important de Québec retentirait sur le territoire intéressé. Mais l'analyse eut alors demandé beaucoup plus de temps, d'hommes et de crédits. De plus, argument péremptoire, rien, dans la législation existante n'aurait permis d'aborder un sujet aussi vaste et aussi divers. Alors que la loi de l'Aménagement Rural et du Développement Agricole (ARDA) offrit en 1963 le moyen administratif et financier de s'attaquer au territoire relativement homogène constitué par le Bas Saint-Laurent et la Gaspésie. Enfin, il aurait fallu disposer d'un personnel nombreux et déjà expérimenté, lequel n'existait guère.

Au total, on constate que les limites adoptées en 1963, justifiées à cette date, le sont encore aujourd'hui. La conscience d'un sort commun et de la possibilité de l'améliorer semble bien avoir soudé la majeure partie de la population. Cette conscience commune est née au cours d'une enquête-participation très remarquable, et qui n'a pas fini de porter ses fruits, mais elle ne se serait sans doute pas développée entre des populations aussi différentes que celle des pêcheurs de Gaspé et de Grande-Vallée d'une part et celle des habitants de Québec d'autre part.

AV - ANNEXES

ANNEXE N° 1 : REFERENCES DES TROIS CHARGES DE MISSION

Jean Canaux

33, rue de Tocqueville, Paris 17^e - Tél. 924 34 07

né le 26 juin 1906 à Villemomble (Seine)

Ingénieur des Arts et Manufactures (Ecole Centrale de Paris),
1928 ;

Architecte Diplômé par le Gouvernement, 1934 ;

Ancien élève de l'Institut d'Urbanisme (Université de Paris).

Ingénieur et architecte à titre privé de 1928 à 1938 ;

Architecte-Conseil de l'Association Française de Normali-
sation en 1938 ;

Mobilisé en septembre 1939. Captivité 1940 - 1942 ;

Auteur de plans de reconstruction de plusieurs villes,
notamment Le Creusot, Dijon, Dunkerque, et des groupe-
ments d'urbanisme correspondants ;

Chargé de mission à la Délégation Générale à l'Equipement
National en 1943, puis Adjoint aux Inspecteurs Généraux
(Ministère de la Construction),

puis Urbaniste en Chef (à ce titre : Plan d'Aménagement de
l'Alsace, 1954-56),

puis Inspecteur Général de la Construction (1960) ;

Directeur du Centre de Recherche d'Urbanisme depuis sa
fondation en mai 1962.

Membre correspondant de la Deutsche Akademie für Städtebau
und Landesplanung ;

Honorary corresponding member, Town Planning Institute ;

Honorary Fellow, American Institute of Architects ;

Ancien Président, Internationale Federation for Housing and
Planning ;

Expert Consultant du Conseil de l'Europe ;

Membre des Jurys internationaux pour la reconstruction de
Skoplje (Yougoslavie) et pour l'extension de Venise ;
Professeur à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris.

Officier de la Légion d'Honneur. Croix de guerre.

Paul Dufournet

1, rue de l'Université, Paris - Tél. 548 30 71

né le 6 septembre 1905 à Fontaines-sur-Saône (Rhône)

Architecte diplômé par le Gouvernement, 1930;
Ancien élève de l'Institut d'Urbanisme, Université de
Paris, 1938 - 1939;

Architecte des hôpitaux de Paris, 1930 - 1942;
Urbaniste et architecte en chef pour la reconstruction dans
la périphérie d'Amiens de villages détruits par la guerre,
dont le village-témoin du Bosquel;
Urbaniste, auteur de plans d'aménagement;
Architecte, chef de secteur pour la reconstruction des cités
de cheminots (Tergnier, Longueau, etc...);
Architecte, auteur de bâtiments publics (groupe scolaire,
église, etc...);
Inspecteur Général de l'Urbanisme pour la région de Laon-
Saint-Quentin (département de l'Aisne, des Ardennes, de
l'Oise et de la Somme), de 1942 à 1948; puis, en qualité
d'urbaniste en chef, dénomination nouvelle de la même
fonction, chargé, en plus des tâches d'urbanisme, des pro-
blèmes d'aménagement du territoire, pour trois régions de
programme dans l'ouest de la France, Bretagne (1948-1962),
Basse-Normandie (1956-1962), Pays de Loire (1956-1962);
Chef de mission (Ministère des Affaires Etrangères) pour la
reconstruction de villages détruits par séismes et adoptés
par la France, dans l'île de Céphalonie (Grèce) (1953);
Chef de mission de productivité pour l'étude de l'habitat
rural (en fonction de l'économie agraire et des productions
agricoles) aux Pays-Bas (1958) et au Danemark (1959);
Désigné comme urbaniste, au titre du Fond Spécial des
Nations-Unies, pour collaborer au projet de développement
du Péloponnèse de l'ouest (F.A.O.);

Membre à titre personnel de la Commission Supérieure des
Sites (Ministère des Affaires Culturelles);

Auteur d'un ouvrage, en cours de publication au Centre de Recherche d'Urbanisme, sur "Les plans d'organisation de l'espace - Contribution à leur élaboration et à leur représentation graphique";

Publications diverses sur les structures agraires et le paysage, l'archéologie du sol, l'organisation du territoire dans l'Antiquité, l'art populaire.

Chevalier de la Légion d'Honneur. Chevalier des Arts et Lettres. Officier de l'Ordre du Roi Georges 1er de Grèce.

René Magnan

165, Bld Bineau, Neuilly-sur-Seine (92) - Tél. 722 86 85

né le 20 mars 1908 à Tours (Indre-et-Loire)

Ingénieur des Arts et Manufactures (Ecole Centrale de Paris),
1930;

Architecte Diplômé par le Gouvernement, 1938;

Ingénieur municipal de la ville de Royan (1935-1939);

Service des constructions provisoires (1940-1943);

Chef du Bureau d'Etudes du Comité Interprofessionnel de
Logement de Roubaix-Tourcoing (1944-1945);

Chef du Service Départemental de l'Urbanisme de Charente-
Maritime au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanis-
me (1946-1954);

Centre d'études d'urbanisme (1954-1955);

Au Service d'Aménagement de la Région Parisienne (1955-
1961), responsable des études générales du Plan de la région
parisienne, pris en considération (janvier 1956), et du Plan
d'Aménagement et d'Orientation Générale (P.A.D.O.G.)
de la région parisienne approuvé par le Gouvernement
(août 1960);

Centre d'études d'urbanisme (1961-1962);

De janvier 1963 à décembre 1966, chargé de la Division
des Structures urbaines, dont la mission était de coordonner,
pour les huit métropoles régionales et une trentaine d'autres
villes, les prévisions socio-économiques (Commissariat au
Plan de Développement économique et social) et les études
d'urbanisme (Ministère de la Construction puis de l'Equi-
pement);

Inspecteur Général de la Construction, 1967;

Membre actif de l'Académie d'Architecture (1960);

Chevalier de la Légion d'Honneur.

ANNEXE N°2 : PROGRAMME DE VISITE DANS LA REGION-PILOTE
DE MM. DUFOURNET ET MAGNAN, ACCOMPAGNES
DE M. CLAUDE ARCHAMBAULT DU C.O.E.Q.

Mercredi 5 juillet

9. H - Départ de Québec
12. H - Dîner à Rivière-du-Loup avec Me Antonio
Dubé, Président du Conseil territorial du
Grand-Portage
- Après-midi - Visite de l'usine de transformation du lait à
Trois-Pistoles.
- Rencontre avec M. Desrosiers, gérant de
l'usine de Mont-Joli.
19. H - Souper à Rimouski avec Me Georges-Henri
Dubé, notaire, ex-président du B.A.E.Q.
- Coucher à Mont-Joli

Jeudi 6 juillet

10. H - Rencontre à Mont-Joli avec le personnel du
Comité de liaison de l'Est du Québec
(C.O.L.E.Q.)
MM. J.C. Lebel, secrétaire général,
ex-responsable de l'animation sociale au
B.A.E.Q. Aménagiste;
L. Larouche, secrétaire général adjoint,
ex-responsable de la recherche et de l'anima-
tion sociale aux Iles-de-la-Madeleine;
R. Lafrenaye, animateur social
R. Rioux, responsable de l'information
12. H 15 - Dîner avec Me Guy d'Anjou, ex-président
du C.O.L.E.Q.

15. H - Rencontre à Rimouski avec MM. Fecteau et Tremblay, de l'Union Catholique des Cultivateurs (U.C.C.)

21. H - Inauguration officielle de la piscine à Matane
- Rencontre avec plusieurs personnalités de la ville.
- Coucher à Matane.

Vendredi 7 juillet

10. H - Visite de la scierie Couturier à Marsoui

12. H30 - Dîner avec M. Arthur Théberge, maire de Murdochville

Après-midi - Visite de la Gaspé Copper Mine

- Coucher à l'Auberge Fort-Prével, près de Gaspé.

Samedi 8 juillet

Avant-midi - Visite de la Presqu'île Forillon (futur Parc Gaspé)

Après-midi - Visite de l'usine de poisson des Pêcheurs-Unies à Rivière-au-Renard
M. Léo Leblanc, gérant
M. Raby, contrôleur de la production

- Coucher à Percé

Dimanche 9 juillet

- Tour de l'île Bonaventure (sanctuaire d'oiseaux)

- Visite de Percé
- Voyage Percé-Sainte-Anne-des-Monts via
Chandler, Bonaventure, New-Richmond
(aperçu nouvelle usine de pâte à papier),
Maria, Parc de la Gaspésie, Gîte du Mont-
Albert.
- Coucher à Saint-Anne-des-Monts

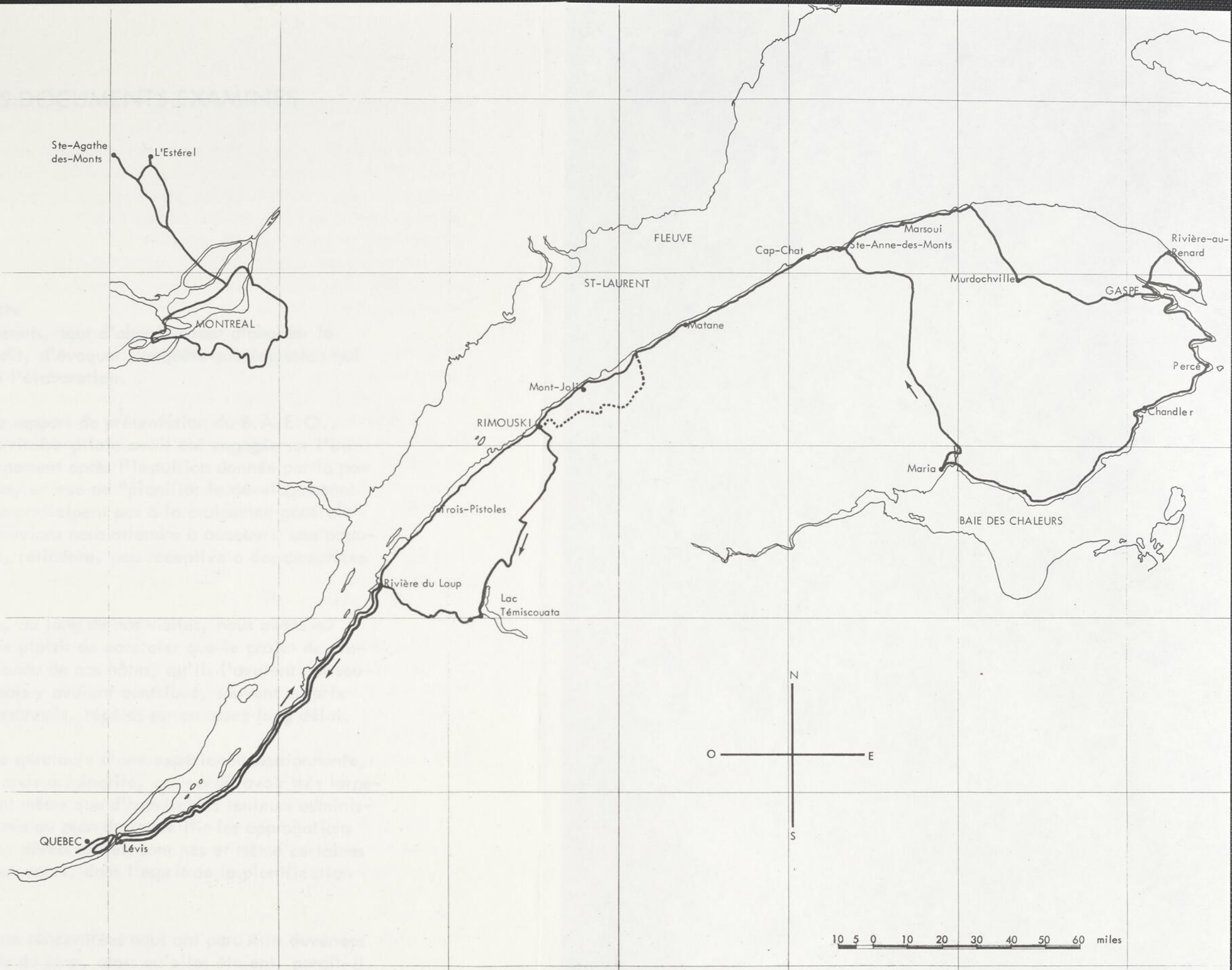
Lundi 10 juillet

9. H - Rencontre à Cap Chat avec Me Claude Jourdain,
Président du Conseil régional de développement
de l'Est du Québec
- Visite de trois localités (paroisses) marginales :
Saint-Paulin Dalibaire
Saint-Thomas-de-Cherbourg
Saint-Jean-de-Cherbourg
- Interrogation au hasard d'un cultivateur, d'un
transporteur, d'un commerçant et d'un curé.
15. H - Rencontre avec M. F.X. Légaré, directeur
régional de la Confédération des Syndicats
nationaux (C.S.N.)
16. H30 - Rencontre avec M. Paul Bégin, Ingénieur,
Directeur du développement économique de
Rimouski
- Coucher à Mont-Joli

Mardi 11 juillet

- Visite du futur parc du Bic

- Visite de la zone du lac Témiscouata
- Rencontre avec M. Guy Michaud, maire de Cabano et M. Richard Pelletier
- Visite de la ferme de M. Marquis, maire de Saint-Louis du Ha-Ha, d'une taille légèrement supérieure (45 vaches) à l'optimum souhaité par le Plan
- Retour à Québec.





B. AVIS SUR LES DOCUMENTS EXAMINES

B I - ANIMATION

Qu'il nous soit permis, tout d'abord, avant d'aborder le Plan proprement dit, d'évoquer l'enquête-participation qui en a accompagné l'élaboration.

Ayant lu, dans le rapport de présentation du B.A.E.Q., que l'étude du territoire-pilote avait été engagée sur l'initiative du gouvernement après l'impulsion donnée par la population régionale, en vue de "planifier le développement des régions qui ne participent pas à la croissance générale du pays", nous pouvions nous attendre à découvrir une population asthénique, réticente, peu réceptive à des directives de planification.

Tout au contraire, au long de nos visites, nous avons eu l'étonnement et le plaisir de constater que le projet de planification était connu de nos hôtes, qu'ils l'avaient non seulement adopté, mais y avaient contribué, souvent au prix de gros efforts personnels, répétés sur un assez long délai.

C'est pour nous le spectacle d'une expérience passionnante, marquée d'une grande originalité, qui paraît avoir très largement réussi. Avant même que d'inévitables lenteurs administratives aient permis au plan de recueillir les approbations gouvernementales, divers projets sont nés et même certaines réalisations sont en cours, dans l'esprit de la planification retenue.

Certaines personnes rencontrées nous ont paru être devenues de sérieux avocats du plan, alors qu'elles étaient, paraît-il,

quelque peu réticentes à l'origine.

Des opérations qui, sur le papier, nous semblaient spécialement difficiles, comme la fermeture des paroisses marginales, sont actuellement parfaitement admises par les intéressés, qui cherchent à en hâter la réalisation. Bien entendu, cet état d'esprit ne permet pas de résoudre tous les problèmes, sur lesquels le gouvernement devra se pencher très sérieusement et très vite, mais il permet d'envisager des solutions heureuses à une situation très critique à l'origine.

Nous avons constaté une telle attitude dans tous les secteurs: nous n'avons cependant pas l'illusion de supposer qu'elle est unanime, mais le fait qu'elle existe dans une partie au moins de la population, et que cette partie ait retrouvé l'espoir et le désir d'agir en vue d'une action logique, coordonnée, nous paraît très positif et de nature à entraîner, dans un avenir proche, la grande majorité de la population, ne serait-ce que par simple contagion.

Aujourd'hui, en tous cas, cette population est impatiente et s'estimerait à bon droit frustrée si les espérances qu'on a fait naître devaient être déçues.

Pour la réalisation, la participation très intime de la population aura peut-être une légère contre-partie: les tenants de certains secteurs comprendront mal qu'on les fasse attendre, peut-être au bénéfice d'autres secteurs dont ils connaîtront moins bien l'urgence des besoins. Cela nous paraît un inconvénient mineur, à côté de l'adhésion de la population aux projets.

B II - REMARQUES GENERALES

Il est certain que l'élaboration du projet-pilote a été entravée et retardée par certaines lacunes qui ne sont pas imputables au B.A.E.Q. :

- l'absence d'un plan économique à l'échelle provinciale; (voir même fédérale)

- l'absence de certaines documentations de base qui devraient exister dans tout pays qui se lance dans la planification (statistiques économiques, cartographie, monographies, etc.);
- l'absence d'une méthodologie éprouvée (qui en fait n'existe probablement dans aucun pays).

Toutes ces lacunes, le B.A.E.Q. les a comblées au mieux, au cours de ses travaux, dans un délai très raisonnable.

Toutefois, nous avons quelques critiques à faire, les unes concernant le fond, les autres la présentation des études :

1 On aurait aimé trouver, en matière d'introduction, un exposé permettant de situer le territoire-pilote dans son contexte, à tous les points de vue. Et ceci à plusieurs échelles :

- a par des comparaisons avec les régions voisines, qu'elles appartiennent ou non au Québec, avec la province québécoise tout entière, avec le Canada, et peut-être même avec le continent nord-américain;
- b par une évaluation des relations commerciales, industrielles, culturelles, touristiques, administratives avec ces différents territoires;
- c par une étude des mouvements de population qui se font au travers des limites du territoire-pilote.

2 Il n'apparaît pas que le B.A.E.Q. ait eu un souci constant de la forme physique et de la localisation précise des installations envisagées. Le plan a un caractère socio-économique et ne débouche qu'à peine sur l'aménagement, pas du tout sur l'urbanisme.

Nous n'ignorons pas que l'urbanisme canadien n'a pas le caractère dirigiste de la législation européenne, et en particulier française. Mais des recommandations auraient pu

opportunément être faites en ce sens.

En effet, de même qu'un plan d'urbanisme n'est pas d'une grande utilité s'il n'est fondé sur des bases économiques et sociales, de même, à l'échelle considérée, la planification économique n'aura d'effets heureux que dans la mesure où elle se prolongera par l'aménagement jusqu'à l'urbanisme (voire parfois l'architecture).

Sans doute, est-il bon de choisir Rimouski pour en faire une capitale régionale. Mais comment espérer parvenir à ce résultat sans certaines mesures drastiques pour y créer un véritable centre urbain ? Nous reviendrons plus loin sur ce point particulier.

A part quelques très rares petites villes (Kamouraska, New-Richmond...), il n'existe ni architecture de qualité, ni urbanisme. Comment peut-on espérer y développer le désir d'y séjourner, pour le tourisme ou la culture ?

La renaissance de la région-pilote réclame de sérieux efforts dans ce sens.

3 Rattaché à la planification économique par plans quinquennaux, le plan-pilote a tendance à limiter ses prévisions à ce délai, malgré certaines perspectives à plus long terme. Il est bien certain qu'en matière d'économie, les prévisions à plus de 5 ans sont très hasardeuses.

Par contre, dès que l'on construit matériellement des services publics (autoroutes, mairies, hôpitaux...) ou même des établissements privés, c'est avec l'espoir qu'ils seront utilisés dans 30 ou 40 ans.

Il faut donc les localiser de telle manière qu'ils risquent le moins possible de gêner les extensions ou créations à faire dans ce délai : il faut chercher à savoir là où l'on ne doit pas construire.

C'est donc par des méthodes prospectives qu'il faut essayer d'imaginer - le moins mal possible - à quels besoins devra satisfaire l'agglomération à ce terme. Et, quelles que soient les chances évidentes de se tromper, elles sont moins grandes si l'on fait ce petit exercice que si l'on n'y pense même pas.

Bien sûr, quand on voit l'ampleur des territoires disponibles, la faible densité de population et de construction, on admet que l'on aura toujours assez de place. Mais c'est une erreur, car la densification se produit très vite à notre époque, l'urbanisation se répand comme un incendie et constamment l'on se dit : "Ah ! si nos prédécesseurs y avaient pensé, il y a 5 ans, ou 10 ans...".

Nous avons donc le devoir de penser à nos successeurs. Cela ne semble pas avoir été un souci majeur pour l'équipe du B.A.E.Q.

4 Nous connaissons bien, par expérience, la difficulté d'avoir à créer sa propre méthode, en même temps que l'on cherche la solution des problèmes dont on est chargé. Toutefois, il faut bien reconnaître que l'appréhension du projet-pilote est assez difficile en raison de la façon dont les sujets sont répartis entre les différents documents.

- le Plan (documents bleus) se réfère constamment à l'Esquisse du Plan (documents gris) ou suppose sa connaissance, ainsi que celle de toutes les annexes, dont la lecture est une entreprise longue et parfois lassante.
- Il est difficile de se repérer dans tous ces documents, car dans chacun d'eux on trouve un mélange de constats, de théories, de propositions.
- La représentation cartographique est très inégale selon les domaines, nettement insuffisante pour certains que l'on doit chercher à compléter par une plongée dans

L'Annuaire du Québec.

Au total, la vision d'ensemble est difficile pour le lecteur, parce qu'il doit lui-même discerner ce qui est important de ce qui est secondaire, parce que l'effort de synthèse lui est laissé, et parce que les termes de comparaisons lui manquent.

On peut dire, en bref, que cette étude de planification aurait dû être elle-même planifiée, dans son contenu et dans sa présentation. Ou du moins qu'elle aurait dû apparaître comme telle.

Toutefois, tout cela n'a pas autrement d'importance en ce qui concerne l'avenir du territoire-pilote. Cela pour deux raisons.

Tout d'abord, comme l'a dit Pierre Massé (ancien Commissaire au Plan français de Développement et d'Équipement) : "L'essentiel n'est pas d'avoir un plan, mais d'avoir fait un plan". En effet, au cours de l'élaboration, toute une dialectique amène à envisager beaucoup d'hypothèses, les conséquences à en attendre et les mesures à adopter pour les provoquer ou y parer. Si le plan arrêté est contourné par les événements, la réponse à apporter a des chances de se rapprocher d'une des hypothèses étudiées. Dans ces périodes de révision, on s'aperçoit que la préparation psychologique de la planification compte autant que les mesures de planification elles-mêmes.

Par ailleurs, relativement au territoire-pilote, la plupart des intéressés sont bien au courant, au moins pour la partie les concernant, et certaines réalisations d'entraînement sont déjà en cours d'exécution.

Toutefois, dans le cas d'une généralisation de la méthode aux autres régions, certaines instances devraient comparer un tel projet régional à d'autres projets régionaux, en vue de choix ou d'arbitrages indispensables. Il faudrait alors

trouver un mode de présentation adéquat permettant les comparaisons faciles :

- sur le plan global
- sur les plans sectoriels

Il est donc nécessaire de donner à des documents une ossature solide permettant d'en découvrir facilement les lignes générales, puis le passage facile de ces grandes notions vers tous les détails nécessaires à leur justification auprès des spécialistes de chaque secteur.

Ce qui est vrai pour les textes, l'est aussi pour les représentations graphiques et chiffrées, qui doivent les accompagner pour en faciliter la compréhension à chaque niveau, à chaque échelle.

La présentation logique des éléments d'appréciation, la hiérarchie des objectifs exprimée dans la hiérarchie des chapitres, l'imbrication des moyens et des buts traduite par la visualisation cartographique, appartiennent autant au travail technique de planification qu'à la préparation psychologique. Elles apportent autant aux auteurs qu'aux lecteurs.

B III - REMARQUES SUR LES ETUDES SECTORIELLES

Toutes les études sectorielles dont nous avons eu connaissance, ont été établies avec beaucoup de conscience et une réelle compétence. Notre propre compétence étant restreinte dans plusieurs de ces domaines, comme la pêche ou la forêt, nous n'en dirons rien, sinon que le style nous en paraît parfois un peu trop touffu, ce qui rend la lecture assez difficile.

Relativement aux autres secteurs, nous nous permettrons d'attirer l'attention sur quelques points.

L'AGRICULTURE

Les objectifs sont bien dessinés, bien fondés, excellents dans leur principe et relativement très ambitieux, compte-tenu du milieu; nous y souscrivons entièrement.

Nous notons que le rapport établi par M. René Dumont (le développement agricole de l'Est du Québec. Quelques éléments de réflexion pour un problème difficile) est daté d'avril 1966. La publication du Plan (secteur de l'Agriculture notamment) est du 30 juin 1966. On a eu le temps - et nous avons la conviction que cela a été fait - de tenir compte du premier pour infléchir le second. La preuve est fournie de cette connaissance en temps opportun par la note 1 (au bas de la page 12 du Plan relatif au secteur des Pêches) qui détache une phrase de ce rapport, on cite l'auteur ainsi que le titre, et le présente comme inédit.

Donc, il n'y a pas opposition entre les deux documents, mais adaptation de l'un à l'autre par les spécialistes du B.A.E.Q., compte-tenu de leur meilleure connaissance du milieu et surtout de la psychologie paysanne qui est bien mise en lumière dans un document annexe spécial à l'agriculture.

D'ailleurs, le rapport se référait, nous semble-t-il, aux méthodes surannées d'aide à l'agriculture dans l'ensemble de la province, peut-être aussi à l'esquisse du Plan, mais sûrement pas au Plan lui-même.

L'état psychologique des générations actuellement au travail ne se prête absolument pas à des changements trop radicaux. On tuerait l'homme sans sauver l'agriculture. Il faut introduire des éléments d'évolution, tout en franchissant certaines étapes du développement que connaissent quelques pays moins en retard. Ce qu'a retenu le B.A.E.Q., fort bien pensé et organisé, nous le répétons, représente déjà - si on en voit le terme - une révolution énorme. Elle dépasse, à notre avis, les espérances que l'on peut fonder si l'on se réfère aux modes de vie traditionnels, si fortement ancrés, que les cahiers nous décrivent.

Si l'on avait en vue seulement de réaliser au plus tôt une agriculture économiquement compétitive, il faudrait vider rapidement le territoire de la plupart des cultivateurs actuels, et importer, en même temps que de gros capitaux, des agriculteurs industriels, après avoir fait table rase des structures agraires existantes. Il n'est pas certain qu'on y parviendrait, car les candidats ne seraient sans doute pas très nombreux.

Mais on a affaire à des hommes et à des familles qui représentent une valeur incontestable au point de vue de la nation, grâce à leurs valeurs morales, à leur style de vie, à leur fécondité.

De plus, il faut conserver un milieu humain assez riche pour fournir le personnel nécessaire aux autres activités : industrie et tourisme notamment, ce dernier ne pouvant être que très étroitement saisonnier. On ne peut guère amener du personnel nouveau. Il ne faut pas non plus faire sombrer d'un coup toute la vie spirituelle et intellectuelle des paroisses rurales avant d'avoir trouvé l'organisation nouvelle adéquate à un nouveau mode de vie, sauf pour les paroisses marginales où la solution adoptée de fermeture s'impose, dès l'abord, lorsqu'on les visite, ce que nous avons fait.

Il serait dommage, au moins dans un premier temps, de ne pas tenter toutes les améliorations possibles en maintenant, de la façon saine qui est prévue (c'est-à-dire en dehors de la subvention et de la protection), ceux qui sont déjà au travail sur le sol.

Ce projet soulève, comme toujours dans des cas analogues, le problème de l'exploitation familiale ou artisanale, face à l'exploitation de type industriel. Suivant que l'on considère soit le côté économique, soit le côté humain, les opinions divergent. Il y a aussi le palliatif de l'agriculture de groupe. Il n'existe pas encore de doctrine générale bien ferme à ce sujet. De toute façon, il paraît impossible de dire dans un plan de développement, à cause des incidences

politiques, qu'on sacrifie l'exploitation familiale. Nous pensons d'ailleurs qu'elle n'a pas encore épuisé ses vertus et qu'on peut la perfectionner.

Quelques observations de détail

- Le rôle du conseiller agricole - qui doit être déterminant - n'apparaît qu'aux pages 130-131, mais de façon pas assez volontaire.
- On découvre, à la page 178, que le mode de tenure, probablement exclusif, est le faire-valoir direct. Nous n'avons rien trouvé dans l'esquisse ni dans l'atlas à ce sujet. Le capital urbain pourrait-il -si certaines conditions étaient remplies - s'investir dans l'agriculture ?
- L'action préconisée, soit :
 - 1 indemnités de départ aux vieux agriculteurs (60 ans)
 - 2 crédits aux sociétés d'aménagement foncier qui constitueraient des exploitations viables par achat des terres aux précédents,est bien celle qui convient.

Pourquoi ne préconise-t-on la stabulation libre que pour l'étable de 80 vaches ? M. Dumont pense que ce système - qui seul est d'avenir - pourrait être préconisé dans tous les cas. Nous le pensons aussi. De toutes façons, nous sommes à l'entière disposition du B. E. A. Q. pour lui faire adresser toute la documentation française relative à ce sujet, s'il le désire.

- La population du territoire-pilote ayant diminué depuis 1964, il nous aurait intéressé de savoir si la population agricole était affectée par cette diminution de façon plus marquée; mais l'état d'exploitation du dernier recensement ne permet pas encore de la dire.

L'INDUSTRIE ET LES MINES

Mines

Il est probable qu'il ne faut pas fonder de trop grands espoirs sur l'industrialisation du territoire-pilote.

Toutefois, la découverte de deux gîtes miniers prabablement importants dans le parc de la Gaspésie doit attirer l'attention sur trois points :

1 Il serait regrettable de créer, sur le site même de ces gisements, des villes strictement minières, comme l'est malheureusement Murdochville. Peut-être vaudrait-il mieux créer des cités d'habitation pour les familles des ouvriers sur la côte et en profiter pour essayer de faire mieux vivre certaines des villes côtières.

2 N'y aurait-il pas lieu, si l'on considère les productions possibles de ces nouvelles mines avec celle de Murdochville, d'envisager la construction, sur la côte, d'une usine de raffinage des "électrodes", rendue rentable par le volume total des productions. Bien entendu, l'exploitation dépendra de trois sociétés différentes, mais on a vu déjà se réaliser des accords industriels plus compliqués.

3 La présence des trois mines avec leur réseau de routes très fréquentées par de gros transporteurs ne sera pas un élément d'attrait pour les visiteurs du parc de la Gaspésie. Ne devrait-on pas examiner si le périmètre du parc ne pourrait être étendu par ailleurs et exclure les trois sites en question ?

Parcs industriels

A part ces réalisations d'une certaine importance, le groupement de petites usines de transformation à Rimouski, Rivière-du-Loup et Matane aurait un effet multiplicateur favorable.

Il faudrait en définir la vocation, l'importance en surface, ainsi que les moyens de les réaliser :

- plans d'urbanisme
- expropriations au profit de certaines collectivités
- prêts pour assurer leur préparation
- éventuellement, préconstruction de petites et moyennes usines.

LE TOURISME

Ce document est particulièrement bien établi et convaincant. On y préconise, avec raison, compte-tenu du climat généralement ingrat, un tourisme de loisirs intelligents : interprétation de la nature (sol, flore et faune) et une forme de tourisme viril (chasse et pêche). On pourrait y joindre les randonnées pédestres et équestres.

On songe principalement à la clientèle en provenance des Etats-Unis dont une proportion de plus en plus importante, nous a-t-on dit, recherche cette forme de loisirs dans la nature et se trouve très attirée par les parcs naturels. Cela paraît très bien visé, d'après ce que nous avons vu. Mais il nous semble que le tourisme dans le territoire-pilote n'aura son plein rendement que dans une génération environ, lorsque d'autres régions attractives seront saturées et que le besoin de nature sauvage se fera impérieux dans une société de plus en plus urbanisée et mécanisée. Il ne faut donc pas attendre d'effets trop immédiats des mesures préconisées - à condition qu'elles se réalisent. Ce qui n'empêche pas, au contraire, de commencer à établir certains équipements, de protéger des sites, des paysages, des éléments de nature (servitudes gratuites par l'intermédiaire d'un plan d'urbanisme régional), et surtout de trouver d'urgence les moyens juridiques et financiers permettant d'acquérir les terrains d'assiette (secteur du Bic, notamment) des parcs naturels avant que les plus-values foncières ne se fassent trop fortement sentir et ne rendent ces acquisitions impossibles. Le beau projet de parc du Bic restera lettre morte si l'on n'intervient pas dès maintenant dans ce sens, car nous y avons vu des résidences secondaires en cours de construction.

Il convient encore de se méfier des routes touristiques. Celle, notamment, qui doit mettre en valeur une rive du lac Temiscouata, ne devra être réalisée que lorsqu'on aura la possibilité d'interdire la construction le long de cette route et particulièrement entre celle-ci et le lac, sauf en des points particulièrement bien choisis où l'on peut susciter la naissance d'agglomérations sur la base d'un plan-masse. Il faut éviter à tout prix l'appropriation des rives des lacs par des résidences secondaires, comme on le voit pour certains lacs des Laurentides. Dans la même optique, il faut prendre dès à présent des mesures très sévères pour que la route périphérique du territoire-pilote ne se transforme pas en une rue continue tout autour de la péninsule.

Nous remarquons enfin que ce tourisme est considéré uniquement - et c'est normal dans une première phase - sous son aspect exclusivement économique. Il s'agit de retenir le plus d'argent possible du visiteur. Il serait possible cependant de souligner qu'il peut être en même temps un instrument de culture, non seulement pour les touristes, mais aussi pour la population du territoire-pilote.

B IV - COMPLEMENTS NECESSAIRES

Les secteurs étudiés ne couvrent pas tout à fait l'ensemble des éléments constituant de la région. Certains aspects sont mentionnés un peu trop rapidement, ou bien même ne sont pas traités.

MILIEU NATUREL DU TERRITOIRE-PILOTE

Ce sujet aurait mérité un fascicule spécial, parmi les premiers, auquel on aurait pu se reporter tout au long de la lecture des autres documents. Alors qu'il est traité accessoirement, là où l'on précise l'application locale des objectifs du Plan (Plan de développement, cahier IX, chapitre VI: l'espace régional et les objectifs du Plan, comme si l'on s'apercevait à ce moment qu'il existe un territoire avec sa géologie, son climat, sa végétation spontanée.

DEMOGRAPHIE

C'est l'une des questions les plus importantes. Cependant, l'esquisse du plan ne fournit qu'un nombre infime de renseignements sur ce point. Le Plan aborde la question dans le Cahier n°7, chapitre IV : "Valorisation de la main d'oeuvre". L'Atlas donne bien aussi quelques renseignements, mais ceux-ci ne concernent que la région elle-même.

On eut aimé trouver des données non seulement sur la région, mais sur toute la province, et même sur les provinces voisines (Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve, Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince Edouard). La comparaison eut été utile en elle-même. Mais de plus, elles auraient permis d'évaluer les attractions ou répulsions et les mouvements qui en résultent débordant les limites de la région-pilote.

Enfin, dans le Cahier I (chap. I) du Plan (les grands objectifs du plan), on estime que la population de la région pourra "se maintenir stable". Mais la lecture, même attentive, ne permet pas de savoir s'il s'agit là d'une hypothèse ou d'un objectif. Or, les faits prouvent que la population n'est pas stable, pour autant qu'on puisse se fier aux résultats provisoires du recensement de 1966.

Il eut été bien étonnant que les évolutions des différents secteurs, des différents groupes d'âge, des différentes sous-régions, qui se font, tantôt dans un sens, tantôt en sens inverse, aient été compensées l'une par l'autre. Il eut été bien étonnant que l'accroissement naturel, complété par une petite immigration, et que d'autre part l'émigration, aient pour résultat global le maintien du chiffre de la population.

Voici, rapprochés en tableau (établi à notre demande par M. Bernard Robert), les chiffres de la population, par comtés, en 1951, 1956, 1961 et 1966. On constate qu'en cinq ans, la région a perdu plus de 6 % de sa population. Toutefois, pour l'instant l'ordre de grandeur de cette diminution n'est pas tel qu'elle modifie les orientations choisies

TABLEAU I - EVOLUTION DE LA POPULATION DES COMTES
DE LA REGION BAS SAINT-LAURENT, GASPESIE,
ILES-DE-LA-MADELEINE. (1951-1966)

Comtés (ou divisions de recensement)	1951	1956	1961	1966
Bonaventure	41,121	43,240	42,962	43,624
Gaspé-Est	37,442	41,319	41,333	41,250
Gaspé-Ouest	15,089	19,021	20,529	18,492
Iles-de-la-Madeleine	9,999	11,556	12,479	13,213
Kamouraska	26,672	27,817	27,138	26,593
Matane	30,243	34,957	35,078	31,794
Matapédia	33,939	36,085	35,586	31,433
Rimouski	53,220	61,357	65,295	65,629
Rivière-du-Loup	37,375	39,461	40,239	40,234
Témiscouata	28,175	28,901	29,079	25,902
Total	313,275	343,714	349,718	338,164

TABLEAU II - EVOLUTION DE LA POPULATION
DE QUELQUES CITES ET VILLES DE LA REGION
DU BAS SAINT-LAURENT - GASPESIE.

Cités et villes	1961	1966
Cabano	2,695	2,494
Matane (a)	9,190	10,998
Trois-Pistoles (a)	4,349	4,622
Amqui	3,659	3,792
Murdochville	2,951	2,969
Cansapscal	3,463	3,165
Rivière-du-Loup	10,835	11,462
Chandler	3,406	3,553
Gaspé	2,603	2,927
Rimouski (a)	17,739	20,020
Mont-Joli	6,178	6,247
Total	67,068	72,249

Source : Résultats provisoires du Recensement du Canada, 1966

Notes : (a) Modification dans la superficie depuis le 1er juin 1961

Attention : les chiffres cités ici sont provisoires et donc sujets à révision.
Par exemple, ils ne comprennent pas les personnes recensées à
une adresse temporaire (hôtels, hôpitaux, pensionnats) et qui
seront ajoutées au chiffre définitif de leur domicile ordinaire.

Malheureusement, si l'on connaît l'importance des migrations, en valeur absolue, comme en pourcentage, on ne sait pas quelles sont les destinations des migrants. On peut supposer que la plupart d'entre eux se sont dirigés vers la région de Montréal. Néanmoins, on peut penser aussi que certains ont émigré vers la région de Québec, vers la rive nord du Saint-Laurent, vers d'autres régions de la province de Québec, ainsi que vers d'autres provinces. Des indications sur ce point seraient très utiles. Malgré leur absence, il semble bien que l'on puisse attribuer la majeure partie des migrations au grand phénomène de l'urbanisation. Le territoire-pilote ne contenant pas de grande ville, il se traduit surtout par une émigration, due surtout à l'attraction de Montréal. Néanmoins, le phénomène se fait sentir aussi par une urbanisation locale puisque le tableau II fait ressortir un accroissement des populations urbaines de plus de cinq mille habitants en cinq années, soit près de 8 %. Il eut été souhaitable que fut rédigée une étude attentive du phénomène urbain dans la région-pilote et, pour comparaison, dans les régions voisines.

ASPIRATIONS SOCIALES

On ne trouve explicitées les aspirations des habitants que dans certains documents annexes. Il semble qu'il eut été intéressant de les trouver, par exemple, immédiatement après la démographie.

ARMATURE URBAINE

L'ensemble des services collectifs de toutes natures que représentent les agglomérations n'est pas étudié comme l'une des bases de l'aménagement ultérieur, ce qu'il est cependant, et les équipements publics n'apparaissent que dans les annexes.

URBANISME

Tout au long de notre voyage, nous est apparue évidente la nécessité de mettre de l'ordre dans l'expansion incohérente des constructions.

Cela pose évidemment le problème de la législation de l'urbanisme et de son introduction dans les moeurs (textes législatifs, services à créer, habitudes à prendre). Il faut compter, au mieux, un délai de quelques années avant d'obtenir un fonctionnement satisfaisant.

Nous attirons cependant l'attention sur l'urgence de mesures immédiates de protection.

En particulier, les chances pour Rimouski de devenir une véritable capitale régionale sont liées, outre à un équipement déjà notable en services publics, à des qualités d'aspect qui en sont rigoureusement absentes.

Il y manque un centre de ville.

Sans doute une étude sérieuse pourrait-elle montrer des possibilités de l'établir par rénovation de certains îlots actuellement mal ou peu utilisés : opération toujours difficile cependant.

A première vue, il semble que l'on pourrait créer un tel centre dans les terrains actuellement libres entre le nouveau boulevard de bord de mer et des constructions anciennes situées en fond d'îlots.

Nous avons vu un projet proposé pour l'utilisation de ce terrain. En lui-même ce projet ne serait pas inacceptable. Toutefois, sa réalisation compromettrait, pour des dizaines d'années, la possibilité d'un véritable centre de ville.

Que faire en l'absence de la législation adéquate ?

Il existe bien un plan d'urbanisme de Rimouski, mais insuffisant et périmé. La ville ne paraît pas actuellement orientée vers une conception d'un nouveau plan qui devrait être radicalement différente.

Il semble qu'il faudrait profiter de la fusion de Rimouski avec les municipalités voisines pour faire étudier un plan directeur d'aménagement de l'ensemble du territoire communal de Rimouski résultant de l'annexion des municipalités périphériques jusqu'à Mont-Joli inclus, à titre expérimental, fondé sur l'étude-pilote, le dépassement des territoires municipaux justifiant l'ingérence de la province.

Dans ce cadre, l'urbaniste, qui devrait être choisi avec le plus grand soin, devrait définir (avec l'aide de tous les conseils voulus des sociologues, économistes, etc...) :

- un programme des équipements généraux nécessaires pour l'agglomération future de 100 000 habitants;
- la répartition judicieuse des divers éléments de ce programme sur les diverses municipalités (actuellement séparées);
- les surfaces des emprises nécessaires;
- les liaisons principales (dont sans doute une autoroute à plus grande distance de la mer) à assurer entre Rimouski et Mont-Joli;
- les espaces à laisser vides de toute construction entre les agglomérations.

Dans ce programme apparaîtraient les éléments principaux nécessaires, à localiser précisément dans le centre de Rimouski. Ce sont ces éléments, avec une localisation sommairement esquissée, dont devrait ensuite tenir compte l'urbaniste propre à Rimouski, dans la mesure où cette ville jugerait utile de disposer d'un urbaniste particulier.

Il est probable qu'un tel processus, utilisé à titre expérimental dans le territoire-pilote, permettrait même de faire avancer la législation sur l'urbanisme dans ce genre de problème.

Dans le même ordre d'idée et nous l'avons déjà noté à propos du Tourisme, il conviendrait de porter la plus grande attention à ne pas laisser se transformer la route périphérique au territoire-pilote en une véritable rue, bordée partout de constructions et particulièrement du côté de la mer. Les espaces libres de toute construction devraient être absolument préservés entre les agglomérations, sauf si les besoins de l'agriculture exigent l'implantation de véritables exploitations agricoles. Cette remarque est applicable, en particulier, à la route Rimouski-Mont-Joli.

Peut-être serait-il possible aussi, et dans l'attente de la législation sur l'urbanisme, de définir quelques mesures de protection (réserves, ZUP ou ZAD ?) applicables à titre d'expérience au seul territoire-pilote, notamment en ce qui concerne les parcs et quelques stations touristiques (Percé, Temiscouata...).

INFRASTRUCTURE DES COMMUNICATIONS

L'infrastructure des communications (fer, terre, air, ports) aurait pu faire l'objet d'une étude spéciale et d'un plan graphique. On ne nous dit rien, notamment, sur les ports de Gros-Cacouna et de Matane, en cours de construction, que nous avons aperçus au cours de notre randonnée et qui paraissent devoir être importants.

EAU

Cette dernière est-elle disponible en quantité et qualité convenable, en prévision de tous les développements projetés ? Probablement, puisqu'on ne le dit pas. On aimerait cependant en être assuré. Il en est de même pour les problèmes corrélatifs des évacuations et des pollutions. Les usines de pâte à papier et l'absence de traitement des eaux-vannes dans les agglomérations obligeront à des précautions et même à des traitements qui feront partie intégrante d'un plan rationnel.

ENERGIE

Seul l'atlas fait état, dans les activités minières, de forages

pour le pétrole et le gaz. Pour le reste, on ne sait absolument rien sur la disponibilité des différentes formes d'énergie, et leur coût : électricité hydraulique, charbon, produits pétroliers. Ce serait pourtant fondamental pour le développement industriel.

Il nous a été dit sur place qu'aucun problème ne se posait actuellement dans ce domaine pour le territoire-pilote, tout au moins dans la périphérie côtière où toutes les activités se rassemblent. Hydro-Québec ayant son propre plan d'équipement, il n'a pas été jugé utile, ou opportun, d'y faire allusion.

HABITAT

Bien que le Plan signale lui-même que cette partie de l'équipement a été volontairement laissée de côté, il nous semble qu'il eut été néanmoins utile de l'évoquer sous les rubriques suivantes :

- état de l'habitat rural et urbain;
- besoins en logements pour satisfaire à :
 - accroissement naturel
 - renouvellement du patrimoine immobilier
 - déplacement de population
 - remplacement des taudisavec en regard les superficies des terrains correspondantes;
- matériaux de construction et agrégats, le bois étant naturellement à discrétion.

EQUIPEMENT COMMERCIAL DE GROS

Ce sont les silos, les frigorifiques, les entrepôts. On ne trouve rien à ce sujet. Il nous a été dit que des silos à blé très importants devaient être construits au port de Gros-Cacouna.

EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET SOCIAUX

Nous visons ici les équipements relatifs à l'administration,

à la justice, à la santé, à l'enseignement, à la culture et aux loisirs. L'équipement administratif à l'échelon de la capitale régionale a été bien traité. Pour les autres, on ne trouve des renseignements à leur sujet - et seulement pour l'état actuel - que dans l'atlas. Le résumé à destination du gouvernement fait cependant état des équipements relatifs à l'administration, à la santé et à l'enseignement. Ils auraient dû figurer dans le Plan et avec un certain développement, car ils sont facteurs essentiels du développement urbain et l'un des moyens les plus efficaces dans la main de la puissance publique.

CULTURE ET LOISIRS

Cet aspect a été aussi négligé, bien qu'on en trouve certains éléments épars dans l'étude sectorielle sur le tourisme par exemple. Il aurait mérité de faire l'objet d'une attention spéciale.

ATLAS

Un recueil de cartes commentées, soit un atlas, est un élément essentiel de toute étude d'organisation de l'espace. Il devrait presque contenir l'ensemble des éléments du Plan pour aboutir, par des synthèses successives, au plan d'organisation de l'espace du territoire considéré.

Il existe une différence assez fondamentale entre un atlas de géographie, fait pour l'information générale et pour l'enseignement, et l'ensemble des documents cartographiques nécessaires à l'aménagement, orientés vers l'avenir.

Ce présent atlas est déjà beaucoup plus que l'illustration des textes. Il a une fin en soi dans le sens des prévisions d'aménagement, c'est indéniable. Mais pas assez franchement. On y trouve des notions qui ne sont pas exprimées dans les textes du Plan et réciproquement. Il occupe une position intermédiaire. Ce n'est pas un travail entièrement abouti.

Bien que l'atlas ait été reproduit à quelques centaines

d'exemplaires, peut-être aurait-on pu le concevoir de dimensions plus réduites avec une impression à dominante monochrome, pour permettre un tirage égal à celui des documents photocopiés.

On devrait trouver, dès le début, à différentes échelles :

- la carte administrative. Nulle part ne figure de façon nette la délimitation du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie.
- une carte situant le territoire-pilote par rapport au Québec et une autre par rapport au continent, avec les distances entre les principales villes et les voies importantes de communications;
- une carte du territoire-pilote avec le "contexte" territorial, Nouveau-Brunswick et Côte Nord, comme dans les cartes relatives au climat - la carte C.23 ; (infrastructure physique des moyens de transport) répond à ce désir; mais on ne le trouve qu'au troisième tiers de l'atlas.

Cet atlas traduit une certaine hétérogénéité dans la documentation.

La climatologie, par exemple, est assez développée. Est-on sûr de la qualité et de la valeur relative des collections de relevés qui ont permis une telle richesse de détails dans les renseignements ? Ces renseignements ont-ils par ailleurs une valeur certaine pour le but du développement global ?

Un ou deux schémas simplifiés rendraient sans doute plus de services. On souhaiterait une carte lithologique de l'ensemble du territoire-pilote en plus - ou à la place - de la carte morpho-sédimentologique de la région de Trois-Pistoles dont le caractère scientifique dépasse de beaucoup les besoins de l'aménagement.

Observations de détail sur l'atlas

Répartition du gibier : il est difficile de distinguer entre ce qui est fréquent et ce qui est rare.

La carte B 2 fournit une bonne représentation, par points, de localisation de la population. On aurait aimé pouvoir en rapprocher une carte du même type (et à même échelle) indiquant la localisation des emplois, notamment dans les secteurs secondaire et tertiaire.

Les planches B 4 (structure par âges de la population) et B 5 (évolution démographique) indiquent des prévisions du mouvement démographique pour 1966, 1971, 1976. N'est-ce pas un peu osé ? Surtout en rentrant dans le détail des localisations.

Le commentaire de B 4 se trouve à la fin de celui relatif à A 16 (les sols du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie).

Les planches B 6 et B 7 indiquent des pourcentages de population active dans les trois secteurs. Elles auraient été plus utiles si elles avaient fait apparaître en même temps, ce qui était facile, les chiffres de ces populations (dans le genre de la figuration par disques répartis en trois secteurs, comme pl. C 21).

Population rurale et urbaine : nous avons trouvé le critère de discrimination dans l'Annuaire du Québec.

Agriculture : Il n'est pas fait état du blé dans les productions, même secondaires; or, il est donné une carte du réseau des meuneries. Le blé est donc importé ? Ne serait-il pas intéressant de le mentionner ?

Il n'est fait état des abattoirs et de la commercialisation de la viande que dans une seule phrase incidente du commentaire.

Pêche : aucune indication sur le traitement et la commer-

cialisation du poisson.

Industrie : il manque la carte de répartition de ces industries suivant les diverses catégories. On ne connaît pas non plus ces catégories et les regroupements au sein de ces dernières. Il faut tout lire et visiter le pays pour s'apercevoir que ces industries consistent presque uniquement dans la transformation des produits des mines, de la culture, de la forêt et de la pêche.

Circulation : il manque l'indication linéaire des trafics par section de route et l'évolution entre deux dates résultant des comptages qui ont certainement été faits.

Equipements, on aimerait avoir une idée de leur capacité d'accueil.

Projets d'aménagement

E 1 - Evolution de la population active, 1961 - 1971. Cette planche ne semble pas à sa place. C'est une donnée du problème de l'aménagement. Elle pourrait sans doute devenir B7.

Dans les études à promouvoir, et dont la plupart porteraient sur les zones plus peuplées, plus actives, il y aurait intérêt à obtenir des cartes de synthèse du genre :

- Territoires favorables à

[agriculture sylviculture
---	-------------------------------------
- Sites favorables

[industrie portuaire industrie minière centre commercial important
---	---
- Obstacles au développement

[relief coupures artificielles
---	--
- Propositions globales coordonnées ; autrement dit, l'Atlas devrait se terminer par le plan d'aménagement territorial

contenu in fine dans le cahier IX (bleu) du Plan.

Tel qu'il est et malgré les imperfections relevées, ce recueil de cartes présente un grand intérêt et un effort méritoire. Néanmoins, pour l'étude d'un nouveau territoire, la conception devrait en être complètement révisée.

B V - REMARQUES SUR LES DEPENSES

On nous a demandé de porter, sur les études faites par le B.A.E.Q., non seulement un jugement sur leur qualité, mais aussi sur les dépenses correspondantes.

La compétence des auteurs, la pertinence des analyses et des raisonnements, tout cela nous paraît d'excellente qualité, en comparaison de toutes les études d'autres origines que nous connaissons.

Par contre, nous croyons que, si un tel genre d'étude doit être systématisé sur l'ensemble du pays (ce dont nous sommes convaincus), des économies pourraient certainement être faites et une présentation meilleure adoptée.

Sur le prix des études, que dire ?

Il nous paraît impossible de nous plonger dans les comptabilités, sûrement complexes, des dépenses effectuées. Et comment évaluer la "matière grise" ? Sur quels tarifs, en fonction de quel temps passé, en fonction de quelle "série de prix" fondée sur des expériences précédentes ?

Ce que nous pouvons, c'est comparer globalement à des coûts analogues, *mutatis mutandis*, relatifs à des études françaises de niveau comparable. Les Organismes d'étude d'aire métropolitaine (O.R.E.A.M.), installés et en cours d'installation en France, pour des surfaces plus réduites mais beaucoup plus peuplées, reçoivent un chiffre de l'ordre de 2 000 000 F par an pour établir, théoriquement

en deux ans, un schéma de structure de la région.

L'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement de la région Parisienne (I.A.U.R.P.) reçoit environ le triple de cette somme.

D'autres chiffres, concernant la mission Languedoc-Roussillon, ou des agences d'agglomération, nous amènent à estimer que l'ordre de grandeur des dépenses exposées par le B.A.E.Q. paraît tout à fait raisonnable, surtout s'agissant d'une première étude dans le genre.

Il faut noter également que le B.A.E.Q. a dû procéder à la collecte de documents, à la constitution de statistiques et de cartes qui, normalement, auraient dû lui être fournis par l'Administration (il faudra en tenir compte si l'on étend l'expérience aux autres régions).

Enfin, il faut reconnaître que, au cours de son travail de pionnier, le B.A.E.Q. a donné l'occasion de se former à un certain nombre de spécialistes. C'est un rôle d'enseignement qui, de toute manière, aurait occasionné des dépenses au Gouvernement. Les études ultérieures en seront certainement facilitées, rendues plus rapides et plus efficaces.

C. RECOMMANDATIONS POUR L'EXTENSION DE LA PLANIFICATION DANS LE QUEBEC

La prolifération des villes et des établissements humains de toute nature amène les Etats, ayant atteint un minimum de développement, à pratiquer une planification économique et spatiale. Le caractère de cette planification dépend du régime politique, selon lequel elle peut être autoritaire ou concertée, mais son emploi se généralisera obligatoirement, car c'est une "règle du jeu" indispensable entre des humains toujours plus nombreux sur une Terre dont les limites restent fixes.

Ces idées apparaissent révolutionnaires dans ceux des pays champions de la "libre entreprise" où de vastes espaces semblent permettre des développements sans contraintes. Mais l'expérience montre que de très nombreuses richesses ont été bêtement et définitivement gâchées, et que les jeunes générations, avides de culture, commencent à s'en rendre parfaitement compte.

En ce qui nous concerne, nous considérons comme évidente la nécessité d'étendre aux autres régions et à l'ensemble de la province une planification socio-économique intimement liée à une planification spatiale. L'une n'a guère de sens séparée de l'autre.

Nous avons dit le bien que nous pensions de l'action du B.A.E.Q. et de la participation; également les lacunes dans le domaine de la prévision dans le futur et dans celui des localisations.

Si la planification doit être généralisée, comment procéder ?

- Une première arme est en train de se forger : la législation sur l'urbanisme. Mais elle sera longue à polir et lente à démontrer son action bénéfique. Il faut donc la faire aboutir au plus vite (sans se cacher qu'elle a beaucoup de chances d'être imparfaite au début et devra être améliorée ensuite).
- On peut discuter indéfiniment pour savoir si la planification doit commencer à l'échelon national ou à l'échelon régional. Ce qui est certain c'est que la planification sera toujours boiteuse si l'un des deux échelons manque.

Il doit exister d'ailleurs de constants allers et retours, d'informations montant du territoire vers le Gouvernement et de directives descendant de ce dernier vers l'échelon local. Car cela concerne l'échelon local, les entreprises privées et mêmes les particuliers.

Peut-on espérer réunir, dans d'autres régions, des conditions favorables à "une participation" aussi efficace que celle réalisée dans le territoire-pilote ? Probablement. Déjà, le C.O.E.Q., par sa "section d'action régionale", a commencé à susciter la participation dans les autres régions par l'intermédiaire des conseil économiques régionaux qu'il a aidé à former dans plusieurs cas. Toutefois, il est difficile de savoir actuellement si la participation dans les autres régions sera aussi efficace que celle réalisée dans le territoire-pilote.

- Il est certain que la création, dans une dizaine de régions, d'un appareil (services, techniciens, crédits...) permettant d'animer la participation et d'en tirer tout le fruit n'est pas une mince affaire ! Même la création des services de planification à l'échelon provincial posera déjà des problèmes non négligeables, notamment en ce qui concerne la formation de techniciens qualifiés.

Aussi peut-il sembler raisonnable de commencer à constituer un service central (provincial) assez abondant pour pouvoir lancer dans les régions des éléments déjà formés pour animer la participation (encore faudra-t-il prévenir ces hommes qu'il sont destinés à des missions dans les régions, car les jeunes ont plutôt tendance à quitter la province pour "monter" vers la capitale).

Le premier travail de ce service central sera de définir un certain nombre de documents indispensables à obtenir de toutes les régions :

1 Données statistiques (population, équipements de toutes natures, publics et privés) chiffrées et représentées sur plans topographiques. A ce stade peut se poser le problème de la modification éventuelle du mode de recensement ainsi que de son contenu. Pour avoir de bonnes réponses, il faut poser les bonnes questions.

Cela met en jeu la normalisation des modes de représentation : échelles choisies pour les cartes (1/1 000 000, 1/50 000, 1/5 000 sont recommandées), légendes à y superposer (trames, signes, couleurs, textes, chiffres ...), car dans tous les domaines des rapprochements seront à faire entre régions voisines, en vue d'arbitrages.

Il faut noter la difficulté provenant du fait que certaines régions sont très urbanisées (Montréal) et d'autres beaucoup moins.

2 Actions proposées. Les mêmes problèmes se posent.

3 Certaines opérations indispensables à l'établissement des documents ci-dessus nécessitent d'assez longs délais. Il est donc recommandé d'envisager l'ensemble de ces opérations et de programmer leur réalisation dans le temps, en utilisant au moins sommairement la méthode des chemins critiques.

(méthode P.E.R.T. ou analogue) (1).

La définition des éléments de la documentation, le choix des documents qui devront avoir une large diffusion et de ceux qui seront réservés aux experts, tout cela rentre déjà dans la méthodologie des études. Cette dernière devrait être facilitée en grande partie grâce à l'expérience du B.A.E.Q. sur le territoire-pilote.

Il nous paraît utile d'insister cependant sur la prise de conscience, indispensable dès le début, d'une volonté d'aboutir à un plan d'aménagement complet, entraînant pour conséquences :

- une prospective tenant compte de certaines tendances à 25 ou 30 ans minimum;
- les conséquences urbanistiques à en déduire.

Il s'agit probablement là d'une petite révolution dans les esprits : elle nous paraît cependant indispensable, et mieux vaut la faire vite, d'autant qu'elle n'est ni dramatique ni coûteuse...

Nous pensons aussi absolument indispensable de ne pas séparer la planification des villes de celle des campagnes qui les entourent, car il y a de plus en plus de symbiose entre les deux.

Concernant la méthodologie au sens large, il faut aussi bien

(1) Le B.A.E.Q. a été amené à financer à la fois la production d'une documentation de base qui aurait dû exister, mais aussi un grand nombre d'études de détail confiées à des étudiants en fin d'études.

Peut-être des économies substantielles pourraient-elles être faites en suggérant, assez longtemps à l'avance, à certains professeurs de facultés, des sujets de thèses à proposer à leurs étudiants (à titre d'exemple, on pourrait évoquer l'intérêt d'une thèse - historique - sur ce qui va disparaître, tel que les paroisses marginales, avec collection de photographies de ce qui existe encore).

définir les mécanismes d'enclenchement de la planification générale (horizontale et spatiale) et les planifications particulières (verticales et sectorielles) propres à chaque département ministériel et à chaque profession.

Il est indispensable, non seulement que chaque ministère dispose en son sein d'un bureau de planification, mais qu'une coordination de ces différents organes de planification puisse être réalisée, tant à l'échelon provincial qu'à l'échelon régional.

Il semble bien que le C.P.A.R. ait été créé dans ce but. Mais sans doute est-il encore un peu réduit dans sa composition et il lui faudra surmonter les difficultés qu'il connaît depuis quelque temps.

De même, dans chaque région, un Préfet (ou Délégué) régional devrait assurer la coordination entre les divers chefs de services régionaux (placés sous ses ordres), en face des représentants de la population.

Ledit Préfet (ou Délégué) devrait disposer (outre éventuellement des chefs de services régionaux) d'un petit état-major de 3 ou 4 personnes (administrateur, urbaniste, ingénieur des réseaux de transport-voierie, eau, assainissement, etc...-, conseiller agricole) dotées d'un solide esprit d'équipe et, bien entendu de sérieuses compétences.

On ne doit pas se dissimuler les dimensions du problème, car il résulte de ces dernières lignes qu'il faut trouver au moins une cinquantaine d'hommes très qualifiés, rien que pour constituer l'appareil gouvernemental.

Et, bien entendu, il en faudra aussi un nombre important pour les études à mener sur le plan local.

Mais si, comme l'a dit Paul VI dans une récente encyclique: "le développement, c'est le nouveau nom de la Paix", cela

vaut sans doute la peine de les trouver, quitte à les former spécialement.

D. CONCLUSION

Notre mission comportait deux parties distinctes, selon lesquelles nous répartirons notre conclusion :

- A - donner un avis sur le travail du B.A.E.Q.
- B - tirer de ses conséquences des directives pour l'extension éventuelle de la planification aux autres régions de la province.

A Nous tenons tout d'abord à rendre un très sincère hommage au B.A.E.Q. pour le travail accompli, tant sur le plan intellectuel et moral que sur le plan pratique.

Tout d'abord, le B.A.E.Q. a fait rassembler une importante documentation indispensable, concernant notamment des renseignements qu'il aurait pu souhaiter avoir en main dès l'origine (statistiques, cartes, monographies, etc..).

Avec un bel enthousiasme de pionnier, le B.A.E.Q. s'est forgé une méthode de travail dont n'existait pas d'exemple éprouvé. Si certaines études peuvent être considérées comme un peu surabondantes, il faut les regarder comme le déchet inévitable à toute expérimentation. Mais les quelques légères "erreurs de cap" constatables ont été corrigées.

Tout cela a été réalisé dans un temps très court.

Pendant ce même temps a été obtenu un résultat particulièrement remarquable : la participation de la population et de ses représentants. Nous connaissons trop les difficultés en cette matière pour ne pas apprécier à sa juste valeur une

telle réussite. L'idée de la participation d'une population supposée retardataire et assez inerte pouvait sembler peu réaliste; or, dans l'ensemble, elle a été obtenue et s'est montrée efficace, au point que des éléments du projet sont déjà en cours de réalisation, avant même l'approbation officielle du plan par les instances supérieures. La population possédait donc des virtualités insoupçonnées. Encore fallait-il les révéler.

B Est-ce à dire que ces louanges méritées à l'adresse du B.A.E.Q. justifient l'extension des méthodes, employées par lui, à l'ensemble des territoires de la province ?

Nous ne le pensons pas, car il nous paraît surtout utile de faciliter la tâche de ceux qui devront planifier le développement du pays, et une si vaste action nécessite un certain nombre de préalables.

L'expérience-pilote a pu être faite grâce à la loi ARDA, qui visait expressément à "planifier le développement des régions qui ne participent pas à la croissance générale du pays".

A notre avis, cette notion d'"assistance à des déshérités" doit disparaître, au bénéfice d'une conception beaucoup plus large, notamment à l'échelle provinciale, où chacun doit avoir son rôle à jouer, plus ou moins important suivant sa place et ses possibilités, mais "à part entière" et dignement.

Car les auteurs du projet, tout en se défendant de faire un plan d'équipement ou d'aménagement, ont tendu à en faire un quand même, mais en n'y aboutissant pas tout à fait. Or, la planification doit être globale, tant au plan spatial et géographique qu'au plan humain.

On ne peut faire de plan économique sans tenir compte par exemple des transports, donc de l'équipement en infrastruc-

tures et moyens de communications, donc aussi des distances, des localisations géographiques, des possibilités en terrains: en cela, on rentre dans le domaine de l'urbanisme, au sens large, c'est-à-dire s'appliquant aux campagnes, aux réserves, aux parcs, aussi bien qu'aux villes.

On ne peut pas non plus faire abstraction des désirs, des intérêts, des volontés, donc de l'adhésion des citoyens qui seront les acteurs, les bénéficiaires ou les victimes des actions prévues: on rentre ici à la fois dans les domaines de l'éthique, des moeurs, de la politique.

Quelle que soit la valeur dynamique de la "libre entreprise", si chère au continent américain, il arrive un moment où le rapprochement des entreprises, la densité d'occupation du sol, les interactions inévitables, amènent à adopter une règle commune, librement concertée, qui évite l'anarchie et remplace la loi de la jungle inacceptable par des pays civilisés.

A une époque où l'on parle de plus en plus de culture, même l'aspect des agglomérations, qui est un indicateur évident du degré de civilisation, ne peut être négligé.

Or, dans tous ces domaines, il y a beaucoup à faire au Québec (comme dans toute l'Amérique... et une bonne partie de l'Europe). Si l'on commence à s'en apercevoir dans les grandes villes, et en particulier à Montréal, le problème est déjà posé un peu partout ailleurs et il est urgent d'éviter un gâchis que les facilités offertes par le progrès des techniques contribuent à développer.

Il est donc urgent que soit promulguée une législation permettant l'organisation concertée de l'avenir, rédigée avec la pleine conscience de la complexité du problème, qui n'est limité ni à l'urbanisme, ni à la planification économique, ni à la politique. Ces domaines sont intimement interdépendants et ne peuvent être traités séparément. La répartition

géographique des hommes, des matières premières, des produits, des équipements, des constructions, n'est qu'un aspect de la réalité. Un autre aspect de la même réalité est constitué par l'ensemble des activités, des services, des prix. Un troisième par les relations, les contrats, les hiérarchies entre les individus, les groupes, les collectivités. Et tout cela se trouve sous-tendu par le système des valeurs morales, intellectuelles, esthétiques. Aucune législation n'a su jusqu'ici réaliser l'harmonie entre tous ces éléments, peut-être parce qu'on a voulu décrire l'avenir de chacun d'eux - et qu'alors toute innovation bouscule les prévisions -, au lieu d'organiser les conditions de l'harmonie, qui, elles, peuvent être permanentes.

Il nous semble que le Québec est apte à prendre une initiative qui le portera à l'avant-garde en matière de planification. La taille du pays, sa situation géographique au débouché d'un continent, sa position au carrefour de plusieurs mentalités, la conscience qu'il prend de l'accord nécessaire entre l'individuel et le collectif, tout le désigne pour ce rôle. Jusqu'aux disparités étonnantes entre ses diverses régions, facteurs de tensions, donc d'action, sont favorables, en ce moment même, à une telle initiative.

Mais il faut être aussi sans illusion, et bien persuadé que le fonctionnement aisé des institutions à promouvoir demandera plusieurs années, et des approximations successives. Aussi faut-il procéder par étapes et franchir les premières aussi vite que possible.

Avant de clore ce rapport, il nous reste un bien agréable devoir à accomplir, celui d'exprimer, à toutes les personnalités qui ont bien voulu nous accueillir ou nous communiquer leurs travaux, nos remerciements les plus vifs. Non seulement nous n'avons fait, dans ce qui précède, que rassembler tout ce qui nous a été dit, montré, expliqué par elles, mais nous

avons, à cette occasion, enrichi nos connaissances de façon substantielle, dans une atmosphère de chaude sympathie. Nous leur en devons toute notre gratitude.

Paris, le 9 août 1967

A. INTRODUCTION	1
B. CHAPITRE I. LES ÉLÉMENTS DE LA THÉORIE DE LA FONDATION	2
1.1. Définitions et notations	2
1.2. Les axiomes de la théorie	3
1.3. Les théorèmes de la théorie	4
1.4. Les applications de la théorie	5
1.5. Les résultats de la théorie	6
1.6. Les conclusions de la théorie	7
1.7. Les perspectives de la théorie	8
1.8. Les références de la théorie	9
1.9. Les annexes de la théorie	10
1.10. Les bibliographies de la théorie	11
1.11. Les index de la théorie	12
1.12. Les tableaux de la théorie	13
1.13. Les figures de la théorie	14
1.14. Les schémas de la théorie	15
1.15. Les diagrammes de la théorie	16
1.16. Les graphes de la théorie	17
1.17. Les réseaux de la théorie	18
1.18. Les arbres de la théorie	19
1.19. Les chaînes de la théorie	20
1.20. Les cycles de la théorie	21
1.21. Les chemins de la théorie	22
1.22. Les distances de la théorie	23
1.23. Les longueurs de la théorie	24
1.24. Les largeurs de la théorie	25
1.25. Les hauteurs de la théorie	26
1.26. Les profondeurs de la théorie	27
1.27. Les surfaces de la théorie	28
1.28. Les volumes de la théorie	29
1.29. Les masses de la théorie	30
1.30. Les densités de la théorie	31
1.31. Les températures de la théorie	32
1.32. Les pressions de la théorie	33
1.33. Les vitesses de la théorie	34
1.34. Les accélérations de la théorie	35
1.35. Les forces de la théorie	36
1.36. Les moments de la théorie	37
1.37. Les énergies de la théorie	38
1.38. Les puissances de la théorie	39
1.39. Les travaux de la théorie	40
1.40. Les chaleurs de la théorie	41
1.41. Les entropies de la théorie	42
1.42. Les températures de la théorie	43
1.43. Les pressions de la théorie	44
1.44. Les vitesses de la théorie	45
1.45. Les accélérations de la théorie	46
1.46. Les forces de la théorie	47
1.47. Les moments de la théorie	48
1.48. Les énergies de la théorie	49
1.49. Les puissances de la théorie	50
1.50. Les travaux de la théorie	51
1.51. Les chaleurs de la théorie	52
1.52. Les entropies de la théorie	53
1.53. Les températures de la théorie	54
1.54. Les pressions de la théorie	55
1.55. Les vitesses de la théorie	56
1.56. Les accélérations de la théorie	57
1.57. Les forces de la théorie	58
1.58. Les moments de la théorie	59
1.59. Les énergies de la théorie	60
1.60. Les puissances de la théorie	61
1.61. Les travaux de la théorie	62
1.62. Les chaleurs de la théorie	63
1.63. Les entropies de la théorie	64
1.64. Les températures de la théorie	65
1.65. Les pressions de la théorie	66
1.66. Les vitesses de la théorie	67
1.67. Les accélérations de la théorie	68
1.68. Les forces de la théorie	69
1.69. Les moments de la théorie	70
1.70. Les énergies de la théorie	71
1.71. Les puissances de la théorie	72
1.72. Les travaux de la théorie	73
1.73. Les chaleurs de la théorie	74
1.74. Les entropies de la théorie	75
1.75. Les températures de la théorie	76
1.76. Les pressions de la théorie	77
1.77. Les vitesses de la théorie	78
1.78. Les accélérations de la théorie	79
1.79. Les forces de la théorie	80
1.80. Les moments de la théorie	81
1.81. Les énergies de la théorie	82
1.82. Les puissances de la théorie	83
1.83. Les travaux de la théorie	84
1.84. Les chaleurs de la théorie	85
1.85. Les entropies de la théorie	86
1.86. Les températures de la théorie	87
1.87. Les pressions de la théorie	88
1.88. Les vitesses de la théorie	89
1.89. Les accélérations de la théorie	90
1.90. Les forces de la théorie	91
1.91. Les moments de la théorie	92
1.92. Les énergies de la théorie	93
1.93. Les puissances de la théorie	94
1.94. Les travaux de la théorie	95
1.95. Les chaleurs de la théorie	96
1.96. Les entropies de la théorie	97
1.97. Les températures de la théorie	98
1.98. Les pressions de la théorie	99
1.99. Les vitesses de la théorie	100
1.100. Les accélérations de la théorie	101
1.101. Les forces de la théorie	102
1.102. Les moments de la théorie	103
1.103. Les énergies de la théorie	104
1.104. Les puissances de la théorie	105
1.105. Les travaux de la théorie	106
1.106. Les chaleurs de la théorie	107
1.107. Les entropies de la théorie	108
1.108. Les températures de la théorie	109
1.109. Les pressions de la théorie	110
1.110. Les vitesses de la théorie	111
1.111. Les accélérations de la théorie	112
1.112. Les forces de la théorie	113
1.113. Les moments de la théorie	114
1.114. Les énergies de la théorie	115
1.115. Les puissances de la théorie	116
1.116. Les travaux de la théorie	117
1.117. Les chaleurs de la théorie	118
1.118. Les entropies de la théorie	119
1.119. Les températures de la théorie	120
1.120. Les pressions de la théorie	121
1.121. Les vitesses de la théorie	122
1.122. Les accélérations de la théorie	123
1.123. Les forces de la théorie	124
1.124. Les moments de la théorie	125
1.125. Les énergies de la théorie	126
1.126. Les puissances de la théorie	127
1.127. Les travaux de la théorie	128
1.128. Les chaleurs de la théorie	129
1.129. Les entropies de la théorie	130
1.130. Les températures de la théorie	131
1.131. Les pressions de la théorie	132
1.132. Les vitesses de la théorie	133
1.133. Les accélérations de la théorie	134
1.134. Les forces de la théorie	135
1.135. Les moments de la théorie	136
1.136. Les énergies de la théorie	137
1.137. Les puissances de la théorie	138
1.138. Les travaux de la théorie	139
1.139. Les chaleurs de la théorie	140
1.140. Les entropies de la théorie	141
1.141. Les températures de la théorie	142
1.142. Les pressions de la théorie	143
1.143. Les vitesses de la théorie	144
1.144. Les accélérations de la théorie	145
1.145. Les forces de la théorie	146
1.146. Les moments de la théorie	147
1.147. Les énergies de la théorie	148
1.148. Les puissances de la théorie	149
1.149. Les travaux de la théorie	150
1.150. Les chaleurs de la théorie	151
1.151. Les entropies de la théorie	152
1.152. Les températures de la théorie	153
1.153. Les pressions de la théorie	154
1.154. Les vitesses de la théorie	155
1.155. Les accélérations de la théorie	156
1.156. Les forces de la théorie	157
1.157. Les moments de la théorie	158
1.158. Les énergies de la théorie	159
1.159. Les puissances de la théorie	160
1.160. Les travaux de la théorie	161
1.161. Les chaleurs de la théorie	162
1.162. Les entropies de la théorie	163
1.163. Les températures de la théorie	164
1.164. Les pressions de la théorie	165
1.165. Les vitesses de la théorie	166
1.166. Les accélérations de la théorie	167
1.167. Les forces de la théorie	168
1.168. Les moments de la théorie	169
1.169. Les énergies de la théorie	170
1.170. Les puissances de la théorie	171
1.171. Les travaux de la théorie	172
1.172. Les chaleurs de la théorie	173
1.173. Les entropies de la théorie	174
1.174. Les températures de la théorie	175
1.175. Les pressions de la théorie	176
1.176. Les vitesses de la théorie	177
1.177. Les accélérations de la théorie	178
1.178. Les forces de la théorie	179
1.179. Les moments de la théorie	180
1.180. Les énergies de la théorie	181
1.181. Les puissances de la théorie	182
1.182. Les travaux de la théorie	183
1.183. Les chaleurs de la théorie	184
1.184. Les entropies de la théorie	185
1.185. Les températures de la théorie	186
1.186. Les pressions de la théorie	187
1.187. Les vitesses de la théorie	188
1.188. Les accélérations de la théorie	189
1.189. Les forces de la théorie	190
1.190. Les moments de la théorie	191
1.191. Les énergies de la théorie	192
1.192. Les puissances de la théorie	193
1.193. Les travaux de la théorie	194
1.194. Les chaleurs de la théorie	195
1.195. Les entropies de la théorie	196
1.196. Les températures de la théorie	197
1.197. Les pressions de la théorie	198
1.198. Les vitesses de la théorie	199
1.199. Les accélérations de la théorie	200
1.200. Les forces de la théorie	201
1.201. Les moments de la théorie	202
1.202. Les énergies de la théorie	203
1.203. Les puissances de la théorie	204
1.204. Les travaux de la théorie	205
1.205. Les chaleurs de la théorie	206
1.206. Les entropies de la théorie	207
1.207. Les températures de la théorie	208
1.208. Les pressions de la théorie	209
1.209. Les vitesses de la théorie	210
1.210. Les accélérations de la théorie	211
1.211. Les forces de la théorie	212
1.212. Les moments de la théorie	213
1.213. Les énergies de la théorie	214
1.214. Les puissances de la théorie	215
1.215. Les travaux de la théorie	216
1.216. Les chaleurs de la théorie	217
1.217. Les entropies de la théorie	218
1.218. Les températures de la théorie	219
1.219. Les pressions de la théorie	220
1.220. Les vitesses de la théorie	221
1.221. Les accélérations de la théorie	222
1.222. Les forces de la théorie	223
1.223. Les moments de la théorie	224
1.224. Les énergies de la théorie	225
1.225. Les puissances de la théorie	226
1.226. Les travaux de la théorie	227
1.227. Les chaleurs de la théorie	228
1.228. Les entropies de la théorie	229
1.229. Les températures de la théorie	230
1.230. Les pressions de la théorie	231
1.231. Les vitesses de la théorie	232
1.232. Les accélérations de la théorie	233
1.233. Les forces de la théorie	234
1.234. Les moments de la théorie	235
1.235. Les énergies de la théorie	236
1.236. Les puissances de la théorie	237
1.237. Les travaux de la théorie	238
1.238. Les chaleurs de la théorie	239
1.239. Les entropies de la théorie	240
1.240. Les températures de la théorie	241
1.241. Les pressions de la théorie	242
1.242. Les vitesses de la théorie	243
1.243. Les accélérations de la théorie	244
1.244. Les forces de la théorie	245
1.245. Les moments de la théorie	246
1.246. Les énergies de la théorie	247
1.247. Les puissances de la théorie	248
1.248. Les travaux de la théorie	249
1.249. Les chaleurs de la théorie	250
1.250. Les entropies de la théorie	251
1.251. Les températures de la théorie	252
1.252. Les pressions de la théorie	253
1.253. Les vitesses de la théorie	254
1.254. Les accélérations de la théorie	255
1.255. Les forces de la théorie	256
1.256. Les moments de la théorie	257
1.257. Les énergies de la théorie	258
1.258. Les puissances de la théorie	259
1.259. Les travaux de la théorie	260
1.260. Les chaleurs de la théorie	261
1.261. Les entropies de la théorie	262
1.262. Les températures de la théorie	263
1.263. Les pressions de la théorie	264
1.264. Les vitesses de la théorie	265
1.265. Les accélérations de la théorie	266
1.266. Les forces de la théorie	267
1.267. Les moments de la théorie	268
1.268. Les énergies de la théorie	269
1.269. Les puissances de la théorie	270
1.270. Les travaux de la théorie	271
1.271. Les chaleurs de la théorie	272
1.272. Les entropies de la théorie	273
1.273. Les températures de la théorie	274
1.274. Les pressions de la théorie	275
1.275. Les vitesses de la théorie	276
1.276. Les accélérations de la théorie	277
1.277. Les forces de la théorie	278
1.278. Les moments de la théorie	279
1.279. Les énergies de la théorie	280
1.280. Les puissances de la théorie	281
1.281. Les travaux de la théorie	282
1.282. Les chaleurs de la théorie	283
1.283. Les entropies de la théorie	284
1.284. Les températures de la théorie	285
1.285. Les pressions de la théorie	286
1.286. Les vitesses de la théorie	287
1.287. Les accélérations de la théorie	288
1.288. Les forces de la théorie	289
1.289. Les moments de la théorie	290
1.290. Les énergies de la théorie	291
1.291. Les puissances de la théorie	292
1.292. Les travaux de la théorie	293
1.293. Les chaleurs de la théorie	294
1.294. Les entropies de la théorie	295
1.295. Les températures de la théorie	296
1.296. Les pressions de la théorie	297
1.297. Les vitesses de la théorie	298
1.298. Les accélérations de la théorie	299
1.299. Les forces de la théorie	300
1.300. Les moments de la théorie	301
1.301. Les énergies de la théorie	302
1.302. Les puissances de la théorie	303
1.303. Les travaux de la théorie	304
1.304. Les chaleurs de la théorie	305
1.305. Les entropies de la théorie	306
1.306. Les températures de la théorie	307
1.307. Les pressions de la théorie	308
1.308. Les vitesses de la théorie	309
1.309. Les accélérations de la théorie	310
1.310. Les forces de la théorie	311
1.311. Les moments de la théorie	312
1.312. Les énergies de la théorie	313
1.313. Les puissances de la théorie	314
1.314. Les travaux de la théorie	315
1.315. Les chaleurs de la théorie	316
1.316. Les entropies de la théorie	317
1.317. Les températures de la théorie	318
1.318. Les pressions de la théorie	319
1.319. Les vitesses de la théorie	320
1.320. Les accélérations de la théorie	321
1.321. Les forces de la théorie	322
1.322. Les moments de la théorie	323
1.323. Les énergies de la théorie	324
1.324. Les puissances de la théorie	325
1.325. Les travaux de la théorie	326
1.326. Les chaleurs de la théorie	327
1.327. Les entropies de la théorie	328
1.328. Les températures de la théorie	329
1.329. Les pressions de la théorie	330
1.330. Les vitesses de la théorie	331
1.331. Les accélérations de la théorie	332
1.332. Les forces de la théorie	333
1.333. Les moments de la théorie	334
1.334. Les énergies de la théorie	335
1.335. Les puissances de la théorie	336
1.336. Les travaux de la théorie	337
1.337. Les chaleurs de la théorie	338
1.338. Les entropies de la théorie	339
1.339. Les températures de la théorie	340
1.340. Les pressions de la théorie	341
1.341. Les vitesses de la théorie	342
1.342. Les accélérations de la théorie	343
1.343. Les forces de la théorie	344
1.344. Les moments de la théorie	345
1.345. Les énergies de la théorie	346
1.346. Les puissances de la théorie	347
1.347. Les travaux de la théorie	348
1.348. Les chaleurs de la théorie	349
1.349. Les entropies de la théorie	350
1.350. Les températures de la théorie	351
1.351. Les pressions de la théorie	352
1.352. Les vitesses de la théorie	353
1.353. Les accélérations de la théorie	354
1.354. Les forces de la théorie	355
1.355. Les moments de la théorie	356
1.356. Les énergies de la théorie	357
1.357. Les puissances de la théorie	358
1.358. Les travaux de la théorie	359
1.359. Les chaleurs de la théorie	360
1.360. Les entropies de la théorie	361
1.361. Les températures de la théorie	362
1.362. Les pressions de la théorie	363
1.363. Les vitesses de la théorie	364
1.364. Les accélérations de la théorie	365
1.365. Les forces de la théorie	366
1.366. Les moments de la théorie	367
1.367. Les énergies de la théorie	368
1.368. Les puissances de la théorie	369
1.369. Les travaux de la théorie	370
1.370. Les chaleurs de la théorie	371
1.371. Les entropies de la théorie	372
1.372. Les températures de la théorie	373
1.373. Les pressions de la théorie	374
1.374. Les vitesses de la théorie	375
1.375. Les accélérations de la théorie	376
1.376. Les forces de la théorie	377
1.377. Les moments de la théorie	378
1.378. Les énergies de la théorie	379
1.379. Les puissances de la théorie	380
1.380. Les travaux de la théorie	381
1.381. Les chaleurs de la théorie	382
1.382. Les entropies de la théorie	383
1.383. Les températures de la théorie	384
1.384. Les pressions de la théorie	385
1.385. Les vitesses de la théorie	386
1.386. Les accélérations de la théorie	387
1.387. Les forces de la théorie	388
1.388. Les moments de la théorie	389
1.389. Les énergies de la théorie	390
1.390. Les puissances de la théorie	391
1.391. Les travaux de la théorie	392
1.392. Les chaleurs de la théorie	393
1.393. Les entropies de la théorie	394
1.394. Les températures de la théorie	395
1.395. Les pressions de la théorie	396
1.396. Les vitesses de la théorie	397
1.397. Les accélérations de la théorie	398
1.398. Les forces de la théorie	399
1.399. Les moments de la théorie	400
1.400. Les énergies de la théorie	401
1.401. Les puissances de la théorie	402
1.402. Les travaux de la théorie	403
1.403. Les chaleurs de la théorie	404
1.404. Les entropies de la théorie	

TABLE DES MATIERES

	pages
A PRELIMINAIRES	1
A I Objet initial de la mission. Choix des chargés de mission.	1
A II Organisation de la mission.	3
A III Accomplissement de la mission. Difficultés rencontrées.	3
A IV Examen critique sommaire des limites adoptées pour le territoire-pilote.	5
A V Annexe n°1 : Références des trois chargés de mission. Annexe n°2 : Programme de visite dans la région-pilote de MM. Dufournet et Magnan, accompagnés de M. Claude Archambault du C.O.E.Q.	7 12
B AVIS SUR LES DOCUMENTS EXAMINES	17
B I Animation.	17
B II Remarques générales.	18
B III Remarques sur les études sectorielles. (l'agriculture, l'industrie et les mines, le tourisme)	23
B IV Compléments nécessaires. (milieu naturel du territoire-pilote, démographie, aspirations sociales, armature urbaine, urbanisme, infrastructure des communications, eau, énergie, habitat, équipement commer- cial de gros, équipements administratifs et sociaux, culture et loisirs, atlas)	29
B V Remarques sur les dépenses.	41
C RECOMMANDATIONS POUR L'EXTENSION DE LA PLANIFICATION DANS LE QUEBEC.	43
D CONCLUSION.	49

TABLE DES MATIÈRES

1	A PRÉLIMINAIRES
1	A I. Objet initial de la mission.
2	A II. Choix des champs de mission.
2	A III. Organisation de la mission.
3	A IV. Accomplissement de la mission.
3	A V. Difficultés rencontrées.
3	A VI. Examen critique sommaire des limites imposées pour le territoire-écluse.
3	A VII. Annexes et références des documents de mission.
3	A VIII. Annexes et références de sites dans la région-écluse de MM. Dubouat et Magnan, accompagnés de M. Claude Archambault de C. O. G.
12	B
12	AVIS SUR LES DOCUMENTS EXAMINÉS
12	B I. Annuaire.
18	B II. Rapports généraux.
20	B III. Rapports sur les études réalisées (l'agriculture, l'élevage et la forêt, la culture).
22	B IV. Compléments nécessaires (études de terrain-écluse, échantillons, appréciations locales, questions diverses, schémas, infrastructures des communications, eau, énergie, habitat, équipement commercial, etc.).
41	B V. Remarques sur les documents (voir annexes).
43	C RECOMMANDATIONS POUR L'EXTENSION DE LA FABRICATION DANS LE QUÉBEC
49	D CONCLUSION

Bookkeeper[®]
Deacidification for Libraries and Archives

February 2009

171999
CON