

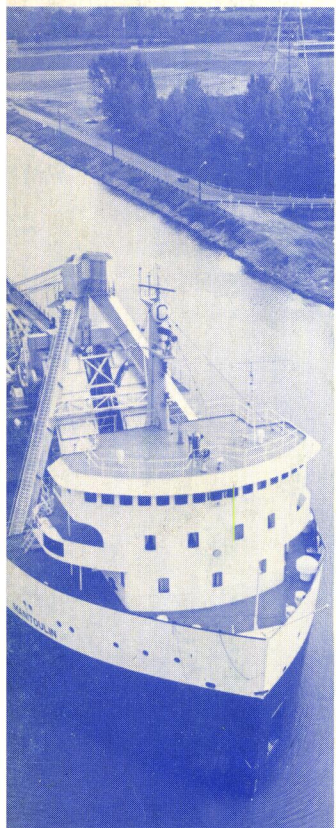
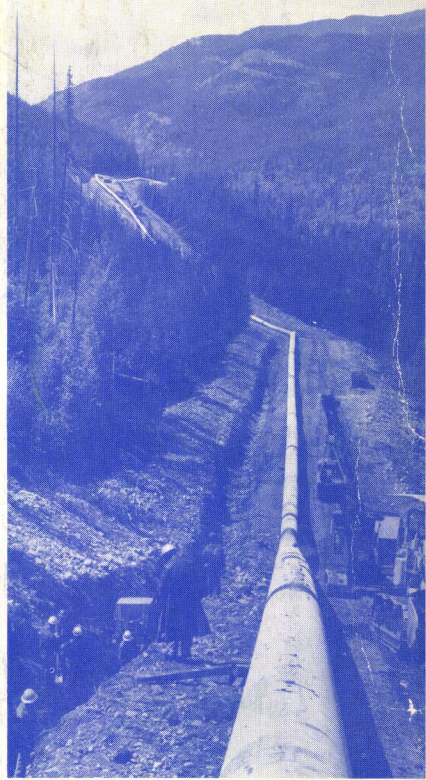
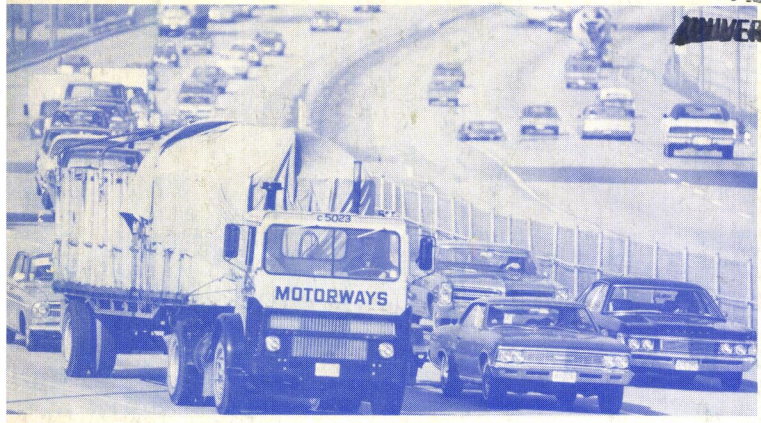
AICP 46-3
4-1

4-1

Les transports — un lien unificateur

Une étude de la série
Pour comprendre le Canada

P.B. BIBLIOTHEQUE
UNIVERSITE DE SHERBROOKE



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

UNIVERSITE DE SHERBROOKE



3 1156 00609 072 7

Les transports —un lien unificateur

**P.M. • MALINCHER
UNIVERSITE DE QUÉBEC**

© **Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1978**

C.U.I.O./C.I.U.C. 507B (12-78)

Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction	vii
Chapitre 1 <i>Rôle historique des transports au Canada</i>	1
Le défi historique des transports au Canada	1
L'importance des transports	2
Les questions actuelles que suscitent les transports	3
Un réseau évolué	3
Chapitre 2 <i>La fédération canadienne et le développement des transports</i>	5
Le Canadien National	5
Air Canada	6
La Transcanadienne	6
La Voie maritime du Saint-Laurent	7
Les pipe-lines	8
Résumé	9
Chapitre 3 <i>Les défis à relever</i>	11
Les besoins futurs d'investissements	11
Les liaisons intermodales	12
Les transports dans l'Arctique	12
Les services ferroviaires de voyageurs	12
L'industrie du matériel de transport	13
Le rétablissement du rôle de plaque tournante de Montréal	13
Résumé	14
Chapitre 4 <i>La contribution fédérale aux transports au Québec</i>	15
L'infrastructure	15
Les transports maritimes	15
Les transports ferroviaires	16
Les transports routiers	17

L'aviation civile	17
Résumé sur l'infrastructure.....	18
L'exploitation et l'entretien du réseau de transports.....	19
Les sièges sociaux des sociétés de la Couronne	19
La main-d'œuvre fédérale	19
L'industrie du matériel de transport.....	20
La construction navale.....	21
Le matériel roulant ferroviaire	22
La construction aéronautique.....	22
Résumé	23
Chapitre 5 <i>La souveraineté du Québec et ses implications pour le</i> <i>secteur des transports</i>	25
Le réseau intégré est-ouest	25
Les défis futurs dans le domaine des transports	26
Les négociations sur les transports	26
L'emploi au niveau fédéral	27
Les sièges sociaux.....	27
L'industrie du matériel de transport.....	27
L'hypothèse du maintien des relations commerciales actuelles	27
Résumé et conclusion	31

Avant-propos

Cette étude a été préparée pour le Bureau des relations fédérales-provinciales sous la direction de M. Paul H. MacNeil et avec la participation spéciale de Transports Canada.

Elle fait partie d'une série d'études publiées par le gouvernement du Canada en guise de contribution à la discussion publique.

On peut obtenir des exemplaires additionnels en écrivant au:

Centre d'information sur l'unité canadienne
C.P. 1986, Succursale «B»
Ottawa (Ontario)
K1P 6G6

BIBLIOTHÈQUE
UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE

Introduction

Le domaine des transports est tellement vaste que nous ne saurions traiter ici toutes les questions qui s'y rattachent et qui intéressent les Canadiens dans tout le pays. Nous nous pencherons plutôt sur certaines questions relatives aux transports, qui se rattachent au référendum promis par le gouvernement du Québec sur le statut futur de la province dans la fédération canadienne. Si ce rapport traite de points intéressant particulièrement les Québécois, il vise à contribuer à un dialogue entre tous les Canadiens sur l'unité canadienne.

L'actuel gouvernement du Québec a répété maintes fois qu'il visait pour la province la «souveraineté-association». L'aspect «souveraineté» du projet est assez clair: il correspond à un Québec indépendant qui détiendrait seul le contrôle des taxes et des dépenses publiques, siégerait aux Nations Unies, aurait sa propre constitution et son chef d'État. L'aspect «association» du projet est moins clair. Il semble désigner une union douanière et monétaire avec le reste du Canada, qui permettrait à un Québec souverain de continuer à bénéficier de certains arrangements commerciaux et monétaires.

Le Parti Québécois n'a pas de plan arrêté dans tous les détails pour le réseau de transports d'un Québec souverain. Jusqu'ici, cependant, le PQ a indiqué qu'un Québec indépendant devrait assumer l'entière responsabilité du réseau fédéral de transports dans la province (voies ferrées, Voie maritime du Saint-Laurent, ports, aéroports, immeubles et matériel), réorganiser ce réseau au Québec et mettre en place ses propres transporteurs.

Ces propositions seraient lourdes de conséquences pour le Québec et, en fait, pour le reste du Canada. Un certain nombre de questions, dont certaines des principales sont exposées ci-après, demandent réponse:

- Ces propositions sont fondées, au moins en partie, sur l'opinion du Parti Québécois selon laquelle le fédéralisme n'est pas rentable pour le Québec. Cependant, quel est le bilan historique et quelles ont été les réalisations sur le plan des transports? Le Québec en a-t-il en fait moins bénéficié que les autres provinces et les politiques nationales ont-elles nui à ses intérêts?
- Quels seraient les effets de la souveraineté du Québec sur son aptitude, ainsi que celle du reste du Canada, à répondre aux besoins et aux défis futurs en matière de transports? Un effort collectif présente-t-il des avantages? Des actions indépendantes pourraient-elles donner les mêmes résultats, et avec la même efficacité?

- Les Québécois pensent-ils que la province occupe une position géographique stratégique, ce qui lui donnerait un argument de poids, sur le plan des transports, dans une éventuelle négociation de la part du gouvernement péquiste sur la souveraineté politique de la province et sur son association économique avec le reste du Canada?
- Les Québécois sont-ils certains que Montréal et les autres grands centres de la province continueraient d'assumer et d'accroître leur rôle continental et international en matière de transports, si le Québec ne faisait plus partie de la fédération canadienne?
- Le siège d'un certain nombre d'organismes fédéraux (comme Air Canada et le CN) est situé au Québec; cela serait difficile à justifier—puisque'ils desservent l'ensemble du Canada—si le Québec se déclarait indépendant. Les Québécois sont-ils sûrs que des emplois de rechange viendraient combler le vide causé par le départ de ces organismes?
- Les propositions du Parti Québécois garantissent-elles le maintien et la promotion des liens commerciaux et des communications essentiels du Québec avec le reste du monde?
- Malgré certaines perturbations inévitables, l'obtention de la souveraineté se traduirait-elle pour le Québec, dans le domaine des transports, par des gains importants impossibles à réaliser dans la fédération canadienne?

Le secteur des transports jouant un rôle essentiel au Canada, les Québécois—et en fait tous les Canadiens—devront se pencher, au cours des mois à venir, sur des questions cruciales du genre de celles qui viennent d'être posées. Nous aimons à croire que ce rapport contribuera à cette réflexion.

Chapitre 1

Rôle historique des transports au Canada

L'histoire des transports au Canada donne une dimension particulière à la devise du pays, *A mari usque ad mare* (D'un océan à l'autre). À cet égard, ils ont fortement contribué à l'édification et à l'unification du pays, d'abord en reliant les régions d'est en ouest, puis en permettant d'accéder aux régions éloignées, plus au nord.

Le défi historique des transports au Canada

Avant la fédération, l'Amérique du Nord britannique se composait de petites colonies isolées. Celles-ci constituaient des entités bien distinctes, bien mieux reliées aux marchés mondiaux—la Grande-Bretagne et les États-Unis en particulier—qu'entre elles. Lorsque quatre des colonies décidèrent de se regrouper en une fédération en 1867, elles s'aperçurent qu'un nouveau réseau de transports serait nécessaire pour les relier et leur ouvrir l'ensemble du marché canadien. Aussi, l'établissement du chemin de fer intercolonial fut-il l'une des premières tâches de la nouvelle nation. Le chemin de fer fut ensuite prolongé jusqu'au Pacifique, pour respecter un engagement pris envers la Colombie-Britannique et étendre davantage le marché canadien. Les transports ont représenté un élément important dans les conditions d'adhésion de plusieurs provinces à la fédération.

La mise en place d'un réseau canadien de transports s'est révélée un formidable défi, ne serait-ce qu'en raison de l'immensité du pays et de la dispersion de la population. Le Canada est le deuxième pays au monde par sa masse continentale, qui s'étend sur plus de 5 000 kilomètres entre l'Atlantique et le Pacifique. Même si la population est concentrée au sud du pays, les grandes agglomérations sont éloignées les unes des autres. Les ressources sont abondantes, mais dispersées, beaucoup d'entre elles se trouvant dans des régions éloignées. Dans sa forme et dans sa nature, le réseau de transports a dû s'adapter à ces contraintes.

Le climat rigoureux a lui aussi représenté un obstacle de taille pour les promoteurs du réseau canadien de transports. Sa construction et son entretien sont très difficiles, voire parfois impossibles en hiver.

Il a également fallu compter avec le relief. Les Rocheuses se dressent comme une barrière entre le Pacifique et les Prairies. Les étendues d'assise rocheuse et de muskeg, au nord-est du lac Supérieur, ont eu tendance à séparer l'est et l'ouest du Canada. Dans le Grand Nord, enfin, le pergélisol a posé des problèmes particulièrement difficiles et a nécessité des techniques spéciales de construction.

Malgré toutes ces difficultés et d'autres encore, les secteurs public et privé ont conjugué leurs efforts pour édifier au Canada un réseau de transports multimodal, qui revêt une importance énorme et croissante pour le bien-être de tout le pays.

L'importance des transports

Les Canadiens dépendent plus des transports que la plupart des autres pays occidentaux:

- Le Canada est une grande nation commerçante qui vend environ un cinquième de sa production à l'étranger. Il exporte de grandes quantités de ressources tels des céréales, de la potasse, du soufre; des produits transformés tels de la pâte à papier, des métaux et des articles manufacturés, comme des automobiles, du papier journal, des machines agricoles, tout en important beaucoup de produits alimentaires ou manufacturés. Pour maintenir et améliorer sa situation commerciale, le Canada a besoin d'un réseau de transports moderne et efficace.
- En tonnes-kilomètres par tête, le transport des produits est plus élevé au Canada que partout ailleurs dans le monde occidental—à cause, en partie, de l'acheminement des ressources naturelles vers des marchés éloignés.
- Les Canadiens sont très mobiles, se classant au deuxième rang dans le monde pour la distance parcourue par habitant.

Vu cette importance des transports, il n'est pas étonnant que le Canada dépense chaque année relativement plus à ce titre que la plupart, sinon la totalité, des autres pays industrialisés. Ces dernières années, les dépenses totales de transport ont représenté, selon les estimations, environ 12 p. 100 du Produit national brut¹; en 1978, cela équivaldrait à peu près à \$24 milliards. Des dépenses de cet ordre constituent évidemment un stimulant important de même qu'une lourde charge pour l'économie. Par exemple, l'industrie du matériel de transport employait 162 000 personnes et réalisait en 1976 un chiffre d'affaires de \$13 milliards. La vitalité économique de villes comme Montréal, Winnipeg, Vancouver, Halifax et Saint-Jean dépend beaucoup des transports. Il en est de même de beaucoup d'autres agglomérations, trop nombreuses pour qu'on les énumère.

¹ Ce chiffre comprend l'ensemble des dépenses consacrées aux services et au matériel de transport.

Les questions actuelles que suscitent les transports

Il serait surprenant qu'un secteur de cette importance ne pose pas de problèmes. Au niveau individuel, c'est le banlieusard qui est pris dans les embouteillages aux heures de pointe, tandis que l'industriel s'inquiète des délais de livraison.

Au niveau provincial ou régional, les questions ont tendance à être plus difficiles à résoudre, souvent parce qu'elles ont pour origine des décisions prises il y a longtemps (comme la Politique nationale de 1879). Ainsi, dans les Prairies, on se préoccupe des tarifs de transport des marchandises, des fermetures de voies ferrées, de la disponibilité de wagons-trémies pour les céréales et du rôle de la politique fédérale des transports dans le développement régional. Dans les provinces de l'Atlantique, se posent un certain nombre de problèmes chroniques relatifs aux subventions ainsi qu'à la disponibilité et au niveau des services de transport.

Ce sont là des questions bien réelles. Les solutions, cependant, pourraient être très coûteuses ou exiger d'importants compromis d'un genre ou de l'autre. Sans vouloir nier l'importance de ces questions, on pourrait remarquer qu'elles font ressortir l'aspect négatif du réseau de transports. Il semble d'ailleurs que cela soit plutôt la tendance, lorsqu'on étudie le réseau canadien des transports, d'en dégager les problèmes.

Un réseau évolué

L'aspect positif—souvent considéré comme un fait acquis—est que nous disposons d'un réseau de transports plurimodal très perfectionné qui relie tout le pays d'est en ouest, donne accès à un grand nombre de localités du Grand Nord auparavant isolées et contribue considérablement à l'unité canadienne au plan tant économique que politique. Ce réseau favorise le rôle de grand pays commerçant du Canada, lui permet de se classer au premier rang pour le transport des marchandises et permet d'offrir un service de transport de voyageurs de grande qualité, malgré les conditions défavorables engendrées par le climat, la densité de la population et les distances.

Chapitre 2

La fédération canadienne et le développement des transports

Pour étayer son argumentation en faveur de la souveraineté, le Parti Québécois a attiré l'attention sur les faiblesses qu'il perçoit dans la fédération canadienne. Il laisse toutefois dans l'ombre les réalisations remarquables qui ont été permises par l'union des dix provinces et le fonctionnement de notre régime politique fédéral-provincial.

Un historique—même bref—des transports au Canada permet de dresser une liste impressionnante de réalisations. Nombre d'entre elles ont exigé la coordination, la planification et l'appui financier de toutes les régions, tâches qui ont été facilitées par le gouvernement du Canada. On peut citer, à titre d'exemple, la construction des premiers canaux, le CPR et le CNR, la création d'Air Canada, la Transcanadienne et la Voie maritime du Saint-Laurent. Les sections qui suivent décrivent brièvement certaines de ces réalisations.

Le Canadien National

Le gouvernement canadien a joué un rôle capital dans la construction d'un grand nombre de voies ferrées importantes dans le pays, comme l'Intercolonial, le Canadien Pacifique, la ligne de la baie d'Hudson, celle du Grand Lac des Esclaves. Sa participation est allée de la construction et de l'exploitation des voies (Intercolonial) à leur financement (Grand Lac des Esclaves). Le gouvernement fédéral a aussi subventionné plusieurs lignes afin d'atteindre certains objectifs nationaux (comme le développement régional ou l'accès au Grand Nord).

En grande partie grâce à cette participation fédérale, le Canada possède maintenant deux des plus grands réseaux ferroviaires du monde, le Canadien Pacifique, société privée qui a terminé sa liaison transcontinentale en 1885, et le Canadien National.

Les Chemins de fer du Canadien National, société de la Couronne créée en 1922 par le gouvernement du Canada, ont regroupé plusieurs réseaux ferroviaires distincts en mauvaise posture financière, en un seul réseau transcontinental intégré. Lorsque Terre-Neuve entra dans la fédération, en 1949, son chemin de fer s'intégra aussi au réseau du CN. À l'heure actuelle, c'est le CN qui exploite la plus grande longueur de voies au Canada, soit environ 10 720 kilomètres de voies principales, qui desservent les dix provinces ainsi que la région du Grand Lac des Esclaves dans les Territoires du Nord-Ouest.

Le CN est la plus grande entreprise de services publics du pays, avec un bilan de \$4,7 milliards en 1977, des recettes d'exploitation de \$2,7 milliards et un personnel dépassant 78 600 personnes. Le CN exploite en outre des sociétés

de camionnage, des hôtels, des biens immobiliers, des installations de télécommunications et une filiale ferroviaire américaine. Son siège social se trouve à Montréal.

Grâce à son vaste réseau ferroviaire dans toutes les provinces, le CN a contribué à réaliser l'un des objectifs fondamentaux des Pères de la Confédération, soit l'expansion et la consolidation du marché commun canadien. Bien que les autres modes de transport aient plus tard causé des difficultés au CN, entre autres sociétés ferroviaires, bien peu de gens remettraient en question sa contribution à l'établissement du réseau intégré de transport est-ouest qui cimente l'unité du pays.

Air Canada

Le gouvernement du Canada a été le premier à établir et à entretenir un service aérien d'un océan à l'autre. Créée en 1937 avec le statut de société de la Couronne, la *Trans-Canada Airlines* (TCA) devait assurer un service postal interurbain ainsi qu'un service de transport de voyageurs pour répondre aux besoins tant intérieurs qu'internationaux. L'après-guerre vit la TCA se développer rapidement, pour être rebaptisée Air Canada en 1964.

Air Canada offre actuellement des services de transport de voyageurs, un service postal et un service de fret sur un réseau comptant au moins 64 destinations au Canada, aux États-Unis, en Europe, en Afrique, en Inde, aux Bermudes et dans les Antilles. Cette société se classe à peu près au neuvième rang des grandes compagnies aériennes du monde par sa taille. Son actif net est de \$956 millions; elle employait, en 1977, plus de 20 400 personnes. Son siège social se trouve à Montréal.

Même si une société comme Air Canada avait pu à la longue voir le jour à la suite d'initiatives privées, l'action du secteur public a permis de la mettre en place plus vite, fournissant ainsi au pays un autre moyen de renforcer le marché commun canadien.

La Transcanadienne

Au cours de la première moitié de ce siècle, le gouvernement du Canada aida financièrement la construction d'un certain nombre de routes provinciales susceptibles d'être ultérieurement reliées en un réseau interprovincial. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, la nécessité d'une route transcanadienne s'imposa.

Amorcée en 1950, cette formidable entreprise coûta au total \$1,4 milliard, dont \$900 millions fournis par le gouvernement du Canada.

Dans l'ensemble du pays, les travaux revinrent finalement beaucoup plus cher que prévu. Ce fut également le cas au Québec, où, selon un auteur, quand la province se décida enfin à participer à l'entreprise, elle fit astucieusement passer l'autoroute en plein cœur de Montréal, ce qui nécessita de coûteux achats de terrains, l'élargissement de l'autoroute, la construction d'un pont-

tunnel complexe à travers le Saint-Laurent et, bien sûr, l'accroissement de l'aide fédérale¹. Au Québec, le programme de la Transcanadienne comporta la construction de plus de 600 kilomètres d'une artère essentielle qui raccordait les principales zones commerciales. Les contributions fédérales à la province se chiffèrent à \$175 millions.

La Transcanadienne témoigne de ce que permet d'accomplir la mise en commun des richesses et de l'énergie de la nation. Sans ce genre de fédéralisme coopératif, le développement du marché commun canadien et les liaisons est-ouest auraient été entravés.

La Voie maritime du Saint-Laurent

La construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, réseau moderne de canaux, pendant les années 1950, a beaucoup bénéficié à l'économie nationale. De 1959 à 1976, le tonnage annuel transitant par ce réseau a augmenté de plus de 250 p. 100 pour atteindre près de 65,5 millions de tonnes métriques. Plusieurs nouveaux emplois ont été créés, les exportations de produits canadiens ont été grandement facilitées et un certain nombre d'entreprises se sont considérablement développées.

Cette évolution a eu des effets positifs dans toutes les régions du Canada. Un certain nombre de porte-parole du PQ prétendent cependant que la Voie maritime est un exemple d'initiative fédérale qui a joué au détriment de l'économie du Québec, favorisant l'implantation de nouvelles entreprises manufacturières en Ontario et contribuant à la stagnation ou au recul des activités maritimes au Québec, notamment dans le port de Montréal. Il semble incroyable qu'une réalisation technique et financière aussi considérable que la Voie maritime du Saint-Laurent, à laquelle ont participé cinq gouvernements², puisse être citée comme un exemple de fédéralisme non rentable. La Voie maritime du Saint-Laurent a-t-elle réellement été non rentable pour le Québec? Il serait certes prétentieux de vouloir dresser un bilan exact; cependant, les faits suivants permettent de remettre en question l'affirmation du PQ:

- Quand la Voie maritime fut construite, l'assise industrielle des économies de l'Ontario et du Québec était déjà bien établie; la croissance ultérieure s'est inscrite, pour l'essentiel, dans la voie déjà tracée; on pourrait fort bien retourner la relation de cause à effet prétendument établie entre la Voie maritime du Saint-Laurent et la croissance démographique et industrielle plus lente du Québec, en soutenant que la Voie maritime a aidé à relier la province à une région en développement rapide.

¹ John T., Saywell, *Across Mountain and Muskeg: Building the Canadian Transportation System*, Ottawa, Conseil économique du Canada, février 1975, p. 160-161.

² Soit ceux du Canada, des États-Unis, de l'Ontario, du Québec et de l'État de New York.

- Les industries manufacturières des provinces centrales ont recouru à des moyens de transport autres que la Voie maritime (par exemple, la route et le rail) pour satisfaire leurs principaux besoins de transport. En 1976, par exemple, environ 7 p. 100 seulement des marchandises empruntant la Voie maritime consistaient en produits manufacturés.
- Si le port de Montréal a vu diminuer son tonnage entre 1957 et 1975, les activités portuaires ont baissé bien plus encore à Toronto (plus de 40 p. 100). Par contre, l'activité des ports de la Côte Nord du Québec a progressé considérablement. Bien que ce dernier phénomène ne soit pas attribuable uniquement à la Voie maritime, celle-ci y a certainement contribué. Une économie vigoureuse et prospère s'est développée depuis sur la Côte Nord du Québec.
- Entre 1957 et 1975, l'activité totale des ports de l'Ontario a augmenté de 38 p. 100, comparativement à 112 p. 100 dans les ports du Québec.
- Le trafic international, dans les ports du Québec, s'est accru de 155 p. 100 au cours de la même période.
- Les ports du Québec situés sur le Saint-Laurent participent maintenant beaucoup plus à l'entreposage et à l'exportation des céréales canadiennes.
- Les ports du Québec ont aussi pu obtenir plus de la moitié du trafic total transitant par la Voie maritime.
- Enfin, l'ouverture de la Voie maritime a soutenu les chantiers navals du Québec, contribuant à la construction de quelque 35 nouveaux cargos destinés aux Grands lacs et permettant au Québec de recevoir pour environ \$250 millions de contrats.

Ces quelques faits préliminaires laissent à penser que la Voie maritime a eu des conséquences très positives et un effet stimulant pour l'ensemble de l'économie québécoise.

Les pipe-lines

Les pipe-lines ont au Canada une histoire relativement brève, puisqu'elle ne couvre qu'une trentaine d'années. Malgré cela, les oléoducs et les gazoducs couvrent maintenant plus de kilomètres au Canada que les voies ferrées.

Le pétrole de l'Ouest canadien est acheminé sur le marché intérieur par un ensemble d'oléoducs, dont les principaux sont celui de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*, qui dessert la Colombie-Britannique, et le réseau de l'*Interprovincial Pipe Lines*, qui relie Edmonton au sud de l'Ontario. Après la crise pétrolière de 1973, le gouvernement fédéral a instauré une nouvelle politique comportant notamment l'extension de l'oléoduc interprovincial de Sarnia à Montréal sur quelque 836 kilomètres; cette entreprise a été menée à bien en 1977.

Bien qu'on ait découvert du gaz naturel dès 1883 en Alberta, il a fallu attendre 1956 pour voir se construire un gazoduc interprovincial. Le premier de ces gazoducs, appartenant à la *Trans-Canada Pipelines*, relie Edmonton à Winnipeg, où il se divise en deux branches qui acheminent toutes deux le gaz vers le sud de l'Ontario. L'une d'entre elles a été prolongée jusqu'à Montréal et au-delà, jusqu'à Philipsburg (Québec), près de la frontière. Conformément à la politique fédérale, l'approvisionnement du Québec en gaz naturel doit être augmenté; à cette fin, deux nouveaux projets de prolongement de gazoducs au Québec ont récemment été soumis à l'attention du gouvernement.

Si la construction de tous les pipe-lines interprovinciaux et internationaux au Canada a été financée par le secteur privé, le gouvernement fédéral a joué un rôle actif par l'orientation, la réglementation et l'octroi de permis, veillant à ce que les pipe-lines nécessaires soient construits à un moment et d'une façon conformes aux besoins généraux du pays. Jusqu'ici, le gouvernement fédéral a veillé au développement est-ouest des pipe-lines et à l'acheminement des combustibles fossiles canadiens vers la plupart des régions du pays. Si ces initiatives n'avaient pas été menées à bien, grâce au mécanisme de coopération de la fédération canadienne, le Québec dépendrait aujourd'hui entièrement de l'étranger pour son approvisionnement en combustibles fossiles.

Résumé

Depuis la Confédération, le gouvernement du Canada a joué un rôle de premier plan dans la mise en place et le financement des éléments essentiels de notre réseau pancanadien de transports, de sorte que nous disposons aujourd'hui d'un réseau plurimodal perfectionné qui contribue considérablement à l'unité économique et politique est-ouest du pays. Le Canadien National, Air Canada, le réseau de pipe-lines, la Transcanadienne et la Voie maritime du Saint-Laurent symbolisent la réalisation de l'un des objectifs fondamentaux des Pères de la Confédération: l'expansion et la consolidation du marché commun canadien d'un océan à l'autre. On aurait pu en donner un certain nombre d'autres exemples, comme:

- la Garde côtière canadienne, avec ses 160 bâtiments et ses 2 000 officiers et marins, qui fournissent toute une gamme de services essentiels au transport maritime dans les eaux côtières et le Saint-Laurent;

- l'aménagement et l'entretien, par le gouvernement du Canada, de plusieurs centaines de ports;
- la mise en place, par le gouvernement fédéral, de presque toutes les infrastructures aéroportuaires du pays (pistes, aéroports, aides à la navigation, ...).

La nature de la fédération canadienne a permis de réaliser ces projets d'intérêt national et régional. On peut se demander quels modes de transports existeraient aujourd'hui entre Halifax et Saint-Jean et Vancouver et Victoria si nous avions eu depuis un peu plus d'un siècle, non pas un pays uni mais des entités politiques autonomes, dont les plans et réalisations auraient été dictés par leurs intérêts particuliers. De même, quel réseau de transports auraient aujourd'hui les États-Unis s'ils avaient été constitués, non par une fédération, mais par le vague regroupement de cinquante États «indépendants»? Au Canada comme aux États-Unis, deux pays à régime fédéral extrêmement souple, l'unification a permis des réalisations remarquables.

Chapitre 3

Les défis à relever

Nous venons de voir comment la fédération canadienne avait favorisé historiquement la mise en place d'un réseau de transports perfectionné dans le pays. Le projet souverainiste du Québec sous-entend que, même si la fédération a joué un rôle utile à cet égard dans le passé, elle n'aura pas à le faire à l'avenir. Il faut croire que les tenants de cette thèse n'ont décelé que peu de problèmes futurs dans le domaine des transports, ou jugent le Québec capable de régler tout seul les problèmes susceptibles de se poser. Le secteur des transports pose cependant un certain nombre de défis qui permettent de mettre en doute ce raisonnement.

Les besoins futurs d'investissements

On ne prévoit pas de transformation radicale des moyens de transport des voyageurs au cours de la prochaine décennie au Canada. Ce sont les voyages aériens qui devraient connaître l'essor le plus rapide suivis du rail, de l'autocar et de l'automobile. Cette dernière continuera de dominer les transports interurbains, ce qui alimentera une vigoureuse demande de routes et d'autoroutes nouvelles.

La prochaine décennie verra cependant un accroissement très sensible des besoins d'investissement dans le domaine des transports. Selon des estimations récentes, ces besoins pourraient dépasser \$30 milliards, c'est-à-dire s'élever à presque \$3 milliards par an, entre 1978 et 1990—compte non tenu des constructions ou des prolongements de pipe-lines.

C'est là une somme formidable. En outre, les marchés de capitaux risquent d'être soumis à de fortes tensions au cours des cinq à dix prochaines années, ce qui mettrait les grands projets d'investissement en concurrence face à une offre limitée de fonds. Il se peut aussi que les transports attirent relativement peu les investisseurs privés en raison d'une rentabilité faible par le passé, de risques élevés et de la possibilité de réaliser ailleurs des profits supérieurs. Aussi, une forte participation de l'État risque-t-elle d'être nécessaire si l'on veut que le réseau de transports se développe au même rythme que le pays et les régions. Une coordination et une collaboration poussées—comme celles que favorise le régime fédéral—seront nécessaires entre les gouvernements pour que ces investissements contribuent au maximum au caractère intégré et unifié du réseau de transports. Cela est important pour le Québec, qui dépend beaucoup plus que les autres provinces du marché canadien pour écouler sa production industrielle. Dans ce contexte, il est très douteux que l'indépendance ou la souveraineté serve les intérêts du Québec.

Les liaisons intermodales

Même si les dernières décennies ont vu le transport des voyageurs et l'acheminement des marchandises s'améliorer considérablement dans tout le pays, il y a encore beaucoup à faire pour intégrer les divers modes de transport et améliorer ainsi l'efficacité globale du système. L'aéroport de Mirabel, par exemple, pose le problème de l'intégration des vols intérieurs et internationaux ainsi que de l'accès à l'agglomération montréalaise. Malgré les importants progrès réalisés à cet égard, le potentiel de Mirabel ne pourra être entièrement exploité sans de nouvelles initiatives des gouvernements fédéral et provincial. Il ne fait aucun doute qu'un Québec souverain s'occuperait de la question, mais il faut bien voir que cela l'obligerait encore à collaborer avec le gouvernement fédéral et avec d'autres autorités. Vu l'interdépendance économique, l'emplacement géographique et les fonctions de l'aéroport de Mirabel, la consultation et la collaboration entre gouvernements sont essentielles; rien ne permet de croire qu'une évolution vers la souveraineté simplifierait les choses pour le Québec.

Les transports dans l'Arctique

L'Arctique est considéré comme la dernière région vierge du Canada: elle est éloignée des grands centres, riche en ressources, peu peuplée et sous-développée. Au cours des prochaines décennies, maintes activités économiques nouvelles prendront naissance dans le Grand Nord canadien, au profit de ses habitants et de la population du reste du pays.

Par exemple, l'exploitation du gaz naturel dans le Haut-Arctique, combinée à l'utilisation de transporteurs de gaz naturel liquéfié, offrira des possibilités et des avantages nouveaux aux habitants des provinces de l'Atlantique et du Québec. Cependant, avant de pouvoir exploiter l'Arctique et ses ressources, il faudra résoudre un certain nombre de problèmes de transport. À cet égard, le gouvernement fédéral intensifie ses efforts d'amélioration des réseaux routier, aérien, maritime et ferroviaire. On étudie, par exemple, un brise-glace de catégorie 10, d'un coût de \$300 millions, qui permettrait à la Garde côtière canadienne de garder les eaux arctiques ouvertes à la navigation.

Il semble que chacune des provinces ait intérêt à se joindre au reste du Canada pour relever le défi de l'Arctique, au lieu d'envisager individuellement les investissements à faire à ce titre dans le domaine des transports.

Les services ferroviaires de voyageurs

Un autre défi consiste à améliorer le transport ferroviaire des voyageurs dans tout le pays. À cette fin, le gouvernement fédéral a récemment créé Via Rail, une société de la Couronne, qui prendra en charge tous ces services.

Au Québec, ce défi présente des possibilités réelles d'amélioration du service de transport des voyageurs, d'investissements et de création d'emplois. La société Via Rail accorde la priorité au couloir Québec-Windsor, qui traverse

la région la plus densément peuplée du pays. On a déjà consacré quelque \$13 millions à l'amélioration de la voie principale dans ce couloir. L'acquisition de matériel roulant stimulera considérablement l'industrie du matériel de transport. La construction des dix premières rames (22 locomotives et 50 voitures) a récemment été adjugée à MLW-Bombardier, une entreprise du Québec, pour une somme de \$90 millions. L'amélioration du service de transport des voyageurs dans tout le pays comportera donc un certain nombre d'avantages pour le Québec, comme pour les autres provinces.

L'industrie du matériel de transport

L'industrie du matériel de transport joue un rôle important dans l'économie du pays. Ainsi, en 1976, elle représentait un chiffre d'affaires de \$13 milliards et 162 000 emplois.

Elle occupe aussi une place très appréciable au Québec. La survie et la prospérité de plusieurs secteurs de cette industrie au Québec—qui emploie au total 30 800 travailleurs—dépendent fortement du gouvernement du Canada.

Certains des secteurs de cette industrie font actuellement face à de graves problèmes commerciaux. La solution de ces problèmes et l'expansion des marchés exigent une participation conjointe des secteurs public et privé dans l'ensemble du Canada.

Le rétablissement du rôle de plaque tournante de Montréal

Historiquement, l'essor économique de Montréal lui a valu le rôle de plaque tournante, grâce auquel la ville desservait une bonne partie de la province et redistribuait les mouvements interprovinciaux et internationaux de marchandises et de voyageurs. C'est pourquoi de nombreuses entreprises de transport ont installé leur siège à Montréal, comme le Canadien Pacifique, le Canadien National et Air Canada; ces grandes sociétés sont actives dans tout le pays. Durant les dernières décennies, on a vu cependant la ville perdre progressivement de ses avantages au plan des transports, en raison de l'évolution des techniques et du profil des échanges en Amérique du Nord.

Montréal ne domine plus comme autrefois l'activité portuaire dans l'Est du Canada (encore que cela ait été compensé, et au-delà, par les gains enregistrés ailleurs dans la province, les ports du Québec ayant vu leur part de l'activité portuaire totale au Canada passer de 32 à 38 p. 100 entre 1956 et 1976). L'une des principales causes du déclin de l'activité dans le port de Montréal a été l'augmentation considérable de la taille des navires, dont les plus gros ont un tirant d'eau trop important pour le port (9,7 mètres). Une bonne partie du trafic s'est donc dirigée vers les ports de l'Est qui, contrairement à Montréal, peuvent offrir une navigation sans glaces, des fonds supérieurs et une rotation plus rapide sur l'Atlantique Nord. Cette évolution technique est peut-être cependant dépassée en importance par le renforcement des liens commerciaux avec les États-Unis et le déplacement général du centre de l'activité économique nord-américaine vers le sud-ouest.

Une tâche importante, au cours des prochaines années, consistera à faire retrouver à Montréal son rôle de plaque tournante, dans le domaine du transport, afin de donner un deuxième souffle à l'économie de la ville et des environs. Ce processus est déjà en marche. Les investissements fédéraux à Mirabel en ont été l'une des premières étapes. Les gouvernements fédéral et provincial collaborent actuellement à la mise en place d'un parc industriel à Mirabel, afin d'y compléter et d'y développer le trafic aérien.

Comme nous l'avons déjà indiqué, une bonne partie du rôle de Montréal en matière de transports a été fonction de ses liens commerciaux avec le reste du pays. Il semble donc que les chances de faire retrouver ce rôle à Montréal seraient accrues si la ville et le reste du Québec demeuraient dans le cadre d'un Canada uni.

Résumé

Même si le Canada a un réseau de transports perfectionné, la dynamique de la croissance économique continue de poser de nouveaux défis. Leur solution revêt une importance vitale pour l'économie du Québec. Une publication récente de l'Institut de recherches C.D. Howe révèle que, sur toutes les exportations «connues» de la province, 56 p. 100 sont destinées au reste du Canada¹. En 1974, les expéditions de produits manufacturés dans le reste du pays représentaient à elles seules \$6,7 milliards, soit plus que le total des ventes du Québec à l'étranger. Et la production et l'emploi dépendent fortement des débouchés situés hors de la province. Le Québec est la seule région pour laquelle le marché canadien est plus important que le marché international.

En résumé, le Québec a une économie très ouverte, qui dépend énormément d'un réseau de transports transcontinentaux efficace et intégré. Il est difficile de voir comment son accession à la souveraineté lui permettrait de mieux satisfaire les besoins de transport des Québécois. Est-il logique de penser qu'un Québec souverain continuerait, dans ce secteur, de servir d'importante plaque tournante pour le Canada? Est-il logique de penser que le réseau de transports transcontinentaux continuerait d'évoluer d'une façon très favorable à l'économie de la province? Dans la négative, quelles seraient les conséquences de l'indépendance pour les ports et les autres centres liés au commerce dans la province, pour les emplois qui dépendent des débouchés extérieurs et pour la construction navale, l'industrie aérospatiale et les autres secteurs du matériel de transport dans la province?

La question de la souveraineté du Québec prend plusieurs dimensions, mais il en est de même de la participation à une union plus large. Un retrait de la fédération se traduirait certainement par des coûts. Il convient d'étudier sérieusement ces derniers, ainsi que les avantages supposés d'une séparation. Les questions de transport étudiées dans ce chapitre semblent militer nettement contre une éventuelle souveraineté du Québec.

¹ C. Nappi, *La structure des exportations du Québec*, Institut de recherches C.D. Howe, octobre 1978.

La contribution fédérale aux transports au Québec

L'un des grands arguments du Parti Québécois est que le Québec n'a pas tiré d'avantages sensibles ou suffisants de la fédération canadienne. Plus précisément, il prétend que le «bilan» des dépenses et des impôts fédéraux est négatif pour la province. La fédération ne saurait évidemment être réduite à un «bilan». Nombre des avantages d'un pays uni ne peuvent se chiffrer. Il en est de même pour les transports. Il serait cependant utile de se pencher plus attentivement sur la contribution fédérale au Québec et d'étudier—dans l'optique des transports—la validité du point de vue du Parti Québécois. Ainsi, étudions-nous la contribution fédérale en matière d'infrastructure, d'exploitation, de main-d'œuvre, d'implantation des sièges sociaux et d'industrie du matériel de transport au Québec.

L'infrastructure

Les transports maritimes

L'histoire et la géographie ont fait des ports un élément important de l'infrastructure des transports au Québec. La plupart des infrastructures portuaires ont été mises en place grâce à des investissements fédéraux. À quelques exceptions près, comme les installations de Port-Cartier—en grande partie à fonds privés—et celles de Bécancourt—financées par la province—, les grands ports du Québec ont été financés, exploités, entretenus et administrés par le gouvernement fédéral.

À l'heure actuelle, le Conseil des ports nationaux administre quinze grands ports du Canada, dont six au Québec: Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sept-Îles, Chicoutimi et la Baie des Ha! ha!. Il existe dans la province plusieurs autres ports fédéraux qui jouent un rôle important pour la population ou les industries régionales, tels ceux de Matane, Sorel, Baie-Comeau, Rimouski, Rivière-au-Renard, Cap-aux-Meules, Paspébiac, Grande-Rivière et Pointe-au-Pic.

Au total, le gouvernement du Canada est responsable, par l'entremise du Conseil des ports nationaux et de Transports Canada, de 82 ports au Québec. Ces derniers ont énormément contribué au développement économique, au commerce et à l'emploi dans la province.

Transports Canada administre aussi d'autres installations qui servent entre autres à la Garde côtière, aux services de traversier, à l'Administration de pilotage du Saint-Laurent. La majeure partie des installations du tronçon Montréal-lac Ontario de la Voie maritime du Saint-Laurent se trouve aussi au Québec.

Le gouvernement du Canada a promu simultanément le développement des ports de l'Atlantique, du Saint-Laurent et du Pacifique dans l'intérêt des diverses régions. Sur ce plan, le Québec ne semble pas avoir été négligé, puisque ses ports ont reçu environ un tiers des investissements portuaires fédéraux dans le temps. Cette proportion correspond à peu près à celle du Québec dans l'activité portuaire totale au Canada (mesurée en tonnage de marchandises manutentionnées).

Les installations et actifs maritimes situés au Québec avaient, à la fin de 1975, une valeur comptable estimative de \$945 millions, dont 94 p. 100—soit \$890 millions—étaient représentés par les ports nationaux de la province et la partie québécoise de la Voie maritime du Saint-Laurent. La valeur réelle de ces actifs dépasse évidemment de loin leur valeur comptable.

Les transports ferroviaires

Le Québec dispose d'un réseau ferroviaire qui raccorde tous les grands centres, tant dans la province qu'avec le reste du Canada. Le gros volume de marchandises qui transitent par la province et l'implantation du siège social des deux grandes sociétés ferroviaires à Montréal entraînent une activité considérable qu'on ne peut mesurer simplement par la longueur de voies dans la province. Il faut aussi tenir compte des dépôts et cours de triage, des ateliers de réparation et des activités administratives générales.

Des membres du Parti Québécois ont toutefois présenté la part de 11 p. 100 du Québec, dans la longueur totale de voies ferrées au Canada, comme un exemple de fédéralisme non rentable. Peut-être serait-il bon de répondre à cette critique avant de poursuivre notre étude.

- Si le Québec représente apparemment une faible proportion de la longueur des voies ferrées, c'est tout simplement qu'il dépend beaucoup des transports maritimes. Contrairement aux provinces enclavées comme l'Alberta et la Saskatchewan—qui sont forcément très dépendantes du chemin de fer—, le Québec a le choix.
- Si le Québec ne compte que 11 p. 100 du total des voies dans le pays, la majeure partie de celles situées dans la province est relativement sous-employée, la densité du trafic sur les lignes du CN et du CP étant inférieure à la moyenne nationale (y compris l'Ontario et la Colombie-Britannique). Il semble donc que les autres provinces seraient mieux fondées à demander des voies supplémentaires.
- Le réseau ferroviaire du Québec est le produit, non de la seule action fédérale, mais des investissements tant publics que privés. Le CN (société de la Couronne fédérale) repré-

sente cependant près de 60 p. 100 des voies posées dans la province—ce qui est plus qu'appréciable.

- De toute façon, le chiffre de 11 p. 100 ne reflète pas la contribution réelle des chemins de fer au réseau de transports du Québec. Par exemple, plus de 20 p. 100 des emplois «ferroviaires» du CN et du CP se trouvent au Québec.

La province compte environ 7 360 kilomètres de voies ferrées principales et d'embranchements. Quelque 4 180 kilomètres appartiennent au CN, qui exploite aussi 15 grandes gares, 35 gares secondaires, 13 ateliers et installations de réparation et un centre de recherches à Montréal.

La deuxième société ferroviaire de la province est le CP, avec 2 250 kilomètres de voies, soit 30 p. 100 du total provincial. Un certain nombre de lignes régionales—comme Côte Nord et Labrador, Québec-Cartier, Arnaud, rivière Romaine, Roberval et Saguenay, Alma et Jonquière—possèdent plus de 880 kilomètres de voies au Québec et des actifs de \$270 millions environ.

Dans leur ensemble, les sociétés ferroviaires ont au Québec des actifs d'une valeur comptable brute dépassant le milliard. Par l'intermédiaire du Canadien National, le gouvernement du Canada était directement responsable, en 1976, de quelque \$569 millions d'actifs ferroviaires au Québec—soit 53 p. 100 du total des immobilisations ferroviaires dans la province.

Les transports routiers

De 1956 à 1973, la construction de routes publiques au Québec a coûté environ \$4,7 milliards. Bien que ce domaine relève principalement de la province, le gouvernement du Canada a fourni une somme estimée à \$431 millions, soit 9,3 p. 100 du total. La majeure partie de l'aide fédérale a été accordée dans le cadre du programme de la Transcanadienne, tandis qu'ultérieurement, une aide supplémentaire était fournie au titre du développement régional, par l'intermédiaire du ministère de l'Expansion économique régionale (MEER).

De 1974 à 1982, par exemple, le MEER s'est engagé à fournir \$175 millions au gouvernement du Québec pour l'aménagement de certaines liaisons routières clés. En outre, il a engagé \$34 millions pour la construction de routes forestières.

L'aviation civile

Le Québec possède, entre autres installations, un réseau étendu et perfectionné d'aéroports, de stations de télécommunications, de tours de contrôle et de bâtiments administratifs. Le gouvernement fédéral a assumé directement la mise en place et l'exploitation de la quasi-totalité de cette infrastructure.

En fait, 30 des principaux aéroports (dont ceux de Mirabel, de Dorval et de Québec) ont été financés par le gouvernement du Canada et lui appartiennent.

ment; sur ce nombre, 13 sont exploités par les autorités fédérales et les autres, par la province ou par les municipalités.

En 1975-1976, la valeur comptable des actifs fédéraux pour l'aviation civile, au Québec, était estimée à plus de \$715 millions. Cette somme représente quelque 36 p. 100 du total de ces actifs dans l'ensemble du pays.

Résumé sur l'infrastructure

La valeur comptable brute de l'infrastructure relative à tous les moyens de transport, au Québec, était en 1976 d'environ \$7,4 milliards, soit à peu près 25 p. 100 du total de \$30 milliards évalué pour le Canada. Le tableau 1 montre la contribution fédérale pour chaque mode de transport, au Québec et dans le pays.

Tableau 1

Contribution fédérale aux immobilisations¹ dans le domaine des transports, au Québec et au Canada

	Québec			Canada		
	Immobilisations estimatives	Contribution fédérale	Part fédérale	Immobilisations estimatives	Contribution ² fédérale	Part fédérale
	En millions de dollars		En %	En millions de dollars		En %
Air ³	716	716	100 ⁴	1 969	1 969	100 ⁴
Rail ⁵	1 074	569	53	6 712	3 846	57
Route ⁶ ..	4 656	431	9	18 131	2 344	13
Eau ⁷	945	890	94	2 837	2 596	92
Total	7 391	2 606	35	29 648	10 755	36

¹ Source: Transports Canada.

² Dépenses capitalisées des administrations centrales non comprises.

³ Valeur comptable non amortie au 31 mars 1976.

⁴ En raison de la limitation des données relatives aux immobilisations privées, ce chiffre devrait être proche de 95 p. 100.

⁵ Immobilisations capitalisées fin 1976. Contribution fédérale mesurée par les actifs du CN.

⁶ Les dépenses de construction, de 1956 à 1973, et les contributions fédérales sont censées ne s'appliquer qu'aux immobilisations.

⁷ Valeur comptable non amortie des immobilisations.

La contribution fédérale à l'infrastructure des transports au Québec est considérable. Selon les estimations fournies, sa valeur comptable¹ s'élevait en 1976 à environ \$2,6 milliards², soit quelque 35 p. 100 du total des investissements en infrastructures de transport dans la province. Pour chacun des trois modes de transport, le gouvernement du Canada représentait plus de la moitié de ces investissements et de la propriété des infrastructures: 95 p. 100 ou plus

¹ Très inférieure à la valeur de remplacement.

² Pour les routes, les chiffres ne comprennent que les coûts de construction de 1956 à 1973.

pour le transport aérien, 94 p. 100 pour le transport maritime et 53 p. 100 pour le rail. Bien que les routes relèvent essentiellement de la compétence des provinces, le gouvernement du Canada a financé environ 9 p. 100 des investissements.

Il ressort de ces données que le Québec a reçu sa juste part des investissements fédéraux dans les transports au Canada. Dans la province, le gouvernement du Canada représente environ 35 p. 100 du total des investissements en infrastructures de transport, ce qui est à peu près identique à la moyenne pour l'ensemble des provinces.

L'exploitation et l'entretien du réseau de transports

Non seulement le gouvernement a contribué énormément à la mise en place de l'infrastructure des transports au Québec, mais il joue aussi un rôle permanent considérable dans l'exploitation et l'entretien du réseau de transports dans cette province, comme dans les autres. En 1977-1978, les dépenses annuelles engagées à cette fin au Québec dépassaient \$135 millions.

Les sièges des sociétés de la Couronne

La ville de Montréal, ayant toujours joué un rôle clé dans les transports au Canada, a été choisie par nombre de sociétés de transport privées ou publiques pour y implanter leur siège social.

Trois sociétés de la Couronne s'occupant de transport ont leur siège à Montréal. En 1976, celui du CN employait 3 020 personnes et celui d'Air Canada, 1 106. Via Rail a également établi son siège à Montréal, où elle offrira un nombre appréciable d'emplois.

L'implantation de ces trois sièges sociaux au Québec a manifestement bénéficié à la province. Elle s'est traduite par quelque 4 100 emplois directs à Montréal ainsi que par la création de nombreux autres postes dans des activités connexes.

Il faudrait aussi mentionner la société Canadair. Le gouvernement du Canada a acheté en 1976 cette entreprise aéronautique du Québec, dont l'ensemble des activités emploie environ 4 300 personnes à Montréal.

La main-d'œuvre fédérale

En 1976, environ 5 500 personnes travaillaient au Québec comme fonctionnaires fédéraux, à la Commission canadienne des transports, à Transports Canada ou dans ses organismes, comme l'Administration des ports maritimes du Saint-Laurent, les administrations régionales de pilotage et le Conseil des ports nationaux. Si l'on y inclut le personnel du CN et d'Air Canada, le secteur fédéral des transports représentait au Québec 31 700 emplois, soit environ 37 p. 100 des postes directement liés aux transports dans toute la province.

Comme l'indique le tableau 2, les rémunérations versées aux employés fédéraux dans ce secteur au Québec dépassaient \$500 millions en 1976. Cette présence soutient évidemment toute une série d'emplois connexes, notamment dans le domaine des services. Aussi, estime-t-on que la présence fédérale se traduit au total, pour l'économie provinciale, par environ 72 800 emplois et une masse salariale de \$1 milliard.

Les avantages que retire la province de cette création directe et indirecte d'emplois sont manifestement très importants.

Tableau 2

Incidence des emplois fédéraux dans le secteur des transports au Québec en 1976¹

	Emplois au Québec		Rémunération au Québec
	Nombre	% du total pour le Canada	(millions de \$)
1. Incidence directe			
Transports Canada et Commission canadienne des transports.....	3 813	16,7	52,5
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	400	33,6	7,2
Conseil des ports nationaux ²	1 319	67,4	20,5
Air Canada	8 700	42,3	165,6
Canadien National	17 418	21,8	264,4
Total partiel.....	31 650 ¹	25,3	510,2
2. Incidence indirecte			
• Emplois créés dans d'autres activités au Québec par la présence fédérale dans le secteur des transports ³	41 150		453,0
3. Total	72 800		963,2

¹ Compte non tenu des 4 300 travailleurs de Canadair, société appartenant au gouvernement du Canada.

² Emplois dans les ports et les élévateurs à grains.

³ En supposant un multiplicateur d'emploi très modéré de 1,3 et un revenu annuel moyen de \$11 000 par emploi indirect.

L'industrie du matériel de transport

Le rôle historique de plaque tournante joué par le Québec y a suscité l'implantation de plusieurs grandes industries de matériel de transport. En 1976, ces dernières représentaient 30 800 emplois environ. En voici une brève description.

La construction navale

Cette industrie présente deux grandes caractéristiques. En premier lieu, elle dépend fortement du gouvernement du Canada pour ce qui est des contrats, des subventions, du financement des exportations et des autres formes d'aide. En second lieu, elle est implantée surtout dans les régions à croissance lente, notamment au Québec et dans les provinces de l'Atlantique. En 1976, le Québec représentait 44 p. 100 de la production de l'industrie, en valeur, et 37 p. 100 de ses emplois.

Plus de \$368 millions ont été dépensés par le gouvernement du Canada de 1966 à 1976, en subventions à la construction navale canadienne. Les entreprises du Québec ont reçu à ce titre \$123 millions, soit 33 p. 100 du total.

Les marchés de construction navale passés par les ministères fédéraux se sont élevés à \$515 millions, entre 1967 et 1977. Les entreprises du Québec en ont été les principales bénéficiaires, obtenant 44 p. 100 de la valeur des contrats accordés.

Si l'on combine ces subventions et ces marchés aux chantiers navals, le soutien fédéral à cette industrie du Québec a représenté environ 31,5 p. 100 de sa production en valeur, entre 1967 et 1977.

Les chantiers navals du Québec ont beaucoup bénéficié aussi des divers services financiers offerts par la Société fédérale d'expansion des exportations, (SEE) pour aider les entreprises canadiennes à vendre à l'étranger. Entre 1971 et 1977, l'industrie navale du Québec a reçu \$401 millions en prêts de la SEE, somme qui représente les trois quarts de l'aide fournie par cette dernière aux chantiers navals du pays pendant cette période.

Plusieurs autres programmes mis en œuvre par d'autres organismes fédéraux bénéficient également à la construction navale au Québec. Citons, entre autres, le Conseil national de recherches, avec ses installations d'essai, ses laboratoires et ses subventions à la recherche industrielle, ou encore le ministère de l'Expansion économique régionale qui, par exemple, fournit une aide financière directe pour la construction d'une cale sèche aux Méchins, au Québec.

Voici les trois principaux chantiers de construction et de réparation navale au Québec:

Société	Emplacement	Nombre d'emplois mai 1977	Nombre d'emplois juin 1978
Marine Industries	Sorel	2 475	1 826
Davie Shipbuilding	Québec	2 060	1 406
Canadian Vickers	Montréal	685	322

Ces trois chantiers ont eu jusqu'ici beaucoup de succès dans l'obtention de contrats de sous-traitance de la marine américaine, dans le cadre de l'accord

Canada-États-Unis de partage de la production de défense. En raison d'un excédent de capacité dans le monde, l'industrie navale du Canada traverse depuis quelques années une passe difficile. Les principaux chantiers du Québec ont réduit sensiblement leur personnel, comme l'indique le tableau qui précède.

Le gouvernement du Canada a cependant un certain nombre de besoins qui offriront des possibilités nouvelles aux chantiers navals canadiens. Il s'agit notamment de bâtiments de la Garde côtière, de navires de recherches sur les pêches, de patrouilleurs et de brise-glace pour l'Arctique.

Les navires de la Marine canadienne doivent être remplacés dans un proche avenir, ce qui pourrait représenter jusqu'à 20 bâtiments au coût de \$3,5 milliards, la construction de chacun donnant environ 2 950 années-hommes de travail. De nouveaux contrats de sous-traitance, conformément à l'accord de partage de la production de défense avec les États-Unis, sont également probables.

Pour maintenir leur capacité de production et saisir les possibilités qu'offriront les années à venir, les chantiers navals québécois continueront d'avoir besoin d'une aide fédérale, sous forme de subventions, de marchés, de prêts de la SEE et de promotion des exportations. Par le passé, cette aide fédérale s'est révélée vitale pour la viabilité de cette industrie.

Le matériel roulant ferroviaire

De 1970 à 1977, les chemins de fer canadiens ont acheté pour \$394 millions de locomotives, de wagons et de pièces à des entreprises du Québec. En outre, ces dernières ont exporté pour \$159 millions de locomotives, 95 p. 100 du financement provenant d'organismes fédéraux.

L'achat de wagons-trémies par le gouvernement du Canada pour l'expédition des grains a également bénéficié sensiblement à beaucoup de régions, y compris le Québec. De 1974 à 1977, environ 8 000 de ces wagons ont été commandés, ce qui représente des achats de l'ordre de \$260 millions. Environ 35 p. 100 des commandes sont allées au Québec.

L'achat de trains de voyageurs par les autorités fédérales profitera aussi au Québec; des marchés évalués à plus de \$90 millions ont été octroyés à la société MLW-Bombardier pour la fourniture de dix trains LRC (légers, rapides et confortables) comprenant 22 locomotives et 50 voitures. En outre, cette société de Montréal a reçu une aide fédérale pour la vente de deux rames LRC à Amtrak, l'agence américaine de transport ferroviaire des voyageurs. Ce premier marché à l'étranger laisse espérer d'autres exportations importantes.

La construction aéronautique

Il s'agit d'une industrie de pointe, surtout si l'on considère la proportion du personnel scientifique, la complexité des produits et les normes élevées de contrôle de qualité. Cette industrie est elle aussi fortement liée au gouvernement du Canada, en raison par exemple, du rôle de ce dernier dans l'homologa-

tion des appareils, le soutien de la recherche et du développement, les achats de matériel ou les ententes de partage de la production avec l'étranger; en outre, le gouvernement du Canada gère maintenant 26 p. 100 de l'industrie, depuis la prise de contrôle de de Havilland à Toronto et de Canadair à Montréal.

Le Canada compte trois grands constructeurs aéronautiques disposant des services intégrés de conception, de mise au point, de fabrication et de vente d'appareils et de moteurs d'aviation. Deux d'entre eux, Canadair et Pratt et Whitney, sont implantés au Québec. La province compte plusieurs entreprises plus petites, ce qui procure un emploi direct à 12 400 personnes dans l'industrie aéronautique. La production du Québec représente 46 p. 100 du total au Canada.

La société Pratt et Whitney, qui emploie environ 5 600 personnes, est installée à Longueuil. Grâce à l'aide permanente du gouvernement du Canada, elle a conçu et mis au point une série de moteurs à turbine. Elle est actuellement le principal exportateur et employeur de l'industrie aéronautique canadienne.

Canadair est une entreprise en croissance appartenant au gouvernement du Canada; elle emploie 4 300 personnes et a son siège à Cartierville (Montréal). Elle a mis au point un nouvel avion d'affaires, le *Challenger*, qui est très prometteur au plan de l'emploi pour la région de Montréal, si l'on se fie à l'accueil qu'il a reçu jusqu'à maintenant dans le monde.

Outre qu'il participe directement à l'industrie aéronautique, le gouvernement du Canada joue un rôle très important, par les achats militaires et le soutien de la recherche scientifique. Il a accordé \$140 millions environ aux entreprises aéronautiques du Québec au titre de la recherche, entre 1967 et 1976, soit 48 p. 100 du total octroyé à l'industrie canadienne. Les achats au Québec de matériel aérospatial liés à la défense nationale se sont élevés à environ \$555 millions au cours de la même période, ce qui représente, à ce titre, presque 50 p. 100 du total des dépenses fédérales au Canada. Il faut noter que le ministère de la Défense nationale étudie présentement les soumissions d'un nouvel appareil de combat qui occasionnera des dépenses de plus de \$2 milliards. Même si l'avion doit être de conception étrangère, une partie appréciable des dépenses devrait être compensée par l'obtention d'avantages pour l'industrie canadienne.

De 1967 à 1976, l'aide fédérale, y compris les marchés, à l'industrie aéronautique du Québec s'est élevée à \$64 millions environ. Cette somme, qui représente plus du quart des coûts de production de cette industrie, a manifestement constitué un soutien très important.

Résumé

Il ressort de tous ces faits que la fédération canadienne a soutenu considérablement l'expansion des transports au Québec.

- Le gouvernement du Canada a contribué pour plus de \$2,6 milliards (valeur comptable) à l'infrastructure des transports dans la province, et plus précisément à la quasi-totalité de l'infrastructure aérienne, à 94 p. 100 de l'infrastructure maritime et à 53 p. 100 de l'infrastructure ferroviaire; il a aussi fourni plus de 9 p. 100 des investissements routiers, qui relèvent de la province.
- Le point de vue du Parti Québécois, selon lequel le « bilan » des dépenses et des impôts fédéraux serait négatif pour le Québec, n'est pas étayé par les faits dans le secteur des transports; l'apport fédéral à la mise en place de l'infrastructure des transports a été à peu près le même en moyenne au Québec et dans l'ensemble des provinces.
- Le gouvernement du Canada contribue sensiblement à l'exploitation et à l'entretien du réseau de transports au Québec; il y a consacré, par exemple, plus de \$135 millions (somme brute) en 1977-1978.
- Trois grandes sociétés de la Couronne fédérale qui s'occupent de transports transcontinentaux ont leur siège à Montréal; le CN, Air Canada et Via Rail jouent donc un rôle appréciable dans l'économie du Québec.
- En 1976, quelque 31 700 personnes travaillaient dans l'administration fédérale pour assurer des services de transport au Québec—soit 37 p. 100 des emplois de ce secteur dans la province. Compte tenu des activités connexes, on estime que la présence fédérale dans le domaine des transports au Québec équivaut à environ 63 400 emplois et à une masse salariale de \$1 milliard approximativement.
- Plusieurs fabricants québécois de matériel de transport dépendent de façon vitale du gouvernement du Canada.
- Les subventions et les contrats fédéraux représentent environ le tiers de la valeur annuelle de la production des chantiers navals québécois et le quart des coûts de production de l'industrie aérospatiale de la province. L'industrie du matériel ferroviaire a aussi bénéficié sensiblement de l'aide fédérale.
- Dans l'ensemble, le secteur des transports au Québec a retiré plusieurs avantages des opérations fédérales.

La souveraineté du Québec et ses implications pour le secteur des transports

Le gouvernement du Québec a dit vouloir obtenir le mandat de négocier simultanément la souveraineté de la province et une association économique avec le reste du Canada; ces négociations comporteraient, entre autres choses, la répartition des actifs et du passif fédéraux. Dans le domaine des transports, il faudrait donc négocier le partage d'une foule d'actifs situés au Québec, comme ceux du CN, d'Air Canada et de la Voie maritime du Saint-Laurent, et tous les autres avoirs fédéraux comme les ports, les aéroports, les voies ferrées et les autres installations.

En 1978, le Parti Québécois a publié un programme officiel de 64 pages qui traite notamment des transports à la rubrique des services publics. Cette partie du programme précise bien qu'un Québec souverain réorganiserait complètement son secteur des transports, unifierait les réseaux ferroviaire, aérien et maritime et les confierait à des entreprises provinciales. Cette déclaration d'intention soulève cependant nombre de questions. Si cette politique devait être appliquée, quel en serait, par exemple, l'effet sur les courants établis de commerce et de transport? Qu'advierait-il du CPR et de ses activités diversifiées, de la Voie maritime du Saint-Laurent et de son caractère international, de l'industrie du camionnage? La liste des questions pourrait s'allonger indéfiniment. Certaines sont abordées ci-après.

Le réseau intégré est-ouest

La fédération canadienne a mis en place un réseau plurimodal intégré de transports est-ouest. Ce dernier favorise les échanges commerciaux est-ouest, rendant ainsi les provinces—et en particulier le Québec—généralement plus dépendantes les unes des autres que des États-Unis ou d'autres pays au plan des débouchés.

Si le gouvernement du Québec donnait suite à son projet de négociation de la souveraineté et d'une association économique avec le reste du Canada—proposition déjà rejetée par le gouvernement du Canada et par les premiers ministres des autres provinces—, les négociations n'auraient guère de chance de donner de bons résultats. L'accession du Québec à la souveraineté entraînerait certainement une réévaluation des intérêts économiques de toutes les provinces et un réaménagement des courants commerciaux entre le Québec et le reste du Canada¹. Si les activités commerciales du Québec avec le reste du Canada devaient diminuer, il en irait de même pour la vitalité de son secteur des transports.

¹ Par exemple, une étude précédente de la même série a montré que le Québec dépendait quatre fois plus du reste du Canada pour écouler ses articles manufacturés que ce dernier ne dépendait du Québec.

Les défis futurs dans le domaine des transports

Comme nous l'avons déjà indiqué, il reste beaucoup de défis à relever au Canada dans le domaine des transports. Une division du pays compromettrait le cadre coopératif de solution de ces problèmes, ce qui laisserait le Québec seul face à ses difficultés et besoins. Par exemple, le rétablissement concerté du rôle de plaque tournante de Montréal deviendrait très difficile, sinon impossible. Son rôle continental risquerait d'en être beaucoup amoindri. En 1975, les aéroports de Montréal étaient la principale «porte» du pays pour les vols transatlantiques: ils accueillaient 48 p. 100 des voyageurs arrivant au Canada. Si le Québec devait acquérir son indépendance, une bonne partie de ce rôle serait inévitablement transférée à d'autres aéroports du pays.

Les négociations sur les transports

Si le Québec cherchait à obtenir sa souveraineté, toute une série de questions relatives aux transports devrait être négociée avec le gouvernement du Canada. Des porte-parole du Parti Québécois l'ont reconnu publiquement. Ces négociations seraient toutefois extrêmement difficiles, étant donné la probabilité d'un climat défavorable ainsi que la complexité et la technicité des problèmes à régler dans ce domaine.

Le Parti Québécois a supposé que le Québec aurait droit à tous les actifs fédéraux situés dans la province dans le domaine des transports. Ce n'est là qu'une hypothèse, d'ailleurs beaucoup moins simple que le laissent entendre ses auteurs. Par exemple, une bonne partie des actifs du CN et de Via Rail prend la forme de locomotives, de voitures et d'autre matériel roulant qui se déplacent d'une province à l'autre. De même, pour Air Canada, une bonne partie des actifs est représentée par des avions qui effectuent des liaisons interprovinciales et internationales. Quelle solution le PQ propose-t-il à cet égard?

La Garde côtière assure divers services essentiels aux transports maritimes, (tels les brise-glace, le dragage, le sauvetage et les aides à la navigation). Un Québec souverain établirait-il des services identiques ou chercherait-il à négocier le maintien de ces services au profit de la province?

La Voie maritime du Saint-Laurent est possédée, exploitée et entretenue conjointement par le Canada et les États-Unis. Quelles négociations un Québec souverain entreprendrait-il à cet égard avec le Canada et les États-Unis? Quelles seraient les réactions et les contre-propositions de ces deux pays?

En résumé, la souveraineté du Québec soulèverait un grand nombre de questions très difficiles, très techniques et peut-être insolubles dans le domaine des transports. Il faudrait négocier de nombreux traités et ententes, ne serait-ce que pour remplacer les accords existants. Rien ne permet de croire que le Québec, tout bien considéré, améliorerait sa situation économique par ces négociations.

L'emploi au niveau fédéral

Comme l'indiquait ce rapport, le gouvernement du Canada emploie directement dans le secteur des transports au Québec environ 31 700 personnes (37 p. 100 du total), auxquelles il verse environ \$500 millions en rémunérations. Si l'on tient compte des emplois connexes, la masse salariale approche le milliard par année. Quel serait l'effet de l'indépendance du Québec sur cette source très importante de création d'emplois? Tous ces postes pourraient-ils être absorbés par l'État dans un Québec souverain ou un nombre appréciable d'entre eux serait-il perdu?

Les sièges sociaux

En 1974, on comptait dans le domaine des transports 134 sociétés ayant leur siège au Québec, chacune possédant des actifs dépassant le million de dollars. On estime que ces entreprises représentaient les trois quarts des actifs de ce secteur au Canada.

Vu que, pour nombre d'entre elles, l'essentiel de l'exploitation ou du marché est situé hors du Québec et que le but est de desservir toute la nation canadienne, est-il logique de supposer qu'elles resteraient toutes dans un Québec souverain ou indépendant? Le CP, par exemple, qui ne compte que 14 p. 100 de ses voies ferrées au Québec, a pourtant son siège à Montréal, où il emploie plus de 1 100 personnes. De même, le CN et Air Canada font la majeure partie de leurs affaires hors de la province, tout en employant à leur siège social de Montréal 4 100 personnes. Comment un Québec souverain remplacerait-il des emplois et les revenus perdus en cas de déménagement de ces sièges?

L'industrie du matériel de transport

Comme l'a indiqué ce rapport, trois des principales industries québécoises du matériel de transport—la construction navale, la construction de matériel ferroviaire et l'industrie aéronautique—dépendent de façon cruciale de l'aide fédérale, sous diverses formes. En 1974, environ \$280 à \$300 millions de la production de ce secteur ont été vendus dans les autres provinces. Dans l'éventualité d'une souveraineté du Québec, qu'advierait-il de ce secteur et de ses 30 800 emplois? Est-il réaliste de supposer que ces industries pourraient continuer d'apporter leur très importante contribution à l'économie québécoise? D'après le programme du Parti Québécois, la politique d'achat de l'État servirait à soutenir l'industrie de la province. Dans ce cas, pourquoi le reste du Canada n'adopterait-il pas la même politique?

L'hypothèse du maintien des relations commerciales actuelles

Les tenants de la souveraineté du Québec prétendent que cette dernière peut et doit s'accompagner d'une association économique avec le reste du

Canada. Ils pensent donc que l'indépendance peut être obtenue tout en maintenant les relations actuelles. Cette hypothèse est-elle réaliste?

Comme nous l'avons indiqué, une fédération réduite à neuf provinces pourrait entraîner une réévaluation fondamentale des intérêts en matière de commerce et de transport. Dans ce dernier domaine, les négociations seraient certainement longues et très difficiles, chaque partie essayant de sauvegarder et de promouvoir ses intérêts.

Le PQ a fixé jusqu'ici les objectifs provisoires d'un Québec souverain dans le domaine des transports, notamment la prise en charge des actifs fédéraux situés au Québec, et la réorganisation et l'unification des services aériens, maritimes et ferroviaires. On peut s'attendre que, si le Québec cherche à obtenir sa souveraineté et une association économique avec le reste du Canada, les neuf provinces restantes étudieront les choix qui s'offrent à elles et leurs arguments de négociation. Bien que nous soyons là dans le domaine des conjectures, nous pouvons définir certains des éléments susceptibles d'entrer en jeu:

- Actuellement, le Québec peut sembler occuper une position géographique stratégique pour le trafic entre la région de l'Atlantique et les provinces situées à l'ouest du Québec. Ce trafic n'est toutefois pas aussi important qu'on le pense. Les transits par voie ferrée ne représentaient, en 1974, que 5,5 millions de tonnes métriques environ, soit une très faible fraction du trafic ferroviaire total. De même, les transits par camion—453 500 tonnes métriques—ne représentaient pas une proportion importante.
- Même sur le plan purement géographique, la situation du Québec n'est pas, dans nombre de cas, cruciale pour les liaisons Ontario-Atlantique. En fait, des liaisons routières et ferroviaires traversant les États-Unis réduiraient de presque 300 kilomètres la distance Ontario—région de l'Atlantique.
- L'importance du Québec comme couloir ou lieu de transbordement du trafic maritime est évidente (plus de 36 millions de tonnes métriques en 1974). Cependant, même dans ce cas, la force de négociation du Québec est discutable. Les activités de transbordement le long du Saint-Laurent comportent pour le Québec un certain nombre d'avantages qui pourraient être compromis par son retrait de la fédération. Par exemple, on a estimé qu'il faudrait majorer de 40 p. 100 les coûts d'expédition du minerai de fer québécois par le Saint-Laurent si l'on perdait le transport des céréales de l'Ouest au retour (tandis que, si le transport du minerai de fer était perdu en cargaison de retour, le tarif d'expédition des céréales ne devrait être majoré que de 22 p. 100).

- Certains des ports du Québec (en particulier Montréal et Québec) jouent actuellement un rôle national. Si le Québec évoluait vers la souveraineté, il se pourrait bien que le reste du Canada s'efforce de concurrencer davantage les ports du Québec en développant ceux du Pacifique (pour acheminer les exportations des Prairies) et de l'Atlantique. Dans une moindre mesure, Fort Churchill et les ports ontariens des Grands lacs pourraient aussi être développés.
- L'aéroport de Mirabel (avec environ 3 500 travailleurs) assume une fonction nationale plutôt que provinciale. Si la province devait se séparer, le Canada déciderait sans doute d'établir d'autres points d'entrée aériens dans le pays, presque la moitié des voyageurs à l'arrivée passant actuellement par Montréal.
- Dans l'ensemble, la situation géographique du Québec semble constituer un argument limité dans la négociation d'une association économique avec le reste du Canada. En fait, le recours à cet argument pourrait être plus nuisible que bénéfique, en poussant le reste du Canada à chercher d'autres solutions de transport susceptibles, par conséquent, de nuire à la situation économique du Québec.
- Le reste du Canada pourrait aussi choisir de favoriser sa propre industrie du matériel de transport, au lieu de continuer d'accorder subventions et contrats aux entreprises du Québec.

Ce ne sont là que quelques exemples pris au hasard de ce qui pourrait arriver. Ils montrent en tout cas que le reste du Canada a d'autres choix, en matière de transport, pour servir d'abord et avant tout les intérêts canadiens. Il semble donc peu probable que les relations commerciales actuelles seraient maintenues si le Québec optait pour l'indépendance.

6. Résumé et conclusion

Le gouvernement du Québec et le Parti Québécois prônent pour la province une souveraineté complète, doublée d'une association économique avec le reste du Canada. L'idée en a été rejetée par le gouvernement fédéral et par les premiers ministres des autres provinces. Le choix se pose donc entre une indépendance pure et simple et la participation à une fédération canadienne renouvelée. Avant de se prononcer, les Québécois devront tenir soigneusement compte d'un certain nombre de questions.

Ce rapport vise à étudier certaines des relations entre l'unité canadienne et les transports, à définir les questions qui pourraient se poser en matière de transports dans l'éventualité de la souveraineté du Québec. L'introduction posait un certain nombre de questions qui méritent d'être rappelées:

- Le Parti Québécois est d'avis que le fédéralisme n'a pas été rentable pour le Québec. Quels sont, cependant, les faits historiques et quelles ont été les réalisations en matière de transports? Le Québec en a-t-il réellement bénéficié moins que les autres provinces, et les politiques nationales ont-elles joué en sa défaveur?
- Quel serait l'effet de la souveraineté du Québec sur la capacité de la province et du reste du Canada à relever les défis futurs en matière de transports? Une action collective présente-t-elle des avantages? Des actions indépendantes pourraient-elles donner les mêmes résultats, avec la même efficacité?
- Les Québécois pensent-ils que la province occupe une position géographique stratégique et que le facteur «transports» constituerait donc un argument puissant en sa faveur, si le gouvernement péquiste cherchait à négocier sa souveraineté et une association économique avec le reste du Canada?
- Les Québécois pensent-ils que Montréal et les autres grands centres de communications de la province continueraient d'assumer et de développer leurs fonctions continentales et internationales de transport si le Québec ne faisait plus partie de la fédération canadienne?
- Un certain nombre d'organismes fédéraux ont leur siège au Québec (comme Air Canada et le CN), ce qui deviendrait difficile à justifier—puisque'ils desservent l'ensemble du Canada—si le Québec se déclarait indépendant. Les Québécois pensent-ils que des emplois de rechange pourraient être trouvés pour combler le vide laissé par le départ de ces organismes?

- Les propositions du Parti Québécois assurent-elles le maintien et la promotion des liens essentiels du Québec avec le reste du monde en matière de transport et de commerce?
- Malgré certaines perturbations inévitables, l'accession à la souveraineté se traduirait-elle pour le Québec, dans le domaine des transports, par des gains importants impossibles à obtenir en cas de maintien du Québec dans la fédération canadienne?

Ce sont là des questions capitales. Bien qu'il n'entre pas dans notre propos d'y apporter une réponse complète, nous avons essayé de produire certains faits et de tirer les conclusions qui s'imposaient.

Il a été montré que le réseau de transports avait joué un rôle crucial et unique en son genre dans l'histoire du Canada. À l'époque de la Confédération, les liens commerciaux et les communications entre l'Ontario, le Québec, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et les autres régions destinées à adhérer à la fédération étaient relativement peu développés. Au cours des 111 dernières années, la fédération canadienne a consacré des efforts et des ressources considérables à l'édification d'un marché commun fort. La mise en place d'un réseau de transport intégré est-ouest y a contribué.

Le Canada a un réseau de transports plurimodal perfectionné, qui apporte une contribution vitale au bien-être économique du pays et au commerce interprovincial et extérieur. En fait, étant une grande nation commerçante et ayant une population très mobile, le Canada dépend beaucoup plus des transports que la plupart, sinon la totalité, des autres pays.

Les Canadiens dépendent fortement de leurs réseaux de transport, non seulement pour l'acheminement de marchandises, mais aussi pour la création et le maintien d'emplois. Cela est particulièrement vrai pour le Québec, où quelque 115 000 personnes sont directement employées aux activités de service et de fabrication du secteur des transports (84 000 environ dans le secteur des services et quelque 31 000 dans le secteur de fabrication).

Même si notre réseau de transports est déjà très perfectionné, la dynamique du développement économique continue de poser de nouveaux défis. Par exemple, d'énormes investissements d'infrastructure seront nécessaires à l'avenir, et il faut rétablir le rôle de plaque tournante de Montréal. La fédération canadienne ayant réussi jusqu'ici à relever des défis du même genre, il n'y a aucune raison pour qu'elle ne puisse faire de même à l'avenir. En fait, si l'on veut maintenir le caractère intégré de notre réseau de transports, il semble que notre régime politique fédéral-provincial soit bien mieux adapté à la solution des problèmes futurs qu'un système composé d'un Québec indépendant et d'un Canada comptant seulement neuf provinces.

Le Parti Québécois soutient que le Québec n'a pas profité autant qu'il l'aurait dû du régime fédéral canadien. Il est difficile de contester ce genre d'argument sans paraître préconiser le *statu quo*; on doit toujours essayer de

faire mieux. Il faut cependant reconnaître que, comme l'a démontré ce rapport, le Québec a participé à part entière à l'élaboration du réseau canadien de transports et qu'il a eu sa juste part d'investissements fédéraux. Par exemple, les investissements fédéraux en infrastructure des transports au Québec dépassent \$2,6 milliards, représentant 35 p. 100 de ces immobilisations dans la province, c'est-à-dire à peu près autant que dans l'ensemble du pays.

La part fédérale dans les infrastructures situées au Québec est d'au moins 95 p. 100 dans les transports aériens, de 94 p. 100 dans les installations portuaires et d'environ 53 p. 100 dans le secteur ferroviaire. Le gouvernement du Canada représente directement 31 700 emplois environ dans le secteur québécois des transports, soit 37 p. 100 du total; ces emplois se traduisent, directement et indirectement, par le versement d'environ \$1 milliard en rémunérations dans la province. Les sièges sociaux du CN, d'Air Canada et de Via Rail apportent une contribution particulière à la prospérité de Montréal.

À la suite de décisions fédérales, les pipe-lines sont prolongés de plus en plus vers le Québec, ce qui réduit la dépendance de la province vis-à-vis du pétrole et du gaz importés. L'industrie québécoise du matériel de transport, principalement la construction navale, la fabrication de matériel ferroviaire et l'industrie aéronautique—dépendent fortement du gouvernement fédéral pour ce qui est, notamment, des contrats, des subventions et de l'aide à l'exportation. Employant 30 800 personnes, ce secteur est extrêmement important pour la croissance et le potentiel économiques de la province.

En résumé, les faits ne manquent pas pour prouver que le réseau de transports et l'économie du Québec ont bénéficié notablement des investissements et des autres formes d'aide rendus possibles par la fédération canadienne, par l'entremise du gouvernement fédéral. Les autres provinces en ont bénéficié de la même façon, la répartition régionale des investissements étant relativement équilibrée.

Le Parti Québécois présente cependant un dossier très différent du fédéralisme. Il préconise pour le Québec la souveraineté complète, doublée d'une association économique avec le reste du Canada. Le Québec peut sembler occuper une position géographique stratégique en matière de transports, du fait que nombre des liaisons est-ouest du réseau pancanadien le traversent. Si tel était le cas, cette position serait un atout puissant qui favoriserait la réalisation des objectifs du Parti Québécois. Un examen plus poussé révèle cependant que le Québec ne dispose pas de cet atout.

Le trafic routier et ferroviaire entre l'Ontario et la région de l'Atlantique qui traverse le Québec n'est pas important. En fait, si le Québec était indépendant, le reste du Canada pourrait avoir intérêt à établir des liaisons routières et ferroviaires traversant les États-Unis, ce qui raccourcirait de quelque 300 kilomètres les distances entre l'Ontario et la région de l'Atlantique. Pour les transports aériens, le Québec n'occupe pas une position stratégique; en fait, il est peut-être en situation désavantageuse. En ce qui concerne les pipe-lines, le Québec souffre d'un net désavantage, puisque son approvisionne-

ment en pétrole et en gaz dépend entièrement des autres provinces ou de l'étranger. Ce n'est que dans les transports maritimes qu'un Québec souverain semblerait jouir d'une situation avantageuse, grâce à la Voie maritime du Saint-Laurent, mais même cet avantage, s'il existe, commande des réserves considérables.

Dans toute l'histoire du Canada, les transports ont joué un rôle unificateur essentiel, rassemblant le pays en une entité politique et économique. Le réseau de transports intégré établi aujourd'hui milite fortement en faveur du maintien du Québec dans la fédération canadienne, afin qu'ils puissent faire face ensemble aux possibilités et aux défis de l'avenir.