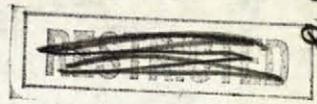


HT
395
C32
Q442



ZONES SPÉCIALES

(Québec-Ontario):

DESH - SECTION DU CENTRE
BIRP
FICIERA CENTRAL

EXPANSION ÉCONOMIQUE ET RELEVEMENT SOCIAL

Septembre 1971

Canada

Ministère de l'expansion
économique régionale
Direction des études sociales
et humaines
Section du Centre.



INTRODUCTION

La loi de 1969 sur l'organisation du gouvernement du Canada a désigné un certain nombre de zones dans lesquelles des interventions spéciales seraient faites pour favoriser l'expansion économique et le relèvement social.

Les premières interventions jugées nécessaires à l'expansion économique furent dans le domaine des infrastructures.

Ces travaux étant déjà bien amorcés nous croyons qu'il serait opportun de nous pencher sur le deuxième objectif du programme des zones spéciales et de la loi sur l'Entente Canada-Québec sur les zones spéciales, le relèvement social. Le Ministère de l'Expansion économique régionale peut en effet, aux termes du programme des zones spéciales, mettre en oeuvre des programmes spéciaux de relèvement social.

La Section du Centre de la Direction des Etudes sociales et humaines a entrepris ce travail en vue de la renégociation de l'Entente Canada-Québec sur les zones spéciales. Le résultat de ses recherches est contenu dans ce rapport.

Nous n'avons pas jugé utile de pousser à fond notre réflexion dans le domaine économique, ni dans celui de l'élaboration complète de projets; nous avons voulu simplement suggérer dans un cadre socio-économique global des mesures d'interventions sociales susceptibles de compléter les programmes d'infrastructure déjà en cours et à venir dans les zones spéciales.

Jean Trudeau
Administrateur pour la
Section du Centre

ZONES SPÉCIALES

(Québec-Ontario)

EXPANSION ÉCONOMIQUE ET RELEVEMENT SOCIAL

	Page
- Zone spéciale de Sept-Iles / Port Cartier	1
- Zone spéciale de Québec	13
- Zone spéciale de Trois-Rivières	29
- Zone spéciale de Sainte-Scholastique	40
- Zone spéciale du Lac Saint-Jean	53
- Zone spéciale de Renfrew-Pembroke	56
- Références bibliographiques	58

LE PROGRAMME DES ZONES SPÉCIALES

Le manque d'emplois productifs représente un des principaux problèmes auxquels doivent faire face les régions à faible croissance du Canada. La Loi sur les subventions au développement régional prévoit de généreuses subventions destinées à favoriser l'expansion industrielle dans les régions désignées. Cependant, certaines régions n'offrent pas les services publics suffisants pour attirer l'industrie et répondre aux besoins d'une population croissante.

Afin de remédier à cet état de choses, le ministère de l'Expansion économique régionale, après avoir consulté les provinces, a désigné certains pôles de croissance éventuels comme "zones spéciales" où les administrations fédérales, provinciales et municipales entreprennent une action concertée. Les mesures prises varient d'une zone à l'autre, en fonction des besoins de chacune.

En règle générale, le ministère de l'Expansion économique régionale peut, aux termes du programme des zones spéciales:

- offrir une aide financière à la province, sous forme de prêts et de subventions, devant permettre la réalisation de projets relatifs à l'infrastructure (construction de routes, de systèmes d'eau et d'égouts, d'écoles, etc.) qui favoriseront la croissance industrielle et démographique dans les centres principaux;
- accorder des subventions aux industries primaires et tertiaires lorsqu'elles représentent un élément essentiel au succès d'un plan de développement. (Le programme de subventions aux termes de la Loi sur les subventions au développement régional est réservé exclusivement aux entreprises secondaires de fabrication et de transformation);
- accorder en outre à l'industrie secondaire, dans les zones spéciales situées hors des régions désignées, les mêmes subventions que celles octroyées conformément à la Loi sur les subventions au développement régional;
- mettre en oeuvre, en collaboration avec les provinces et certains ministères fédéraux, des programmes spéciaux de relèvement social permettant aux habitants des zones spéciales d'accéder plus facilement aux emplois créés.

Aux termes d'une série d'ententes fédérales-provinciales sur les zones spéciales, les gouvernements du Canada et des provinces s'engagent à collaborer étroitement à la réalisation de certains projets d'infrastructure dans 18 des 22 zones spéciales désignées cette année. Les gouvernements en cause s'engagent en outre à élaborer des plans conjoints de développement au cours des cinq prochaines années.

ZONE SPECIALE DE SEPT-ILES/PORT-CARTIER
(Québec, Côte Nord)

- 1.- Cadre physique
- 2.- Population
- 3.- Caractéristiques socio-économiques
- 4.- Développement et interventions du MEER
(première entente)
- 5.- Stratégie de relèvement social

Septembre 1971

Direction des études sociales
et humaines
Section du Centre.

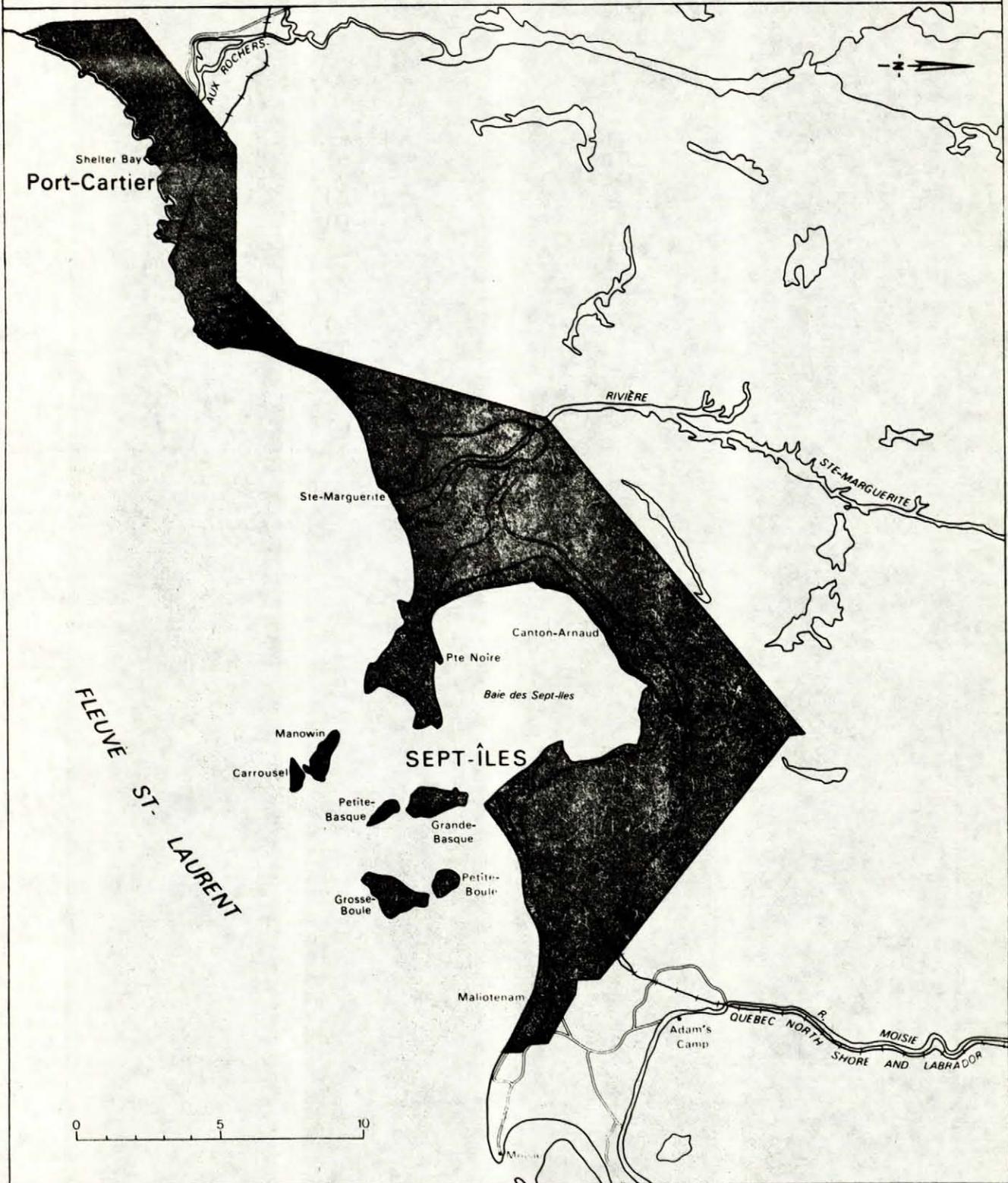
ZONE SPECIALE DE SEPT-ILES / PORT-CARTIER
(Québec, Côte Nord)

(Septembre 1971)

1.- Cadre Physique

- Superficie totale: environ 300 milles carrés.
- Littoral de 60 milles, côte Nord du fleuve Saint-Laurent.
- Distance par route, de Sept-Iles {
 - à Montréal 572 milles
 - à Québec 412 millesde Port-Cartier {
 - à Montréal 534 milles
 - à Québec 374 milles
 - à Sept-Iles 38 milles
- Devanture d'un immense arrière-pays, le Nouveau Québec, caractérisé par des distances démesurées, des conditions climatiques rigoureuses, une excentricité économique et une abondance de ressources naturelles partiellement inventoriées.
- Délimitations:
 - la municipalité de Sept-Iles,
 - la municipalité de Port-Cartier,
 - la municipalité de De Grasse,
 - les réserves indiennes de Du Poste et Maliotenam
 - le territoire borné au Nord par la limite Ouest de la municipalité de Sept-Iles, au Sud par la limite Est de la municipalité de Port-Cartier, à l'Est par le golfe du Saint-Laurent et à l'Ouest par une ligne parallèle à la route n^o. 15 et située à 1 mille de celle-ci.

ZONE SPÉCIALE DE SEPT-ÎLES-PORT-CARTIER
 SEPT-ÎLES - PORT-CARTIER SPECIAL AREA



PUBLIÉE 1970
 SOUS-SECTION DE LA CARTOGRAPHIE
 DIVISION DE L'INFORMATION
 MINISTÈRE DE L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE



PUBLISHED 1970
 CARTOGRAPHIC UNIT
 PUBLIC INFORMATION DIVISION
 DEPARTMENT OF REGIONAL ECONOMIC EXPANSION

2.- Population (Réf. 7)

- Population totale:

	Zone spéciale	Sept-Iles	Port-Cartier
1951	----	2,600	500
1961	----	14,196	3,458
1966	24,893	18,950	3,537
1969	28,000	20,500	3,525

- Population jeune: 40% moins de 15 ans (1966)

- Nombre moyen de personnes par ménage (1966);
4.7 (Sept-Iles), 4.8 (Port-Cartier)

(Réf. 7)

Note: Les références bibliographiques sont colligées en fin de l'ouvrage.

3.- Caractéristiques Socio-Economiques

- Activités traditionnelles de subsistance à partir de la mer et de la forêt.
- Développement industriel (Réf. 1)
 - non diversifié: mono-industrie primaire, extractive et hydro-électrique; une industrie secondaire (Pointe Noire) et quelques entreprises spécialisées dans la vente et l'entretien de matériels miniers (Sept-Iles).
 - accéléré: de 1951 à 1966, l'indice du produit intérieur régional s'est accru de 100 à 667.
 - dominé par le développement de l'arrière-pays.
 - discontinu: au prorata des investissements massifs du secteur primaire.
- Localisation des parcs industriels. (Réf. 7)
 - Sept-Iles {
 - Zone 1 Centre-Ville, 93 acres, provincial, partiellement équipé.
 - Zone 2 Est, 3,500 acres, privé, non équipé.
 - Zone 3 Aéroport, 872 acres, privé, équipé.
 - Port-Cartier: Est, 4,350 acres, privé, non équipé.
- Transport et communication
 - ferroviaire, avec l'arrière-pays minier.
 - routier (route n° 15 de première classe pavée)
 - Trois compagnies de transport desservent la Côte Nord.
 - Autobus : Sept-Iles / Québec.
 - Maritime (port de Sept-Iles, Pointe-Noire et Port-Cartier)
 - Montréal / Québec / Sept-Iles et Côte Nord.
 - Rimouski / Sept-Iles / et Côte Nord.
 - aérien: Terminus régional (aéroport de Sept-Iles)

- Structurer des programmes adéquats de formation, de recyclage ou de récupération professionnels de la main-d'oeuvre en fonction des installations industrielles présentes et futures dans les parcs

4.- Consolidation de l'intégration régionale (rompre l'isolement de la région dans la province, celui des populations disséminées dans la région, celui des réserves indiennes dans la zone)

- Améliorer les voies de communication, les moyens de transport et les mass media
- Favoriser un regroupement démographique urbain bipolaire (Sept-Iles / Port-Cartier)
 - mettre en place les structures d'accueil physiques et socio-culturelles pour l'émigration de l'arrière-pays et de la Basse Côte Nord
 - mettre en place des programmes d'information, d'éducation et de formation visant à faciliter le passage d'un genre de vie à un autre.
 - Favoriser la mise en place d'une "communauté urbaine régionale".

- Améliorer les conditions de vie
urbaine

- Compléter le secteur tertiaire
- Elargir l'éventail des activités culturelles et de loisirs
- Améliorer l'habitat

- Améliorer l'équipement scolaire

- Améliorer l'équipement hospitalier

- Améliorer les services municipaux

- Améliorer l'infrastructure
urbaine (voirie, égouts, eau
potable)

- HLM Sept-Iles 64902
- Relocalisation Parc des roulottes 64903
- Ecoles polyvalentes 64908 (Sept-Iles)
- Services municipaux pour le développement résidentiel (Sept-Iles) 64907-909
- Services municipaux pour le développement résidentiel (Port Cartier) 64911
- Egouts pluviaux 64906
- Conduite d'adduction d'eau (Sept-Iles) 64913
- Chemin des Iles - Port-Cartier 64910
- Rénovation de la voirie (rue Brochu et Arnaud) 64904

STRATEGIE DE RELEVEMENT SOCIAL DANS LA
ZONE SPECIALE DE SEPT-ILES

(Superficie: environ 300 milles carrés
population: environ 28,000)

- 1.- La zone spéciale de Sept-Iles présente nettement un caractère primaire et une vocation économique de transit. Son développement industriel est non diversifié, dominé par un arrière-pays et isolé du reste du continent.
- 2.- Il est établi que des interventions pertinentes dans la structure économique zonale vont aider à mieux orienter et intégrer ce développement.
- 3.- Ces changements structurels risquent d'être retardés par une hétérogénéité de mentalités (processus inégal de socialisation urbaine et isolement socio-culturel).
- 4.- Des interventions pertinentes de relèvement social tant au niveau même de la mentalité de la population qu'à celui des ajustements sociaux consécutifs à la modernisation sont donc nécessaires.
- 5.- Ces interventions de relèvement social sont des conditions indispensables au développement zonal et nécessitent la participation des intéressés.
- 6.- La participation de la population est souvent déterminée par les avantages qu'une telle participation engendre. Un vaste programme d'information est donc nécessaire.

7.- Les interventions pertinentes de relèvement social dans la zone spéciale de Sept-Iles sont à situer au niveau des programmes suivants:

a) Rupture de l'isolement physique et socio-culturel de la zone

Objectifs: - Améliorer l'impact social des voies de communication, des moyens de transport et des mass media par leur amélioration en nombre, en fréquence et en qualité.

- Encourager l'émergence déjà en cours d'élites locales et de nouvelles formes d'association (volontaires, coopératives...). Tout leadership, individuel ou collectif, présuppose la connaissance de la réalité du milieu et les moyens d'influencer le milieu. Aussi, nécessité d'un vaste programme de consultation et d'information suscitant l'engagement spontané et éclairé des populations concernées.

b) Rationalisation des mouvements migratoires

Objectifs: - Orienter les migrations externes et internes (notamment Clark City et Moisie).

- Améliorer les structures d'accueil et de transition pour les Indiens, la main-d'oeuvre migrante et les populations rurales (programmes d'équipement et de formation visant à faciliter le passage d'un genre de vie à un autre).

c) Aménagement urbain

Objectifs: - Amélioration prioritaire de la situation du logement dans la zone spéciale.

- Améliorer la qualité et le rendement des services municipaux et des équipements communautaires (notamment en faveur des groupes marginaux).
- Améliorer les équipements sociaux en matière de récréation et de loisirs, d'hôpitaux et de services de santé.
- Améliorer les structures d'accueil pour les touristes.

d) Formation générale et professionnelle

Objectifs: - Favoriser une adéquation continue (équipements et programmes) du recyclage et de la formation professionnelle de la population active pour lui permettre une plus grande accessibilité aux emplois.

e) Participation de la population

Objectifs: - Impliquer les collectivités dans les décisions qui les engagent par la mise en place de mécanismes de consultation et de participation.

f) Recherches et études

La caractéristique "transitoire" de la zone spéciale de Sept-Iles mérite de faire l'objet de recherches sérieuses. Dans le contexte de sa vocation et des actions propres aux zones spéciales, le succès sera d'autant plus grand qu'on aura su davantage cerner ces notions de "transit" et "d'isolement", ces dernières s'appliquant vraisemblablement plus tard à d'autres régions du Nord.

- 8.- Les interventions pertinentes de relèvement social proposées ici ne doivent pas agir simplement sur les causes de disparités économiques. Elles doivent constamment orienter la vie socio-culturelle de la société zonale vers un modèle idéologique: élévation générale et intégration provinciale du niveau de vie urbain et industriel.

ZONE SPÉCIALE DE QUÉBEC

- 1.- Cadre physique
- 2.- Population
- 3.- Caractéristiques socio-économiques
- 4.- Développement et interventions du MEER
(première entente)
- 5.- Stratégie de relèvement social

Septembre 1971

Direction des études sociales
et humaines
Section du Centre.

ZONE SPÉCIALE DE QUÉBEC

(Septembre 1971)

1.- Cadre physique

- Superficie totale: environ 600 milles carrés.
- A 165 milles de Montréal
 - 80 milles de la zone spéciale de Trois-Rivières
 - 412 milles de la zone spéciale de Sept-Iles
- Un territoire chevauchant le fleuve Saint-Laurent allant de Camp-Valcartier sur la rive Nord à Pintendre (Charny) sur la rive Sud, l'île d'Orléans incluse, allant de St-Augustin-de-Québec à l'Est jusqu'à St-Joachim à l'Ouest.
- Point de jonction du fleuve Saint-Laurent et de l'estuaire du fleuve Saint-Laurent.
- Position centrale du territoire dans la Province de Québec
- Doté d'une agglomération urbaine majeure: le Québec métropolitain (470,000 habitants en 1969) (Réf. 5)
- Délimitations:
 - la Communauté urbaine de Québec décrite dans l'annexe "A" de la Loi de la Communauté urbaine de Québec, Statuts du Québec 1969, chapitre 83;
 - les villes de Lauzon, Lévis, Saint-Romuald-d'Etchemin;
 - les villes de Château-Richer, Beaupré, Saint-Nicolas, Charny, Saint-Jean-Chrysostôme et Saint-David-de-l'Auberivière;
 - les villages de Saint-Jean-de-Boischatel, Sainte-Anne-de-Beaupré, Bernière et Saint-Rédempteur;
 - la municipalité de Saint-Michel-Archange;
 - les paroisses de Sainte-Anne-de-Beaupré, Saint-Féréol, Saint-Joachim, Saint-Louis-de-Pintendre et Saint-Joseph-de-la-Pointe-de-Lévy;
 - la partie de la paroisse de L'Ange-Gardien sise au sud de la paroisse de Sainte-Brigitte-de-Laval;

- le parc provincial du Mont-Sainte-Anne;
- la réserve indienne de Lorette;
- l'île d'Orléans.

ZONE SPÉCIALE DE QUÉBEC QUEBEC SPECIAL AREA



PUBLIÉE 1970
 SOUS-SECTION DE LA CARTOGRAPHIE
 DIVISION DE L'INFORMATION
 MINISTÈRE DE L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE



PUBLISHED 1970
 CARTOGRAPHIC UNIT
 PUBLIC INFORMATION DIVISION
 DEPARTMENT OF REGIONAL ECONOMIC EXPANSION

2.- Population (Réf. 5)

- Population totale:

	<u>Zone spéciale</u>	<u>Québec métropolitain</u>
1961		357,568
1966	450,000	413,397
1969	500,000	470,000

- Nombre moyen de personnes par ménage (1966): 4..

(Voir annexe démographique)

3.- Caractéristiques socio-économiques

- Forte activité tertiaire, régression rapide du primaire et faiblesse du secondaire.

Structure de la valeur ajoutée des industries dans la région (en%)

	<u>1951</u>	<u>1966</u>
Secteur primaire	23.3	8.9
Secteur secondaire	20.5	19.5
Secteur tertiaire	56.2	71.6

- Développement industriel
 - + lent
 - + en régression constante par rapport à l'ensemble du Québec.

Indice de la valeur ajoutée (part relative)

	<u>1951</u>	<u>1966</u>
L'ensemble québécois	100	274
Québec	100	258

- + limité
 - par une métropole qui demeure essentiellement un centre de services.
 - par un proche arrière-pays limité en ressources naturelles et humaines.
- Localisation des parcs industriels: nombreux et inégalement équipés.
- (Voir la carte, zones et parcs industriels)

- Transport et communication

- ferroviaire vers Trois-Rivières, Montréal, La Malbaie, Lac Saint-Jean et Halifax.

- routier

- Principales routes traversant l'agglomération:
n°. 20 et 2 vers l'Ouest, n°. 2 et 15 vers l'Est,
n°. 54 vers le Nord

- Plusieurs compagnies de camionnage desservent l'agglomération

- Services d'autobus urbain et interurbain

- Maritime et fluviale: Port de Québec, administré par le Conseil des Ports Nationaux, ouvert 12 mois par année, infrastructures à valoriser.

- aérien: aéroport de l'Ancienne-Lorette situé à 12 milles au Nord-Ouest du Centre-Ville de Québec, principalement desservi par Air-Canada et Québecair, infrastructures à valoriser.

4.- Développement économique et social

a) Vocation du pôle de développement de Québec: vocation portuaire, touristique et partiellement secondaire.

b) Actions de développement

requis

<u>requis</u>	<u>Interventions du MEER en cours:</u>
1.- Consolidation de la programmation des actions gouvernementales et de la Communauté urbaine de Québec	(n°. de code du Comité de Développement sur les zones spéciales - Québec) (Réf. 3 et 4) Schéma d'aménagement de Québec (CUQ) 64323. Etude régionale de cadrage (OPDQ) 64325.
2.- Participation de la population et des cadres au développement (information, consultation, participation)	
3.- Aménagement de l'infrastructure fluviale et portuaire (en vue de faire du port de Québec le point de rupture de charge des gros porteurs océaniques, le centre portuaire majeur du front Atlantique Nord)	Desserte des Battures du Beauport 64302
4.- Consolidation de l'industrie secondaire	
- Promouvoir en aval du port l'installation d'industries de transformation de certaines ressources primaires qui transitent par le port.	
- Aménager un parc industriel bien équipé et intégré à l'infrastructure portuaire.	
- Coordonner les activités des nombreux parcs industriels existants, et en améliorer certains (dessertes, équipements et services)	Aqueduc et égoûts au parc industriel: - de St. Henri-Lévis 64321 - de Giffard 64319 - de St. David 64320

Parc industriel de St. Augustin:

- services 64327
- voirie 64328

- Incitations financières et fiscales à l'industrie.

Programme des stimulants industriels

- Structurer une politique de main-d'oeuvre appropriée à ce processus de consolidation

- Coordination et utilisation optimale des centres de recherches locaux (universités, laboratoires, privés et d'Etat provinciaux et fédéraux)

Centre de recherches industrielles, CRI, 64329

5.- Consolidation du tourisme

- Structurer une politique touristique

Plan directeur Place Royale 64326

- Sauvegarder l'environnement et le site urbain

- Conservation, restauration et réanimation du Québec historique

Place Royale 64304 A.
Séminaire de Québec 64304 B.

- Extension de l'équipement hôtelier et d'autres infrastructures d'accueil (pour congrès, expositions, etc...)

- Extension du tourisme sportif régional

Aménagement du Mont Ste-Anne:

- équipements 64305
- infrastructures 64306

6.- Consolidation de l'intégration régionale et de la position centrale de la zone.

- Améliorer le réseau de circulation et de transport dans l'agglomération (1).

- Améliorer les liaisons interrégionales et continentales: aménagement de l'aéroport, améliorer la cadence et la rapidité des liaisons ferroviaires

- Améliorations urbaines

- Habitat

- Diversification des loisirs (en rapport avec 5.-)

- Equipement scolaire

- Infrastructures urbaines

(voirie, égouts, eau, etc...)

- Equipements sociaux (2)

Tronçon régional (Henri IV et voies périphériques) 64310

H.L.M, Rivière St. Charles 64322

Ecoles polyvalentes à Québec 64324

Etagement de la voirie 64308A et 64308 B

Parc de stationnement 64313 et 64317

Restauration de pont 64311, 64318 et 64314

Usine de filtration:

- de Lauzon 64315

- de Lévis 64316

(1) Voir le Plan de circulation et de transport de la région métropolitaine de Québec, Commission d'Aménagement de Québec (rapport Vaudry), Québec 1968, 2 vol.

(2) Le Conseil des Oeuvres et du Bien-être de Québec (équipe EZOP) doit publier incessamment un rapport déterminant à Québec les secteurs d'activités et les zones prioritaires en matière sociale.

STRATÉGIE DE RELEVEMENT SOCIAL DE LA
ZONE SPÉCIALE DE QUÉBEC

(Superficie: environ 600 milles carrés
Population totale: environ 500,000)

- 1.- La zone spéciale de Québec présente nettement un caractère tertiaire et urbanisé. Sa vocation est portuaire, touristique et partiellement secondaire. Son développement industriel est encore trop lent et limité.
- 2.- Il est établi que des interventions pertinentes dans la structure économique zonale devraient être accompagnées d'interventions de relèvement social.
- 3.- Ces programmes d'interventions sociales dans la zone spéciale de Québec sont à situer, plus particulièrement et non exclusivement, aux niveaux suivants:
 - a) Equipements de services sociaux et de santé
Objectif: - Répondre aux besoins sociaux et de santé de la population, notamment dans les secteurs urbains et suburbains défavorisés.
 - b) Formation professionnelle
Objectifs: - Favoriser des interventions pertinentes (équipements et programmes) de recyclage et de formation professionnelle en accord avec
 - l'aménagement portuaire et son impact.
 - la consolidation extra-urbaine de l'industrie secondaire,
 - la consolidation de l'industrie hôtelière et des activités de tourisme.

c) Aménagement urbain

- Objectifs: - Favoriser une meilleure intégration zonale.
- Améliorer les conditions de logement et d'environnement notamment dans les secteurs défavorisés.
 - Améliorer les structures urbaines d'accueil des immigrants ruraux et autres (programmes d'équipement et dans certains cas de formation visant à une insertion sociale la plus rapide possible).

d) Participation de la population

- Objectif: - Impliquer les collectivités dans les décisions qui les engagent par la mise en place conjointe d'un vaste programme d'information et de mécanismes de consultation et de participation.

e) Recherches et études

L'utilisation optimale des ressources scientifiques de la zone (universités, laboratoires privés et d'Etat) devrait promouvoir entre autres les recherches suivantes:

- Etude dégagant les caractéristiques socio-économiques de la main-d'oeuvre portuaire, de la main-d'oeuvre touristique.
- Etude dégagant mieux les efforts d'ajustement à faire entre la consolidation portuaire, industrielle et touristique, la structure sociale et les structures administratives.

- Etude dégageant mieux les efforts à faire en matière de loisirs dans la zone spéciale de Québec.

Note: La publication prochaine des résultats des recherches du Conseil des Oeuvres et du Bien-Etre de Québec (équipe EZOP) incitera vraisemblablement la présente stratégie à se préciser.

Annexe démographique

Population en 1966 (Réf. 1)

Québec	166,984
Sainte-Foy	48,298
Sillery	<u>14,737</u>
	63,035
Cap-Rouge	1,992
Saint-Augustin	2,828
Ancienne Lorette	5,113
Notre-Dame-de-Lorette	5,693
Charlesbourg-Ouest	1,291
Neufchatel	6,618
Loretteville	9,465
Saint-Emile	2,104
Bélair	3,408
Notre-Dame-des Laurentides	4,446
Lac Saint-Charles	1,684
Val Saint-Michel	1,204
(Réserve Indienne)	(837)
	<u>45,846</u>
	(46,683)
Les Saules	6,243
Duberges	8,489
Vanier	9,363
Charlesbourg	24,926
Orsainville	7,068
Charlesbourg-Est	<u>1,474</u>
	56,563
Giffard	12,585
Beauport	11,742
Sainte-Thérèse-de-Lisieux	1,966
Villeneuve	2,829
Montmorency	5,545
Courville	5,724
(Saint-Michel-Archange)	(5,597)
	<u>40,391</u>
	(45,988)

Annexe démographique (suite)

Charny	4,762
Lauzon	12,877
Lévis	15,627
Saint-Nicolas	1,635
Bernières	1,109
Saint-Romuald	7,375
Saint-Jean-Chrysostome	1,633
Saint-David	2,962
Saint-Louis-de-Pintendre	1,816
Saint-Joseph-de-la-Pointe de Lévy	228
Saint-Rédempteur	1,287
	<u>51,312</u>

Beaulieu	498
Saint-Pierre	1,147
Saint-Laurent	1,241
Sainte-Famille	1,016
Saint-Jean	856
Saint-François	510
Lac Beauport	---
Sainte-Brigitte de Laval	1,497
Boischatel	1,648
l'Ange Gardien	2,102
Château-Richer	3,118
Sainte-Anne- de-Beaupré (v)	1,523
Sainte-Anne-de-Beaupré (p)	1,717
Beaupré	2,926
Saint-Féréol	1,847
Saint-Joachim	1,436
	<u>23,081</u>

GRAND TOTAL:

453,646

ZONE SPÉCIALE DE TROIS-RIVIÈRES
(Québec, Centre)

- 1.- Cadre physique
- 2.- Population
- 3.- Caractéristiques socio-économiques
- 4.- Développement et interventions du MEER
(première entente)
- 5.- Stratégie de relèvement social

Septembre 1971

Direction des études sociales
et humaines
Section du Centre.

ZONE SPECIALE DE TROIS-RIVIERES
(Québec, Centre)

(Septembre 1971)

1.- Cadre Physique

- Superficie totale: 590 milles carrés (278,958 acres)
- A mi-route des pôles de Montréal (85 milles) et de Québec (80 milles)
- Un territoire chevauchant le fleuve Saint-Laurent allant de Grand'Mère sur la rive Nord à la municipalité de Bécancour sur la rive Sud
- Trois secteurs:
 - Sur la rive Nord, une métropole régionale, le secteur Trois-Rivières / Cap-de-la-Madeleine (103,589 acres)
 - Prolongement Nord, le secteur Shawinigan - Grand'Mère (71,078 acres)
 - Sur la rive Sud, le secteur Bécancour (104,291 acres)
- Délimitations: municipalités constitutantes
 - Secteur Trois-Rivières
 - Trois-Rivières
 - Trois-Rivières - Ouest
 - Cap-de-la-Madeleine
 - Sainte Marthe
 - La Visitation de la Pointe-du-Lac
 - Pointe-du-Lac
 - Saint Etienne-des-Grès
 - Saint Louis de France
 - Secteur Shawinigan
 - Grand'Mère
 - Saint Boniface
 - Saint Georges
 - Shawinigan

- Shawinigan - Sud
 - Baie-de-Shawinigan
 - Notre-Dame-du-Mont-Carmel
 - Saint Théophile
 - Saint Gérard
- Secteur Bécancour
- Bécancour

ZONE SPÉCIALE DE TROIS-RIVIÈRES
TROIS-RIVIÈRES SPECIAL AREA



PUBLIÉE 1970
SOUS-SECTION DE LA CARTOGRAPHIE
DIVISION DE L'INFORMATION
MINISTÈRE DE L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE



PUBLISHED 1970
CARTOGRAPHIC UNIT
PUBLIC INFORMATION DIVISION
DEPARTMENT OF REGIONAL ECONOMIC EXPANSION

2.- Population (Réf. 6)

- Population totale:

	<u>Zone spéciale</u>	<u>Secteur</u>	<u>Secteur</u>	<u>Secteur</u>
		<u>Trois-Rivières</u>	<u>Shawinigan</u>	<u>Bécancour</u>
1966	186,910	103,646	69,092	8,336
1969	188,975	112,730	67,705	8,540

- Nombre moyen de personnes par ménage (1966);
4.2 (Trois-Rivières / Cap-de-la-Madeleine)

- Croissance démographique

- Faible dans le secteur Trois-Rivières (6.2% 1961-1966), négative dans le secteur Shawinigan (-1.5% 1961-1966)
- Tendence décroissante de la part relative de la population de la zone par rapport à l'ensemble du Québec (7.8% en 1961, 7.3% en 1966, 6.9% en 1969)

3.- Caractéristiques socio-économiques

- Agriculture mixte (environ 5,000 fermes) et spécialisée dans les produits laitiers, l'élevage du porc, de la volaille et des bovins.
- Forte activité manufacturière et tertiaire.
- Développement industriel (Réf. 1)
 - insuffisamment diversifié: axé surtout sur les pâtes et papiers et l'électro-métallurgie, puis chimie industrielle et textiles.
 - ralenti : ralentissement du dynamisme de l'ancienne industrialisation qui provoqua le développement rapide de la première moitié du XX^e siècle; rythme de développement insuffisant pour satisfaire l'offre de main-d'oeuvre; la région est l'une de celles qui se développent le moins rapidement par rapport aux autres régions du Québec.
 - limité: effets d'entraînement limités des industries existantes.
- Localisation des parcs industriels (Réf. 6)
 - Zone 1, Parc industriel du Centre du Québec à Bécancour sur la rive Sud au Nord de la route n^o 3, 3,111.5 acres, provincial, partiellement équipé.
 - Zone 2, partie Nord de la municipalité du Cap-de-la Madeleine, 396 acres, municipal, équipé.
 - Zone 3, partie Nord de Ste-Marthe, environ 1,000 acres, privé, partiellement équipé.
 - Zone 4, entrée Ouest de la ville de Trois-Rivières, 266 acres, municipal, équipé.
 - Zone 5, partie Nord de la ville de Trois-Rivières (aéroport), 1,048 acres, privé, partiellement équipé.
 - Zone 6, Trois-Rivières-Ouest, 100 acres, municipal, équipé.

- Zone 7, parc industriel de Shawinigan, - -

- Transport et communications

- ferroviaire: C.P. sur la rive Nord,
C.N. sur la rive Sud jusqu'à Larocheville
(7.5 milles du parc industriel de Bécancour,
zone 1).
- routier: réseau développé, nouveau pont Laviolette
reliant les rives Nord et Sud; nombreuses
compagnies de transport; autobus urbain et
interurbain.
- maritime: port de Trois Rivières / Cap-de-la-Madeleine.
- aérien: aéroport de Trois-Rivières.

4.- Développement économique et social

- a) Vocation du pôle de développement Trois-Rivières /Shawinigan/ Bécancour: vocation industrielle renforcée par l'utilisation du nouveau pont Laviolette, le projet-pilote de la Société du parc industriel du Centre du Québec et la création à Trois-Rivières d'une constituante de l'université du Québec.
- b) Actions de développement

requises:

	Interventions du MEER en cours
	(n° de code du Comité de Développement sur les zones spéciales - Québec) (Réf 3 et 4)
1.- Consolidation de la programmation des actions gouvernementales (pour une meilleure intégration des éléments constituant la zone): favoriser la mise en place d'une "communauté urbaine régionale".	- Schéma d'aménagement 64416 - Cap-de-la-Madeleine Etude hydro-géologique 64413
2.- Participation de la population et des cadres au développement (information, consultation, et participation)	
3.- Restructuration industrielle	
- Consolidation de la structure industrielle traditionnelle (Identification des problèmes et des solutions, modernisation, utilisation optimale du secteur recherches de l'Université du Québec)	
- Création d'activités nouvelles (Utilisation optimale du territoire par l'expansion orientée de l'industrie montréalaise; préférence aux industries dites de pointe à grands effets	- Programme des stimulants industriels.

d'entraînement; Incitations
financières et fiscales à
l'industrie)

- Améliorer l'aménagement des parcs
industriels (infrastructure et
services, notamment au projet-
pilote de la Société du parc
industriel du Centre du Québec;
coordination des parcs industriels)

- Structurer des programmes adéquats
pour une meilleure adaptation et
utilisation de l'offre existante de
main-d'oeuvre, pour orienter ou
fixer l'exode actuel de la portion
dynamique de la population active
(Utilisation optimale du secteur
recherches de l'Université du Québec)

- Raccord de la Trans-
Québécoise au parc
industriel de Shawini-
gan 64402
- Aqueduc, égouts, au
parc industriel de
Trois-Rivières 64403
- Shawinigan, Route du
parc industriel 64417

4.- Améliorations urbaines

- Infrastructure urbaine

- Alimentation en eau potable au
Cap-de-la-Madeleine 64412

- Usine de filtration de Trois-
Rivières 64408

- Egouts pluviaux et voirie à
Trois-Rivières 64410

- Etagement à Trois-Rivières 64411

- Route Transquébécoise 64415

- Equipement scolaire

- Ecoles polyvalentes 64414

- Tourisme

- Restauration Manoir de Niverville
64405

- Restauration Vieilles Forges
64406

STRATÉGIE DE RELEVEMENT SOCIAL DE LA
ZONE SPÉCIALE DE TROIS-RIVIÈRES

(Superficie: 590 milles carrés
population totale: 189,000)

- 1.- La zone spéciale de Trois-Rivières présente nettement un caractère secondaire et une vocation industrielle. Son développement industriel est encore insuffisamment diversifié, ralenti et limité dans ses effets d'entraînement.
- 2.- La relance économique de la zone spéciale risque d'être retardée par l'hétérogénéité régionale et socio-culturelle de la zone (intégration zonale insuffisante des régionalismes Trois-Rivières / Cap-de-la-Madeleine / Shawinigan / Bécancour).
- 3.- Des interventions de relèvement social sont nécessaires, particulièrement au niveau des programmes suivants:
 - a) Equipements de services sociaux et de santé
Objectif: - Répondre aux besoins sociaux et de santé de la population des différents secteurs, notamment en faveur des catégories sociales inactives.
 - b) Formation générale et professionnelle
Objectif: - Favoriser une adéquation continue (équipements et programmes) du recyclage et de la formation professionnelle de la population active pour lui permettre une plus grande accessibilité aux emplois.
 - c) Aménagement urbain
Objectifs: - Favoriser une intégration zonale des différents secteurs par une amélioration des moyens de contact (voies de communication, réseau de transport, mass media).
- Aménager des logements à prix modique, HLM, selon les besoins (Réf. 9)

et rénover certains quartiers défavorisés.

d) Récréation et développement culturel

Objectif: - Améliorer les équipements récréatifs et de loisirs à prix modiques (particulièrement les loisirs culturels, et ceux en faveur des jeunes filles et des 16-18 ans).

e) Participation de la population

Objectif: - Impliquer les collectivités dans les décisions qui les engagent par la mise en place conjointe d'un vaste programme d'information et de mécanismes de consultation et de participation.

f) Recherches et études

La caractéristique de relance industrielle de la zone, la présence nouvelle dans celle-ci d'une université et de jeunes technocrates devraient promouvoir les recherches suivantes:

- Etude des causes de départ des éléments dynamiques de la population en vue de permettre une meilleure intégration zonale des jeunes cadres, des jeunes en général.
- Etude dégageant les caractéristiques socio-économiques de la main-d'oeuvre zonale.
- Etude dégageant mieux les efforts d'ajustement à faire entre la relance industrielle, la structure sociale et les structures administratives.

4.- Les interventions pertinentes de relèvement social proposées ici ne doivent pas agir simplement sur la relance économique. Elles doivent constamment susciter au sein de la population entière une plus grande prise de conscience régionale.

ZONE SPECIALE DE SAINTE-SCHOLASTIQUE
(Québec)

Septembre 1971

Direction des études sociales
et humaines
Section du Centre.

ZONE SPECIALE DE SAINTE-SCHOLASTIQUE

(Québec, Région Nord de Montréal)

1.- Cadre physique

- Superficie totale: environ 750 milles carrés
- Superficie du territoire exproprié: 88,000 acres, dont 18,000 constituent le site même du futur aéroport (en bordure de l'autoroute des Laurentides à quelques 32 milles du centre de Montréal).
- Délimitations:
 Au Nord par Saint-Jérôme et les premiers contreforts des Laurentides, au Sud par la rivière des Milles-Iles, à l'Ouest par Lachute, à l'Est par la ville de Terrebonne.

TERRITOIRE DE LA ZONE SPECIALE
DE STE-SCHOLASTIQUE

(Décret C.P. 1971-303 du 16-2-71)

- a) les cités de Deux-Montagnes, Lachute, Saint-Jérôme et Sainte-Thérèse,
- b) les villes de Blainville, Sainte-Scholastique, Lorraine, Oka-sur-le-Lac, Rosemère, Saint-Antoine, Saint-Eustache, Sainte-Thérèse-Ouest et Terrebonne,
- c) les municipalités des villages de Bois-des-Filion, Brownsburg, Carillon, Lafontaine, New Glasgow, Pointe-Calumet, Saint-André-Est et Saint-Placide,
- d) la municipalité de la partie nord de la paroisse de l'Annonciation,
- e) les municipalités des paroisses de Bellefeuille, Saint-Colomban, Saint-Eustache, Saint-Joseph-du-Lac, Saint-Louis-de-Terrebonne et Saint-Placide,
- f) la municipalité du canton de Chatham,
- g) les municipalités de Sainte-Marthe-sur-le-Lac et de Sainte-Sophie,
- h) la réserve indienne d'Oka.

2.- Population

- Population totale de la zone spéciale (St-Jérôme inclus):

1966	200,000
1985	330,000

- Pôles urbains (Réf. 11)

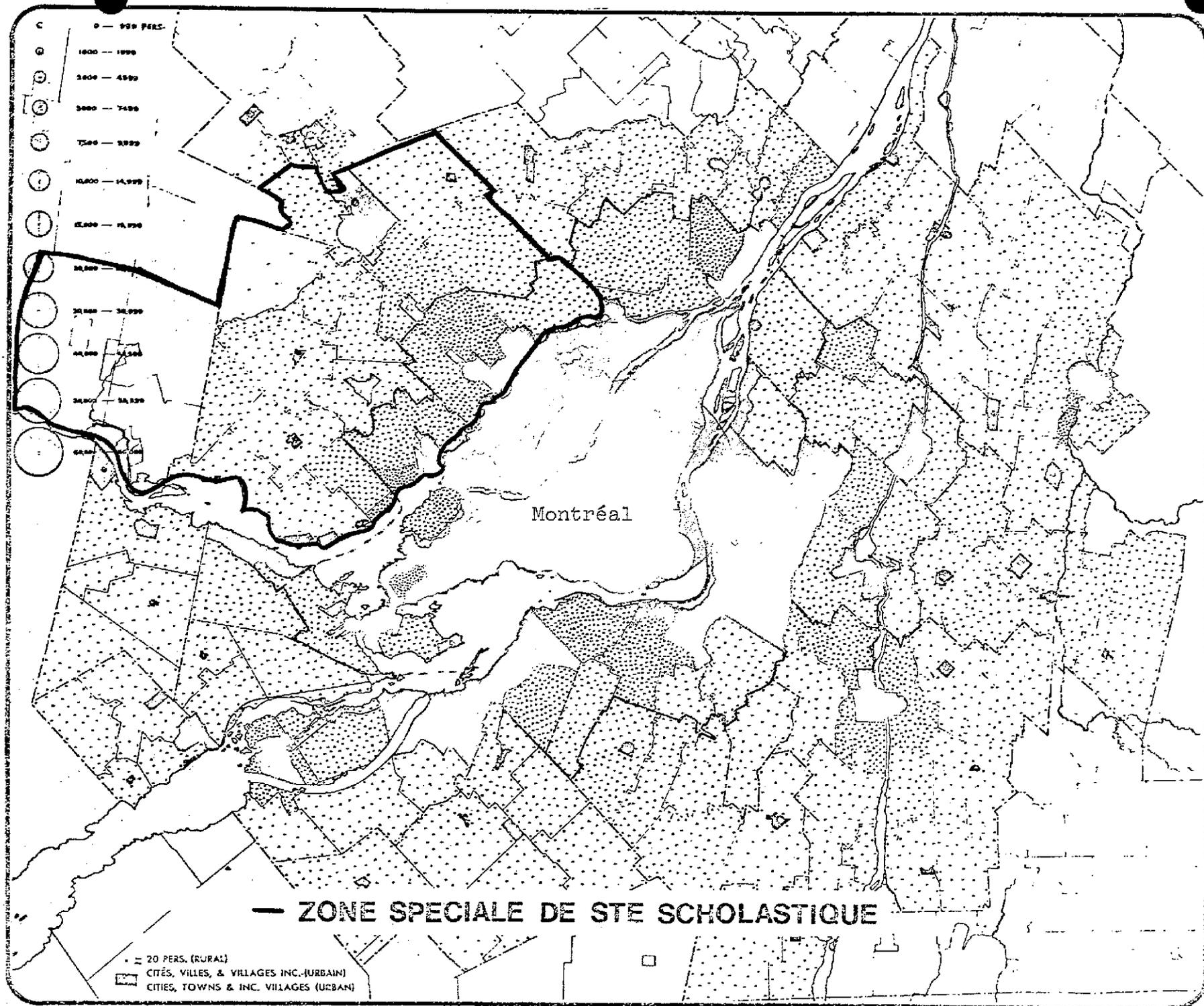
	<u>1966</u>	<u>1985</u>
- Ste-Thérèse / Lorraine / Rosemère	43,700	130,000
- Deux-Montagnes / Oka / St-Eustache	31,400	75,000
- Lachute	26,600	55,000
- Saint-Jérôme (incluant la population de la partie Nord du Territoire de St-Jérôme hors de la zone spéciale)	76,400	165,000

- Pôles de Ste-Scholastique et de Ste-Monique sur le site
exproprié (Réf. 12)

	(1969)	<u>Population</u>	<u>Familles</u>	<u>Taille des ménages</u>
Ste-Scholastique:		(3,250)	(779)	
- Municipalité		2,375	554	4.3
- Village		875	225	3.9
Ste-Monique		(1,460)	(262)	
- Municipalité		1,260	200	4.5
- Village		200	62	3.2
		<u>4,710</u>	<u>1,041</u>	<u>3.97</u>

- Distribution régionale de la population (Voir la carte, distribution de la population 1961). (Réf. 8)

DISTRIBUTION DE LA POPULATION 1961



Distribution de la population 1961. (Réf. 8)

3.- Objectifs sociaux / Projet Sainte-Scholastique

A l'heure actuelle il n'y a dans la zone spéciale de Ste-Scholastique aucune philosophie ou plan d'ensemble de relèvement social comparable au programme d'expansion économique en cours. Tout au plus a-t-on déterminé localement un certain nombre de caractéristiques, de contraintes et de retombées sociales, notamment en terme de relocalisation des populations expropriées. Une dimension sociale reste à définir et à traduire en objectifs pertinents d'une part, cohérents d'autre part avec l'orientation générale des objectifs économiques.

Une planification sociale dépasse l'aménagement quantitatif d'équipements sociaux et de services collectifs pour mettre en jeu des valeurs humaines plus difficilement quantifiables. Cette difficulté ne doit pas conduire la planification sociale à viser seulement la mise en place d'une infrastructure ou seulement "l'homme économique" dans son nouvel environnement aéroportuaire. Elle doit au contraire viser la promotion de "l'homme tout entier". Par analogie, le développement économique étant la mise en valeur des ressources matérielles d'une région en fonction de ses besoins, le développement social sera la mise en valeur des ressources physiques et mentales d'une population en fonction des besoins non seulement de l'économie, mais de la société et de la personne.

Dans une optique d'insertion métropolitaine et de planification sociale, les objectifs sociaux assignés au développement de la zone spéciale de Ste-Scholastique devront

viser à créer un homme

- qui va pousser à la promotion économique de la zone en servant sa croissance économique future (participation prioritaire des ressources humaines zonales)
- qui va pousser à la promotion sociale et culturelle de la zone en prenant des responsabilités sociales dans la nouvelle société (nécessité de préciser des valeurs nouvelles et des rôles de participation de l'individu, des groupes, des catégories sociales, etc. dans les rôles de la société zonale en voie de mutation: familles, partis, syndicats, municipalités, associations diverses, etc. . .)
- qui va pousser à la promotion personnelle, à celle de la personne pour elle-même (valorisation humaine, créativité. . .)

Ces trois perspectives constituent en réalité les objectifs globaux d'une planification sociale visant l'homme tout entier. Compte tenu du nombre encore limité des informations dont on dispose actuellement sur la zone spéciale et son prochain développement, une telle philosophie sociale avec sa triple perspective reste à préciser. Elle peut cependant déjà se concrétiser au niveau des programmes suivants:

a) Population et aspirations.

- Objectifs: - Mieux caractériser la population sur les plans démographique, social, culturel et socio-économique.
- Définir ses aspirations face au changement.

b) Population et Aménagement physique urbain et rural.

- Objectifs: - Prévoir et orienter les migrations internes et externes.
- Aménager en conséquence les structures d'accueil (logement, équipements communautaires et services municipaux)

c) Formation générale et professionnelle.

- Objectifs: - Mieux caractériser la main-d'oeuvre zonale (caractéristiques et évolution du marché du travail).
- Former la main-d'oeuvre aux tâches nouvelles et requises pour le développement zonal.
 - Intégrer aux équipements de formation locaux des programmes adéquats de techniques aéroportuaires.

d) Population et participation.

- Objectifs: - Améliorer la mise en place et la fonction d'un réseau zonal d'information.
- Impliquer les collectivités dans l'élaboration comme dans la réalisation du plan zonal de développement.

e) Recherches et études.

Objectifs: - Assurer la mise en place d'une structure unitaire de recherches chargée de vérifier les objectifs subséquents.

- Coordonner les recherches sociales entreprises par les divers organismes travaillant dans la zone.
- Vérifier l'utilisation optimale des données sociales recueillies.
- Promouvoir la recherche sociale par une constante disponibilité. Le développement projeté de la zone, sa réalisation progressive, les interrelations constantes entre le développement économique et le développement social (bien-être et aspirations...) sont autant d'éléments qui dégageront progressivement, a priori et a posteriori, la nécessité de recherches spécifiques en matière sociale. Une structure bien en place et disponible doit pouvoir répondre à ces besoins.

ZONE SPECIALE

Septembre 1971

COMITE D'EXECUTION

(Réf. 12)

Projet en cours

<u>CODE</u>	<u>DOMAINE</u>	<u>SECTEUR</u>
64600	Dossier général Nord de Montréal Ste-Scholastique	
64601	Développement industriel	
64602		Etude de localisation et concept d'aménagement d'un parc industriel aéroportuaire
64603		Etude d'un concept d'accueil touristique sur le site de l'aéroport
64604	Hierarchisation du milieu urbain régional	
64605		Agrandissement de l'usine de filtration de l'eau à Saint- Jérôme
64606		Augmentation de la capacité de réserve en eau brute à Lachute
64607	Conservation et mise en valeur des ressources sol-eau-forêt	
64608		Réaménagement du parc d'Oka
64609		Inventaire des monuments historiques
64610		Etude d'aménagement de la rivière du Nord
64611		Etude géoscientifique (relevés et embauches)

<u>CODE</u>	<u>DOMAINE</u>	<u>SECTEUR</u>
64612	Réseau routier régional et desserte efficace de l'aéroport	
64613		Eclairage de la route A-15
64614		Elargissement de la route 117
64615		Elargissement de la nouvelle (41) 158, du comté d'Argenteuil à la A-15 (Village de Saint- Canut exclu)
64616		Autoroute 640, de la route A-15 à la route 65
64617		Réfection de la route 8
64618	Innovation dans la gestion des affaires publiques	
64619		Confection d'un nouveau rôle d'évaluation
64620		Plan d'urbanisme pour la zone aéroportuaire
64621		Rénovation de l'inventaire cadastral de la zone aéroportuaire
64009	<u>PROJETS SOUS-CONSIDERATION</u>	
64009-601		Construction de A640 de la route 65 à la route 25
64600-602		Réfection de la route 41 de l'A-15 à St-Antoine des Laurentides
64600-603		Construction de l'A-640 à l'ouest de la ligne du CN
64600-604		Extention du projet de mise à jour cadastral de la zone spéciale du Nord de Montréal

<u>CODE</u>	<u>DOMAINE</u>	<u>SECTEUR</u>
64009-605		Instruments d'information et d'analyse pour la gestion territoriale
64009-606		Travaux d'équipement de l'aéroport industriel de Lachute
64009607		Conduite maîtresse d'aqueduc 16" diam. à travers le centre-ville - Lachute
64009-608		Etude ORIGINE & DESTINATION
64009-609		St-Jérôme - Divers projets
64009-610		Etude d'approvisionnement en eau potable et d'assai- nissement de la zone. aéroportuaire

ZONE SPECIALE DU LAC SAINT-JEAN
(Québec)

ZONE SPECIALE DE RENFREW-PEMBROKE
(Ontario)

ZONE SPECIALE DU LAC SAINT-JEAN
(Québec)

(Septembre 1971)

- Superficie totale: environ 650 milles carrés. (Réf. 2)
- Population totale: 105,909 (1966)

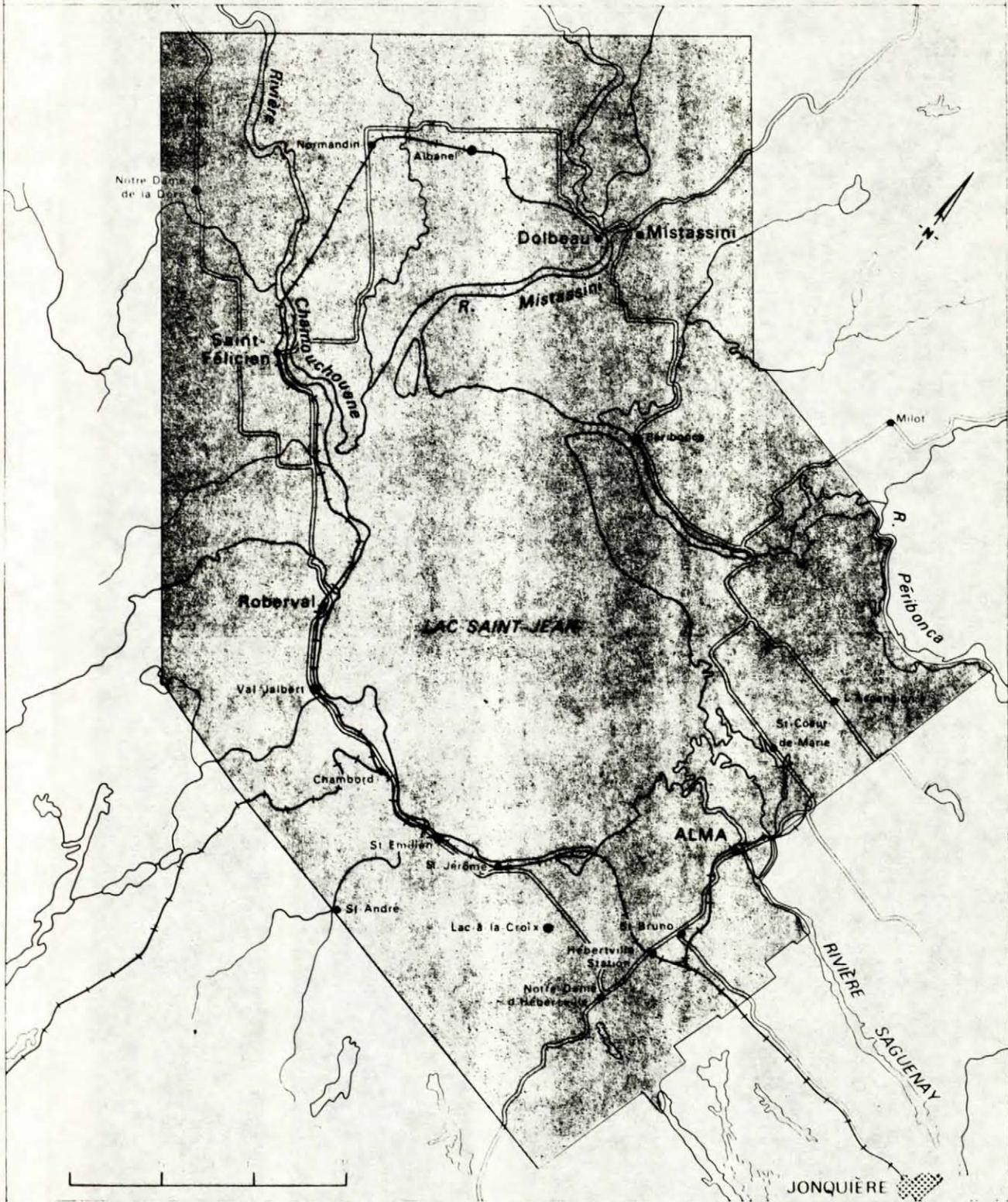
La zone spéciale du Lac Saint-Jean ne fait pas l'objet de mesures spécifiques d'aménagement des infrastructures urbaines et industrielles. Sa création permet l'octroi statutaire de subventions fédérales à une industrie primaire. En effet, la création d'emplois et l'amélioration des revenus dans la région du Lac Saint-Jean dépendent dans une large mesure de l'expansion de cette industrie primaire. Les gouvernements fédéral et provincial ont donc convenu d'étendre leur aide conjointe à l'exploitation de la plus grande richesse naturelle régionale: la forêt. A ce titre, la zone est dite "spéciale spéciale".

La zone spéciale du Lac Saint-Jean s'intègre dans un complexe régional plus vaste: Saguenay - Lac Saint-Jean. Ce dernier bénéficie d'autres programmes, notamment du Programme Agro-forestier dans le cadre de la loi ARDA. L'étude de la zone y apparaît sur cette base régionale (1), celle du CRDSL (Conseil Régional de Développement du Saguenay - Lac Saint-Jean).

La zone spéciale a bénéficié d'une intervention du MEER: aménagement du parc industriel Lac Saint-Jean - Alma, 64201 (n^o. de code du comité de développement pour les zones spéciales).

(1) Voir - Mission de planification régionale Saguenay - Lac Saint-Jean Gouvernement du Québec, décembre 1969
- Programme d'aménagement intégré des ressources rurales de la région Saguenay - Lac Saint-Jean, O.P.D.Q. avril 1971.

ZONE SPÉCIALE DU LAC ST-JEAN
 LAKE ST JOHN SPECIAL AREA



PUBLIÉE 1970
 SOUS SECTION DE LA CARTOGRAPHIE
 DIVISION DE L'INFORMATION
 MINISTÈRE DE L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE



PUBLISHED 1970
 CARTOGRAPHIC UNIT
 PUBLIC INFORMATION DIVISION
 DEPARTMENT OF REGIONAL ECONOMIC EXPANSION

ZONE SPECIALE DE RENFREW - PEMBROKE

(Ontario)

(Septembre 1971)

- Superficie totale: environ 600 milles carrés
- Population totale: (Réf. 12)

	Zone spéciale	Ville de Pembroke	Ville de Renfrew	Ville de Arnprior	Villages de la zone
1961	68,237	16,791	8,935	5,474	37,047
1966	66,506	16,262	9,502	5,693	35,049

- Délimitations:

- la partie Sud du comté de Renfrew
- la partie Nord du comté d'Hastings

La zone spéciale de Renfrew-Pembroke ne fait pas l'objet de mesures spécifiques d'aménagement des infrastructures régionales, urbaines et industrielles. Sa création permet l'octroi statutaire de subventions fédérales à l'implantation d'une industrie primaire basée sur la plus grande richesse naturelle régionale: la forêt. A ce titre, la zone est dite "spéciale spéciale" et ne fait pas encore l'objet d'études exhaustives comparables à celles menées dans d'autres zones spéciales.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES (*)

- 1 - Rapport préliminaire, Les zones spéciales de développement, Québec, Centre du Québec, Sept-Iles, Ministère de l'Expansion économique régionale, 17 décembre 1969 (cahier dactylographié).
 - 2 - Canada-Québec, Entente sur les zones spéciales de Québec, Trois-Rivières, Sept-Iles, 1970-1972, Ministère de l'Expansion économique régionale.
 - 3 - Zones spéciales du Québec, Rapport du Comité d'Exécution ou Comité de Développement, Réunion du 29 juin 1971.
 - 4 - Projets financés par le Canada et mis en oeuvre par le Québec, Annexe "B", Révision 6, Rapport de la réunion du Comité de Développement du 25 mai 1971.
 - 5 - Dossier Economique, Série 1969-70, Agglomération du Québec Métropolitain, Etudes régionales, Direction générale de l'Economie industrielle, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Québec.
 - 6 - Dossier Economique, Série 1969-70, Agglomération de Trois-Rivières, Etudes régionales, Direction générale de l'Economie industrielle, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Québec.
 - 7 - Dossier Economique, Série 1969-70, Agglomération de Sept-Iles/Port-Cartier, Etudes régionales, Direction générale de l'Economie industrielle, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Québec.
 - 8 - Langlois, André P. et Larouche, Pierre, L'agglomération métropolitaine de Montréal 2000+, Le plan de développement, Ministère de l'Expansion économique régionale, Zone spéciale de Ste-Scholastique, 1971.
 - 9 - Dossier social, Région de la Mauricie, Le Conseil régional de Bien-Etre de la Mauricie Inc., Trois-Rivières, Avril 1971.
 - 10 - Etude du secteur Clarke, Cité de Sept-Iles, Survéyer, Nenniger et Chenevert Inc., Consultants, Montréal, Avril 1971.
 - 11 - L'aménagement du nouvel aéroport international de Montréal, Ministère des Transports, 1970.
-
- 12 - (*) Quelques documents de travail à circulation interne, non datés et sans références précises, ont servi occasionnellement à préciser certaines données. Il est difficile de les citer dans cette bibliographie des ouvrages consultés.