

# Les transports au Québec et l'évolution des relations politiques Québec/Canada : perspectives géographiques

Jean Cermakian

Volume 24, numéro 61, 1980

La problématique géopolitique du Québec

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/021467ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/021467ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Cermakian, J. (1980). Les transports au Québec et l'évolution des relations politiques Québec/Canada : perspectives géographiques. *Cahiers de géographie du Québec*, 24(61), 167–174. <https://doi.org/10.7202/021467ar>

Résumé de l'article

Les transports interprovinciaux au Canada sont sous la juridiction du gouvernement fédéral, en vertu des différents articles de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique (1867). C'est seulement dans le domaine du transport routier que les gouvernements provinciaux ont la possibilité de participer à la réglementation interprovinciale en matière de transports. Il est peu probable que les propositions du gouvernement fédéral en matière de réforme constitutionnelle changent grand chose à la structure actuelle des transports interprovinciaux. D'autre part, dans l'éventualité où les électeurs québécois appuient, par voie de référendum, la proposition du gouvernement du Québec de négocier la souveraineté politique en même temps qu'une association économique avec le Canada anglophone, il pourrait y avoir des modifications considérables dans le système de transports entre le Québec et le reste du Canada. À la lumière du rôle actuel des transports dans les liaisons transfrontalières du Québec, cet article a pour but d'examiner la possibilité de telles modifications.

## LES TRANSPORTS AU QUÉBEC ET L'ÉVOLUTION DES RELATIONS POLITIQUES QUÉBEC-CANADA : PERSPECTIVES GÉOGRAPHIQUES

*par*

Jean CERMAKIAN

*Département des sciences humaines, université du Québec à  
Trois-Rivières, C.P. 500, Trois-Rivières (Québec) G9A 5H7*

### RÉSUMÉ

Les transports interprovinciaux au Canada sont sous la juridiction du gouvernement fédéral, en vertu des différents articles de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique (1867). C'est seulement dans le domaine du transport routier que les gouvernements provinciaux ont la possibilité de participer à la réglementation interprovinciale en matière de transports. Il est peu probable que les propositions du gouvernement fédéral en matière de réforme constitutionnelle changent grand'chose à la structure actuelle des transports interprovinciaux. D'autre part, dans l'éventualité où les électeurs québécois appuient, par voie de référendum, la proposition du gouvernement du Québec de négocier la souveraineté politique en même temps qu'une association économique avec le Canada anglophone, il pourrait y avoir des modifications considérables dans le système de transports entre le Québec et le reste du Canada. À la lumière du rôle actuel des transports dans les liaisons transfrontalières du Québec, cet article a pour but d'examiner la possibilité de telles modifications.

**MOTS-CLÉS :** Transports, Québec, Canada, régime fédéral, souveraineté-association, liaisons transfrontalières.

### ABSTRACT

**Jean CERMAKIAN: Transportation in Québec and the Evolution of Political Relations Between Québec and Canada: a Geographical Perspective.**

Interprovincial transport links in Canada are under the jurisdiction of the federal government, according to the provisions of the British North America Act (1867). Only in the field of road transport do the provincial governments have the possibility of taking part in interprovincial transport regulation. It is unlikely that the federal government's proposals on constitutional reform will change the current structure of interprovincial transport links. On the other hand, in the event that the Québec electorate chooses to back the provincial government's proposal for political sovereignty, along with economic association with English-speaking Canada, there might be considerable changes in the transport patterns between Québec and the rest of Canada. In the light of the current role of transport in Québec's trans-border links, it is the purpose of this paper to examine the possibility of such changes.

**KEY WORDS:** Transportation, Québec, Canada, federal regime, sovereignty-association, trans-border links.

\*  
\*       \*  
\*

La géographie des transports est un domaine dans lequel il y a place à la fois pour la recherche théorique et appliquée. Au cours des deux dernières décennies, un grand nombre d'articles à caractère théorique ont été publiés en Amérique du Nord en géographie des transports, sans doute aux dépens de travaux de recherche appliquée. Pourtant, il serait souhaitable de développer la recherche sur des thèmes aussi variés que les transports et les disparités régionales, les transports et les besoins sociaux en milieu urbain, ou encore la concurrence et la coordination intermodales dans les transports. D'autre part, en ce qui concerne plus précisément le Canada, la recherche en matière de géographie des transports devrait porter entre autres sur certains problèmes géopolitiques tels que l'unité nationale, le développement et l'intégrité du territoire, ainsi que la question cruciale des interrelations et de l'interaction spatiale entre le Québec et les autres provinces de la Confédération canadienne. Dans l'un de mes précédents articles, il a été surtout question des bases géographiques et économiques du Québec en tant qu'État potentiellement souverain (ou politiquement indépendant), à une époque où une telle possibilité était purement théorique (Cermakian, 1974, p. 288-294). Depuis, l'élection provinciale de 1976 a porté au pouvoir le Parti Québécois. Le programme de ce dernier se base sur l'hypothèse que « le Québec dispose de toutes les ressources matérielles et humaines nécessaires pour assurer sa propre souveraineté politique » (Parti Québécois, 1978, p. 7); à moyen terme, l'objectif du parti au pouvoir à Québec est de « réaliser la souveraineté politique du Québec par les voies démocratiques et proposer au (reste du) Canada une association économique mutuellement avantageuse » (*op. cit.*, p. 7).

Il revient sans aucun doute aux politologues et aux experts en droit constitutionnel d'analyser les implications concrètes d'une telle déclaration de principe. Mais il est du devoir du géographe d'examiner, entre autres, la possibilité de changements éventuels dans les réseaux et les flux d'interaction entre le Québec et le Canada anglophone, suite à l'actuelle situation politique et à ce qui pourrait s'ensuivre. C'est pourquoi, dans cet article, il s'agira d'abord de décrire le rôle actuel des transports interprovinciaux entre le Québec et le reste du Canada, pour pouvoir ensuite essayer d'évaluer l'impact possible de l'évolution politique sur l'interaction en matière de transports entre les deux entités territoriales.

#### LES TRANSPORTS INTERPROVINCIAUX AU CANADA : UN LIEN UNIFICATEUR<sup>1</sup>

Avant 1867, l'Amérique du Nord britannique comprenait plusieurs petites colonies isolées les unes des autres. Certaines de ces colonies étaient relativement autonomes sur le plan politique, et leurs liens commerciaux avec les marchés étrangers (la Grande-Bretagne et les États-Unis surtout) étaient plus développés que ceux qui pouvaient exister entre elles. Quatre de ces colonies (l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse) s'associèrent pour former le *Dominion* (ou Confédération) du Canada le 1<sup>er</sup> juillet 1867. Le nouveau *Dominion* ne pouvait espérer survivre ou se développer sans disposer d'un nouveau système transcontinental de transports; ce système permettrait à son tour de mettre sur pied un marché canadien unifié. La mise en place d'un tel système devint également une condition d'adhésion de trois autres provinces à la nouvelle Confédération (le Manitoba en 1870, la Colombie-Britannique en 1871 et l'Île-du-Prince-Édouard en 1873). Le premier ministre fédéral, Sir John A. Macdonald, caressait le rêve d'une nation puissante, qui s'étendrait d'un océan à l'autre; ce rêve devint réalité lorsque son gouvernement définit les grandes lignes de la soi-disant « Politique nationale » (*National Policy*) en 1879. Cette politique était basée sur les trois principes suivants :

- 1) l'achèvement du système ferroviaire transcontinental;
- 2) une politique dynamique d'immigration et de peuplement visant à défricher et à mettre en valeur les vastes étendues de la Prairie canadienne;

- 3) une barrière douanière protectionniste visant à stimuler la croissance des industries minières et manufacturières du Canada.

Il est certain que la mise en oeuvre de la « Politique nationale » de Macdonald, au cours des cent dernières années, a permis de créer et de consolider une union économique et politique très forte, orientée dans le sens est-ouest, mais pour laquelle les habitants du Canada ont dû payer un prix très élevé. Par exemple, le gouvernement fédéral investit quelque 2 milliards de dollars dans la construction et l'entretien des chemins de fer entre 1867 et 1923, sans compter la concession de quelque 10 millions d'hectares de terres à la *Canadian Pacific Railway Company* au cours de la période 1871-1885 (Canada, 1967, p. 208 et 210). D'autre part, le gouvernement fédéral décida de nationaliser un certain nombre de sociétés ferroviaires en faillite, ce qui eut pour résultat la mise en place des *Chemins de Fer Nationaux du Canada*, c'est-à-dire un nouveau réseau ferroviaire transcontinental complémentaire du premier, en 1923. Il n'est donc pas surprenant que l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* (1867) ait attribué une juridiction presque exclusive au gouvernement fédéral en matière de transport ferroviaire, de même que dans les domaines suivants : navigation maritime et intérieure, administration des principaux ports, transport routier interprovincial de passagers et de marchandises. Les seuls domaines dévolus entièrement aux gouvernements provinciaux ont été ceux du transport routier intraprovincial et des transports en commun dans les agglomérations urbaines. Dans un passé plus récent, la législation fédérale a été étendue au transport aérien et à l'administration des aéroports, ainsi qu'au contrôle de la circulation aérienne. Enfin, il ne faut pas oublier que le parlement canadien peut toujours adopter des lois en matière de transport en invoquant l'« intérêt national », même en ce qui touche le champ limité de la juridiction provinciale en matière de transports (Trudel, 1977, p. 125-137).

Le développement du système canadien de transports a représenté un énorme défi, et ce en raison d'un certain nombre de facteurs : un territoire très étendu, une trame de peuplement constituée d'un grand nombre de foyers séparés les uns des autres par de vastes territoires à peu près inhabités, une réserve importante de richesses naturelles dont l'accessibilité fut longtemps limitée, un climat rigoureux, et enfin une topographie très difficile dans plusieurs régions du pays. Malgré tous ces obstacles, la collectivité canadienne a dû construire, développer et entretenir un système de transports moderne et efficace, du fait que le Canada soit tributaire de ce système dans une plus large mesure que la plupart des pays industrialisés. En effet, le Canada joue un rôle important sur la scène du commerce international, puisque un cinquième environ de sa production totale de biens et services est vendu sur les marchés étrangers. D'autre part, il est le premier pays du monde occidental en ce qui concerne le transport de produits de base agricoles, forestiers et miniers, si l'on utilise comme étalon de mesure le nombre de tonnes-kilomètres par habitant. Enfin, en ce qui concerne la distance parcourue par habitant, le Canada vient au second rang à l'échelle mondiale. Il n'est donc pas étonnant que les dépenses totales en matière de transports y représentent environ 12 pourcent du produit national brut; en 1978, cela représentait une somme d'environ 24 milliards de dollars, somme considérable si on la considère du point de vue des effets d'entraînement économique, aussi bien que du point de vue du coût énorme que représentent pour l'économie canadienne les dépenses en matière de transports.

#### LES TRANSPORTS ENTRE LE QUÉBEC ET LE RESTE DU CANADA : SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Les liens d'interaction entre le Québec et les autres provinces canadiennes ne peuvent être appréciés sans que l'on soit obligé de tenir compte du contexte historique évo-

qué ci-dessus. Néanmoins, l'on doit s'efforcer d'identifier des facteurs plus précis permettant d'expliquer la nature et l'importance des liaisons transfrontalières actuelles entre le Québec et ses voisins canadiens. L'identification et l'évaluation de chacun de ces facteurs ont déjà fait l'objet d'un précédent article (Cermakian, 1978, p. 175-188). Il ne s'agit donc ici que de les rappeler sommairement.

Six facteurs principaux peuvent contribuer à l'explication du développement des liaisons transfrontalières entre le Québec et les provinces voisines. Le plus ancien et sans doute le plus important est le rôle primordial du Saint-Laurent comme itinéraire de transit entre la région économique des Grands Lacs et les marchés d'outre-mer des industries canadiennes et américaines. En fait, le Saint-Laurent est beaucoup plus important comme voie de transit que comme axe commercial pour les exportations outre-mer des entreprises établies au Québec (Lasserre, 1978, p. 9-27). D'autre part, un examen du bilan des vingt premières années de la Voie maritime du Saint-Laurent démontre clairement que cette dernière a beaucoup plus profité aux industries manufacturières du sud de l'Ontario qu'aux entreprises industrielles de la région métropolitaine de Montréal, dont l'activité portuaire a diminué considérablement, en termes d'importance relative, depuis son ouverture en 1959.

Les autres facteurs principaux pouvant servir à expliquer l'importance des liaisons interprovinciales du Québec sont les suivants :

- 1) le rôle, autrefois prépondérant, de Montréal comme métropole économique et financière du Canada; au cours des vingt dernières années, Montréal s'est vu contester cette prédominance par Toronto, devenue à son tour centre décisionnel de l'économie canadienne;
- 2) l'importance de Montréal comme centre administratif et financier du Canada lors de la construction des chemins de fer transcontinentaux;
- 3) la fonction aéroportuaire de Montréal comme « charnière » entre les réseaux intérieur et transatlantique du Canada;
- 4) le développement considérable du réseau routier et autoroutier du Québec au cours des quinze dernières années;
- 5) les flux touristiques de plus en plus importants, dans les deux directions, entre le Québec et ses voisins canadiens et américains; ce phénomène est dû non seulement à la modernisation de l'infrastructure routière québécoise, mais aussi au fait que le gouvernement du Québec ait misé, depuis quelques années, sur le tourisme comme activité économique motrice; cette politique se traduit par des campagnes de publicité intensives dans les média anglo-canadiens et américains, et par l'accroissement du nombre de parcs et de terrains de camping relevant du gouvernement provincial.

L'étude plus approfondie de ces facteurs ainsi que l'examen de données statistiques fédérales et provinciales démontrent clairement la très forte dépendance de l'économie du Québec aux marchés et aux capitaux extérieurs. L'influence américaine dans ce domaine est importante, quoique moins écrasante que dans le cas de l'économie ontarienne. En fait, une bonne partie de l'économie québécoise est contrôlée par des sièges sociaux ontariens et plus de la moitié des exportations du Québec est destinée aux autres provinces du Canada, l'Ontario étant le client le plus important. D'autre part, le rôle de Montréal comme plaque tournante des transports au Canada explique l'importance des industries et des services de transports au Québec : environ 115 000 personnes travaillent dans ce secteur, dont plusieurs milliers dans les sièges sociaux de sociétés de transports. Le gouvernement fédéral à lui seul inclut 31 650 travailleurs dans le secteur des transports au

Québec (donnée de 1976), ce qui représente plus du quart de l'emploi fédéral dans ce secteur à travers le Canada; les salaires et traitements versés aux employés fédéraux des transports au Québec s'élèvent à plus de 500 millions de dollars (Canada, 1978, texte français, p. 20 et 32). Par ailleurs, il y a également plus de 30 000 emplois dans les industries privées de matériel de transport au Québec.

Étant donné l'intégration économique entre le Québec et le reste du Canada et compte tenu du haut niveau de l'emploi dans le secteur des transports au Québec, le problème de l'avenir des liaisons interprovinciales entre celui-ci et ses voisins prend une importance particulière. En 1978, dans un document intitulé *Le temps d'agir*, le gouvernement fédéral proposa à ses homologues provinciaux une redéfinition du partage des juridictions fédérale et provinciale, ce qui revenait à amender la constitution de 1867 dans un certain nombre de domaines. Cependant, cette proposition laissait de côté un certain nombre de domaines importants, dont celui des transports. On pourrait donc en conclure que, même sous un régime fédéral renouvelé, l'actuel système canadien de transports demeurerait sous la juridiction de lois et règlements fédéraux, ce qui laisserait aux gouvernements provinciaux des pouvoirs résiduels dans ce secteur, comme c'est le cas actuellement.

Pour plusieurs gouvernements provinciaux, cette perspective de renouvellement constitutionnel partiel est loin d'être satisfaisante. La politique des transports est un champ que la majorité des provinces aimeraient pouvoir partager avec le pouvoir central d'une manière plus équitable. Pour le gouvernement du Québec, c'est même tout le système fédéral actuel qu'il s'agit de remettre en cause. Le programme officiel du Parti Québécois, tel qu'amendé à son congrès national de juin 1979, ne peut laisser subsister aucun doute à ce sujet :

« Un gouvernement du Parti Québécois s'engage à :

1. Exiger, dès que les Québécois lui en auront donné mandat par voie de référendum, le rapatriement au Québec de tous les pouvoirs inhérents à un État souverain et proposer au Canada de réaliser avec lui une association d'États souverains devant succéder aux arrangements constitutionnels actuels.
2. Proposer que cette association d'États souverains comprenne dans le domaine de l'économie :

.....

- g) *l'élaboration d'ententes spécifiques en ce qui concerne les chemins de fer, les transports aériens et la navigation intérieure*, en ce qui a trait, dans ce dernier cas, aux eaux limitrophes en particulier »<sup>2</sup>.

Il s'agit ici d'un processus d'évolution politique conforme à la formule de *souveraineté-association* préconisée par le gouvernement du Parti Québécois. Dans un tel cadre constitutionnel, où deux États indépendants (Québec et Canada) seraient liés par un traité international d'association économique et monétaire, le programme du parti met l'accent sur la coopération et la cogestion d'un certain nombre d'organismes d'intérêt commun, notamment en ce qui concerne les transports. Par exemple, dans un tel cadre, le gouvernement du Québec s'engagerait à :

« Établir avec le Canada et les États-Unis les modalités de la participation du Québec à l'organisme qui administre la voie maritime du Saint-Laurent dont le Québec reconnaît l'importance vitale pour l'ensemble de l'Amérique du Nord »<sup>3</sup>.

En fait, la philosophie politique qui sous-tend le programme officiel du P.Q. amène ce dernier à définir une économie québécoise de type mixte, où l'État prendrait en charge la

totalité du secteur des transports, à l'exception du transport routier interurbain. En tenant compte de ceci, l'on comprendra aisément qu'un tel gouvernement s'engagerait à :

« Réorganiser le domaine des transports en tenant compte des ententes faisant partie du traité d'association avec le Canada sous réserve de la prise en charge complète par le Québec des infrastructures, mais de façon :

- a) à mettre le réseau de chemin de fer au service de l'économie du Québec;
- b) à créer une société aérienne, mixte si nécessaire, chargée d'assurer un service aérien intérieur intégré;
- c) à assurer la gestion conjointe d'une société communautaire d'exploitation des lignes aériennes internationales;
- d) à procéder à l'étude de l'opportunité de la création d'une marine marchande québécoise;
- e) à créer le plus tôt possible au Québec une école de formation de contrôleurs aériens;

..... »<sup>4</sup>.

Ainsi, il apparaît clairement, dans les lignes qui précèdent, que le gouvernement du Québec veut prendre en main les leviers du développement des systèmes de transports terrestre, maritime et aérien à l'intérieur des limites de son territoire, tout en acceptant de confier la gestion des transports transfrontaliers Québec-Canada à des organismes publics conjoints, dont le mandat serait défini par le futur traité d'association.

Cette distinction entre transport intérieur et transport international apparaît également dans le *Livre blanc* publié en novembre 1979 par le gouvernement québécois, document qui précise l'orientation et la mise en place de la *souveraineté-association*. Dans ce document, les règles de fonctionnement de l'association comprennent notamment l'harmonisation « de certaines orientations et de certaines législations » :

« Ce sera le cas, notamment, dans le domaine du transport, où l'on pourra prévoir des ententes particulières concernant les chemins de fer, les transports aériens et la navigation intérieure; ces ententes pourront également prévoir la co-gestion de transporteurs publics communs, Air Canada et le Canadien National, par exemple ». (Québec, 1979, p. 63-64)

Le *Livre blanc* est un document trop général et trop concis pour définir jusque dans les moindres détails les champs dévolus à la souveraineté du Québec et ceux qui pourront être placés sous la gouverne du traité d'association Québec-Canada. Cependant, dans le dernier chapitre du document, les tenants de cette option énumèrent les avantages du nouveau régime pour le Québec, notamment au plan de l'activité économique. Dans le cadre de cette vision prospective, le secteur des transports occupe l'espace d'un paragraphe assez clair et concis pour que l'on puisse le citer intégralement :

« Quant aux transports, domaine où nous n'avons presque aucune influence, nous pourrions enfin nous donner une politique qui nous permette de recueillir les avantages de notre situation géographique. Nous accorderons une attention particulière aux échanges naturels (Nord-Sud) avec les États-Unis et redonnerons à Montréal sa vocation de plaque tournante des systèmes de chemin de fer, d'aviation, de cabotage et de navigation océanique. Nous pourrions encore mettre fin aux disparités du tarif ferroviaire, défavorable aux usagers du Québec, envisager de créer notre marine marchande, donner une impulsion nouvelle aux ports du Saint-Laurent, et négocier avec le Canada et les États-Unis un tarif moins discriminatoire pour l'utilisation de la Voie maritime ». (Québec, 1979, p. 99)

Jusqu'ici, il a été question de transports entre le Québec et le reste du Canada dans deux hypothèses : 1) le maintien du lien fédéral actuel, avec ou sans renouvellement de la Constitution de 1867; 2) la mise en place du système économique défini par l'option de la

*souveraineté-association*, advenant le mandat, confié au gouvernement québécois par voie de référendum, de négocier un traité d'association avec le reste du Canada. On pourrait évidemment envisager une troisième hypothèse, celle d'une sécession pure et simple du Québec, advenant le refus de négocier un tel traité par le reste du Canada malgré le mandat de négociation qu'aurait reçu le gouvernement du Québec. Dans un tel contexte, le Québec se verrait obligé d'assumer unilatéralement l'administration de tous les modes de transport desservant son territoire. Étant donné la complémentarité actuelle des différentes régions économiques du Canada, il serait alors très difficile de diviser l'actif et le passif de toutes les sociétés de transport fédérales implantées au Québec. D'autre part, il faudrait alors que le Québec administre sa portion de la Voie maritime du Saint-Laurent de concert avec les administrations canadienne et américaine. Enfin, il faudrait alors régler le difficile problème du transit terrestre entre l'Ontario et les provinces maritimes du Canada. Ni le Québec ni le reste du Canada ne semblent prêts à envisager une telle rupture dans les réseaux et les flux de transport.

## CONCLUSION

En cette fin d'année 1979, nul ne peut être certain de l'issue de la crise politique que traverse le Canada depuis plusieurs années. Dans l'éventualité où les électeurs du Québec, à l'occasion du référendum de mai 1980, donneraient à leur gouvernement provincial le mandat de négocier la *souveraineté-association* avec le reste du Canada, le gouvernement fédéral et ceux des neuf autres provinces « devront » examiner, entre autres questions, le problème des transports entre le Québec et le reste du Canada. Le but de cet article aura été d'exposer, du point de vue géopolitique, quelques-uns des principaux problèmes reliés à l'avenir des liaisons transfrontalières entre le Québec et ses voisins canadiens.

## NOTES

<sup>1</sup> La position officielle du gouvernement fédéral au sujet du rôle des transports dans les relations entre le Québec et le reste du Canada est définie dans la publication suivante, qui émane du Centre d'information sur l'unité canadienne :

CANADA (1978) *Les transports — un lien unificateur/Transportation — a unifying link*. Ottawa, 34 p. (texte français) et 38 p. (texte anglais).

<sup>2</sup> PARTI QUÉBÉCOIS (1979) *Texte révisé du programme du Parti Québécois*, première et deuxième parties, version préliminaire, Montréal, p. 2 et 4.

<sup>3</sup> *Idem*, p. 23.

<sup>4</sup> *Idem*, p. 36.

## BIBLIOGRAPHIE

- CANADA, Bureau fédéral de la statistique (1967) *Canada : un siècle, 1867-1967*. Ottawa, l'Imprimeur de la Reine, 504 p.
- CANADA, Centre d'information sur l'unité canadienne (1978) *Les transports — un lien unificateur/Transportation — a unifying link*. Ottawa, Ministère des approvisionnements et services, 34 p. (texte français) et 38 p. (texte anglais).
- CERMAKIAN, Jean (1974) The Geographic Basis for the Viability of an Independent State of Québec. *The Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, 18 (3) : 288-294.
- CERMAKIAN, Jean (1978) Les réseaux de relations transfrontalières entre le Québec et les États voisins. *Basler Beiträge zur Geographie*, 26 : 175-188 (numéro spécial consacré aux comptes-rendus de la réunion annuelle de la commission des transports de l'Union Géographique Internationale, Bâle (Suisse), octobre 1977).



- LASSERRE, Jean-Claude (1978) Prolégomènes pour une géographie des transports du Québec. *Cahiers de géographie du Québec*, 22 (55) : 9-27.
- PARTI QUÉBÉCOIS (1978) *Le programme officiel et les statuts, édition 1978*. Montréal, secrétariat national du Parti Québécois, 64 p.
- PARTI QUÉBÉCOIS (1979) *Texte révisé du programme du Parti Québécois, version préliminaire*. Montréal, secrétariat national du Parti Québécois. Première et deuxième parties, 61 p.; troisième et quatrième parties, 94 p.
- QUÉBEC, Conseil exécutif (1979) *La nouvelle entente Québec-Canada; proposition du gouvernement du Québec pour une entente d'égal à égal : la souveraineté-association*. Québec, Editeur officiel, 118 p.
- TRUDEL, Michel (1977) Où va la politique du transport ? In Daniel Latouche (Éd.) *Premier mandat : une prospective à court terme du gouvernement péquiste*. Montréal, Editions de l'Aurore, vol. 1, 275 p.