

Transports, histoire et politique : à propos d'un livre de Daniel Latouche

Georges Massé

Volume 27, Number 72, 1983

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/021625ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/021625ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Massé, G. (1983). Transports, histoire et politique : à propos d'un livre de Daniel Latouche. *Cahiers de géographie du Québec*, 27(72), 475–482.
<https://doi.org/10.7202/021625ar>

TRANSPORTS, HISTOIRE ET POLITIQUE : À PROPOS D'UN LIVRE DE DANIEL LATOUCHE

par

Georges MASSÉ

*Département des sciences humaines,
Université du Québec à Trois-Rivières, C.P. 5000, Trois-Rivières, Québec, G9A 5H7*

* * *

Il n'est pas aisé de recenser adéquatement un ouvrage de ce type¹ sans écorcher inutilement et injustement un auteur dont nous apprécions la prolificité, la polyvalence et les dons de communicateur². Il ne convient pas plus de manifester un laxisme de mauvais aloi à l'endroit de cette « rencontre de deuxième type » à laquelle nous convient l'auteur et l'éditeur. Une collection de vulgarisation scientifique doit éviter, bien sûr, le Charybde de l'hermétisme et de l'académisme, mais aussi le Scylla de la facilité et de la complaisance. Si Yanick Villedieu (« Demain la santé ») et Fernand Seguin (« Le sel de la science ») évitent ces écueils, il est difficile d'en dire autant de Latouche. Cette étude, qui s'apparente au journalisme scientifique, souffre d'une rédaction hâtive et de l'absence d'une ossature méthodologique pour articuler les idées qui y fourmillent.

L'excuse du dilettantisme ne saurait rescaper un essai que l'on a affranchi trop tôt du chantier. Latouche n'est pas le néophyte que présente, avec humour, la jaquette du volume en prétendant que sa « seule spécialisation en matière de transport » réside dans ses « deux traversées de l'Atlantique en voilier ». Sa collaboration au « Groupe de Recherches sur le Futur » et sa participation, comme auteur et directeur, aux deux volumes de *Premier mandat: une prospective à court terme du gouvernement péquiste* l'ont familiarisé avec les problèmes actuels de transport.

Toujours est-il, en ce « 39^e jour de l'ère post-référendaire » (p. 14), que le mandat, assigné à ce volume, est de fournir « une critique sociale » (p. 11) ; elle ne se manifeste pourtant qu'aux chapitres 4, 5 et 6, avant de « prendre l'air », au chapitre suivant, et s'estomper au profit d'une analyse politique. Il était plus facile de formuler « a posteriori » qu'il ne s'agit ni « d'une encyclopédie des transports modernes, et encore moins de catalogue exhaustif de tous les problèmes qu'on y rencontre » (p. 12), ni d'une recension « d'innovations et de prédictions » (p. 12), que de définir la nature, l'orientation et les paramètres de son « analyse sociologique » (p. 13). Il ne suffit pas de postuler que « c'est surtout à la jonction du politique, de l'économique et du technologique que la bataille se joue » (p. 12) pour valider son intention initiale de privilégier la dimension sociale et politique de la question des transports. Il faut, au contraire, transformer ce postulat en problématique et en faire la démonstration dans le corps du volume. En dehors des chapitres 4 et 5, où l'enjeu de la « bataille » nous est révélé, le postulat s'étirole et l'intention s'évapore dans les méandres des relations fédérales-provinciales. Même si Latouche nous met en garde contre la « mode » de

« l'exagération que commande le discours social » (p. 11), lui-même n'y échappe pas dans ses propos introductifs, ni même dans les titres accrocheurs dont il coiffe ses chapitres (« L'automobile, coupable ou non coupable ? », « Les transports en commun : vite un miracle », etc.). Exagération surtout dans le traitement qu'il fait de l'histoire.

Il peut sembler paradoxal qu'un historien regimbe à l'assertion que « parler des transports, c'est d'abord parler d'histoire » (p. 13). Et pourtant. L'histoire gargarisante de maints protagonistes du débat pré-référendaire nous a laissé un goût amer. Il y en a encore des relents dans ce bouquin où elle ne sert qu'à confirmer la double hypothèse 1) que les transports « ont tout d'abord joué un rôle déterminant dans le décollage et le développement économique du Québec » (p. 21) et 2) qu'il en résulte, d'une part le retard économique du Québec par rapport à l'Ontario, et d'autre part sa dépendance politique et économique. Force est d'admettre, à la décharge de Latouche, qu'il est victime d'une historiographie qui a presque toujours réduit l'analyse du processus d'industrialisation québécois et canadien à l'étude d'un facteur — exogène par surcroît — soit celui du rôle de l'État, et indirectement du rail. Toutefois, si je ne puis affirmer que l'historiographie ne permet pas de conclure que « ... les transports ont créé le fédéralisme canadien, et vice-versa... » (p. 275), il est certain qu'elle n'autorise personne — y compris Latouche — à affirmer que « les transports ont fait du Québec ce qu'il est aujourd'hui » (p. 275). La cause serait donc entendue ; un « détour par l'histoire » (p. 17) va permettre à l'auteur de réaliser son œuvre au noir.

Malheureusement, c'est à un détournement de l'histoire que l'on assiste dans un premier chapitre truffé de clichés. La tentative de lier le passé et le présent n'est pas répréhensible en soi ; loin de là. Encore faut-il sentir que le passé n'est pas prisonnier des schématisations du présent ; encore faut-il restituer au passé son dynamisme. Cet impératif est complètement évacué par le jeu de saute-mouton qui fait passer le lecteur d'une séquence historique à une autre (« voiliers et la marine », au « canot et la fourrure », à « la drave et le bois » et enfin aux « canaux et le blé ») en négligeant l'évolution — involution des « staples » et de leur « mode de transport privilégié » (p. 18), et, en figeant l'évolution générale de l'économie. Convenons que la synthèse oblige au survol, au raccourci ; mais, il est périlleux de transformer le « détour historique » en un vol en rase-mottes. Ce n'est pas ainsi qu'on va exorciser — c'est même le contraire — le « rôle quasi mythique » que nos manuels d'histoire confèrent aux transports (p. 18). À supposer que cette situation soit réelle, sur quoi Latouche se fonde-t-il pour croire que « l'imagerie populaire » accorde tant de place à de « simples voyageurs de commerce — les coureurs de bois — et des constructeurs de chemin de fer, quelque peu bandits sur les bords... » (p. 18). Balancer par-dessus bord une certaine imagerie romanesque qui habitait notre historiographie traditionnelle (à ne pas confondre avec l'imagerie populaire), oui ; mais pas en y introduisant, sans preuves, la rapine. Affirmer que les « fourberies » des coureurs de bois ne sont pas le geste d'hommes vivant « en harmonie avec la nature » (p. 23), ni soucieux de respecter l'environnement, oui ; peut-être ? quoique ce constat colle plus à notre idée actuelle de la nature qu'à celle des coureurs de bois des 17^e et 18^e siècles. Dénoncer le racisme de ces derniers à l'égard des Amérindiens ; oui, mais... En tout cas, il est anachronique de leur reprocher leur manque de « conscience sociale » (p. 23). « Mais enfin, passons » comme dit l'auteur.

Passons donc aux considérations sur le « canot et la fourrure » et reconnaissons que son argumentation prend de l'étoffe. À l'instar de Glazebrook, il indique bien que le canot d'écorce est un fait de civilisation amérindienne, qui « allait se révéler un extraordinaire véhicule d'exploration » (p. 24) en plus de permettre aux Européens de mener la traite des pelleteries sur une grande échelle géographique et économique.

Cet emprunt technologique a des limites (p. 27) ; le recours à d'autres embarcations va permettre d'y obvier. Il est donc erroné de croire que le canot est un obstacle à l'établissement d'un « réseau commercial intégré » (p. 24). Dans la même veine, il est vain de confiner l'explication du « premier déclin de Montréal » (p. 28) à la simple inadéquation entre un mode de transport et l'activité économique qu'il dessert. C'est une erreur de lier, à court et à long terme, le sort de la fourrure à celui du canot, et vice versa, sans tenir vraiment compte de l'exploitation outrancière de la ressource-fourrure et du capitalisme de concurrence, qui, dans un cas entraîne la dérive des lieux d'exploitation, et dans l'autre l'absorption des compagnies montréalaises que désavantagent les coûts de transport. La vie économique est mouvante ; il est donc périlleux d'immobiliser l'histoire à un moment privilégié. Latouche a maille à partir avec la synchronie. Quand il écrit que « avec le bois et la drave prit fin l'ère individualiste des coureurs de bois » (p. 30), il méconnaît le temps court et il ratatine l'histoire canadienne à une succession mécanique de « staples ». Et, en l'occurrence, c'est excusable. Mais que signifie l'expression « ère individualiste » ? Si elle s'apparente à cette idée saugrenue de qualifier le canot de « moyen de transport individualiste par excellence, un peu comme l'automobile aujourd'hui » (p. 24), on n'est pas sorti du bois.

En fait, cette section sur « la drave et le bois » (pp. 30-32) est exposée de manière alerte, concise et respectueuse de l'évolution de l'industrie forestière qui connaît une phase de « secondarisation » par le passage du bois équarri au bois de sciage. Il est dommage que l'auteur, pourtant anxieux de voir un « décollage économique » (p. 32), ne daigne pas s'arrêter à l'industrie de la pulpe et des pâtes et papiers, qui — conjuguées à l'hydroélectricité (incidemment, on la transporte aussi), — jouèrent un rôle aussi important dans le développement des régions du Québec que les « canaux et le blé » (pp. 32-37) pour le centre montréalais.

Latouche avait redressé la barre dans la section sur le bois ; il perd le cap de nouveau lorsqu'il entre dans notre « mer intérieure » laurentienne, selon la belle expression de Faucher. Faute de s'être muni d'une carte, il navigue à l'estime à travers la crise du blé, le déplacement de son centre de production, la rentabilisation des bateaux à vapeur, la canalisation, la crise politique et l'Union, et enfin les impératifs du grand commerce impérial. Faute d'une approche explicite pour orchestrer et conférer du sens à ces faits historiques, « l'intermède des canaux » (p. 35) demeure inexplicé. Son argumentation est diluée dans une rhétorique qui dénote une velléité de « réécrire l'histoire » (p. 37), même s'il affirme que c'est impossible. C'est ainsi qu'on apprend qu'il « était impossible de naviguer » entre Québec et les Grands Lacs « tant que des canaux ne seraient pas construits » (p. 33). Les barques canadiennes et les « Durham Boat » contredisent cette fausseté ; il faut plutôt dire que les canaux en éliminant les points de rupture de charge, vont permettre aux bateaux à vapeur d'établir des lignes de navigation continue. On apprend aussi que « la concurrence commerciale entre le Bas et le Haut-Canada entraîna rapidement une multiplication incohérente de canaux » (p. 33), sans mentionner, au moins, que la principale incohérence en ce domaine précis est le fait de l'Amirauté britannique et de son canal Rideau. De même, il n'est pas prouvé qu'on « se retrouve avec un réseau de transport bien au-dessus des besoins de l'économie de la colonie... » (p. 33). Sur la base des raisons invoquées (pp. 35-36), la preuve n'est pas faite, non plus, que l'intermède des canaux est « coûteux pour Montréal et Québec », à moins de mieux établir, entre autres, que les investissements publics dans les travaux de canalisation n'aient eu pour conséquence de négliger le réseau routier et d'entraver ainsi la croissance des activités économiques qui en dépendaient.

Les trop nombreuses imprécisions de ce genre détournent l'attention des problèmes réels que l'histoire peut nous révéler. Les comparaisons anachroniques aboutissent au même résultat ; quel peut être l'apport de cette comparaison voulant que les relations canado-britanniques, antérieures à l'adoption du libre-échange, s'apparentent à une « quasi-souveraineté-association avec la mère patrie » (p. 35) ? Il est tout aussi inconvenant que ce détour historique se complaise dans une sorte de syndrome de l'échec, qui nie l'histoire. Échec donc des « Québécois » qui, pour n'avoir « jamais été un peuple de marins tournés vers la mer... ont laissé ce rôle aux colonies de l'Atlantique » (p. 23) ; et pourtant, prédit-on, « à travers la pêche, les Québécois, auraient pu développer, à la manière des Norvégiens, un intérêt et une compétence pour le transport maritime » (23). Échec encore dans les fourrures. Puis, « avec les canaux et le blé, Montréal voit donc se répéter la vieille histoire du succès initial qui se transforme en échec » (p. 36) avec le rail. À défaut de ne pouvoir ré-écrire l'histoire d'un peuple qui n'aurait, semble-t-il, pas « fait l'histoire » (p. 67, note 3), Latouche l'oblige à se répéter d'échec en échec. Il va jusqu'à « supposer que même si les "Canadiens" avaient été maîtres chez eux, cela n'aurait pas changé grand-chose à cet état de fait » (p. 37). En fin de compte, ces échecs successifs seraient la tare congénitale, imputable au statut colonial originel, d'un peuple que le destin condamne à se laisser phagocyter. Il est à souhaiter que cette vision pessimiste, téléologique et mythique (origines), soit seulement dictée par le dépit que l'échec du référendum impose momentanément à un intellectuel qui, habituellement, démontre plus de discernement. À preuve, ce constat que la Confédération confirme le « double statut de minorité économique et politique des Canadiens français » (p. 37).

Toutefois n'est-ce pas une évaluation légère et expéditive que de faire porter le poids de cette « minorisation » sur les épaules de la génération de politiciens canadiens-français de la période de l'Union ? Pourquoi auraient-ils été les seuls à ne pas avoir « d'objectifs bien définis » (p. 40) ? Latouche sait qu'un « projet politique d'envergure », c'est-à-dire l'indépendance nationale, « n'était plus envisageable depuis 1837 » (p. 41). Si la politique est parfois l'art du possible, pourquoi, dans ce contexte, stigmatiser l'absence de « projet collectif » des députés francophones et réduire l'Assemblée législative du Canada-Uni à un « vaste théâtre » peuplé de marionnettes canadiennes-françaises que les Anglais manipulent au gré de leur « nouvelle mise en scène » (p. 39) ? L'auteur devrait savoir que « Le grand jeu de la Politique » (chapitre 2) est plus complexe que ses propos dérisoires veulent bien laisser croire.

Le lecteur est justifié de se demander si cette censure impitoyable de l'action politique des députés canadiens-français ne découle pas de cette fausse prémisse qui ouvre le deuxième chapitre. On y affirme péremptoirement que « jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la collusion entre l'économique et la politique n'était pas encore très développée au Canada » (p. 39). Au strict plan théorique, comment peut-on encore défendre l'autonomie du politique ; au plan historique, Faucher (« La politique impérialiste du gouvernement Durham-Sydenham ») et Dubuc (« Une interprétation économique de la constitution », *Socialisme*, 66, pp. 3-21), pour ne nommer que ceux-là et pour ne pas pousser la rétrospective au-delà de 1840, ont bien montré les relations entre ces « sphères » (p. 39) dans l'établissement des travaux publics, la canalisation et le chemin de fer.

L'ambiguïté, qui marque l'ouverture du deuxième chapitre, persiste dans la section, par ailleurs intéressante, consacrée au Grand Tronc (pp. 43-47). On y lit que, par les impératifs économiques défendus et par les sommes financières investies dans le chemin de fer, les gouvernements canadiens sont, pour reprendre le titre du volume, à la remorque des transports. La formule lapidaire de McNab à l'effet que « the

railway, that's my politic» (p. 49) signifie-t-elle la perte de l'autonomie politique ? Cette volonté d'un homme politique d'utiliser le pouvoir pour promouvoir la construction ferroviaire démontre plutôt le caractère factice de cette distinction. Confusément, Latouche voudrait singulariser le rail canadien en en faisant la créature d'une « subordination de l'économique au politique » (p. 47), — assertion qui ne renforce pas son idée de la perte de l'autonomie du politique, — et en le démarquant ainsi de la situation prévalant dans les pays européens où les réseaux ferroviaires ne seraient que les créatures de la seule « dynamique des marchés » (p. 47). Ce n'est pas avec cette caractéristique erronée que l'on pourrait spécifier le développement économique d'un pays colonisé.

La section intitulée « Le rail et la création d'un désert québécois » (pp. 47-51) n'apporte pas de confirmation à la prétendue perte d'autonomie du politique. Elle expose — ce qui ne revient pas au même, quoiqu'elle explicite la prémisse initiale, — que « la subordination économique des Canadiens français avait amené leur subordination politique... » (p. 47). Voilà ce qu'il faut entendre par la perte d'autonomie du politique. C'est plus compréhensible. C'est commode. Mais la glace est trop mince pour y échafauder une explication des disparités économiques entre le Québec et l'Ontario. C'est un fait indéniable que le maillage du réseau ferroviaire ontarien est plus dense et plus étendu que celui du Québec (pp. 48-49). Or, si je comprends bien, et en l'occurrence ce n'est pas facile, l'argumentation de Latouche vise à démontrer que l'extension en « toile d'araignée » (49) du chemin de fer ontarien serait la conséquence d'une sorte de pur développement capitaliste. Au Québec, au contraire, ce serait le désert entre Montréal et Québec parce que les seigneurs, les rangs et le désintérêt des élites politiques entravaient la marche du rail (p. 48). Antoine-Aimé Dorion n'eût certes pas été d'accord avec Latouche lorsqu'il énonce que « les seigneurs et les élites politiques vivaient au Québec dans l'isolement le plus complet, loin des compromissions et des ententes sordides » (p. 49). Cet énoncé ne concorde pas, non plus, avec les études de Brian Young et de Marcel Hamelin. Les « promoteurs-politiciens » (p. 48) ne sont ni anges (en Ontario) ni bêtes (au Québec). Ils ne détiennent pas la seule et unique clef susceptible d'enclencher un processus d'industrialisation que, de toute façon, il ne convient plus de confiner au rôle de l'État. Cependant ne négligeons pas le pouvoir politique, et fédéral et provincial, que les affairistes et politiciens ontariens utilisent dans un sens qui les avantage.

Le « détour » historique aboutit enfin au « coup de l'Intercolonial » (pp. 51-58) et à la question de la « confédération et les transports » (pp. 58-61). Relativement bien articulés, ces propos veulent surtout démontrer : primo, que les hommes politiques canadiens ne s'intéressent à l'Intercolonial qu'à partir du moment où l'on discute d'une union des colonies atlantiques, et secundo, que l'A.A.N.B. en vertu de l'attribution des pouvoirs législatifs et financiers, fait du gouvernement central le maître d'œuvre d'un développement économique dont les transports seront le fer de lance.

Le troisième chapitre traite de la « géographie économique des transports » (pp. 63-83) ; il vient chapeauter toute la première section du volume. C'est sur ces notes que prend fin ce détour cahoteux par les chemins de l'histoire ; retour, donc, au sujet principal que l'auteur n'aurait jamais dû quitter. En effet, ses considérations sur l'actualité, mieux sur l'histoire immédiate, sont indéniablement plus pertinentes et cohérentes. Si ces qualités confèrent un intérêt certain à toute la seconde section du volume, c'est tout simplement dû au fait que l'auteur connaît mieux les questions qu'il y aborde ; c'est parce qu'il peut donner libre cours à son imagination et jeter un regard libre, et non un « regard plus froid » (p. 79) sur les problèmes de transport qui confrontent la société québécoise actuelle. Nous acceptons de bonne grâce la liberté

qu'il confère à la critique sociale et économique qui traverse toute la seconde partie du volume ; par ailleurs, et à l'inverse, il est inacceptable qu'on se permette de trafiquer l'histoire.

Il est dommage que Latouche n'ait pas conféré une portée méthodologique au chapitre sur la géographie économique des transports ; s'il lui avait assigné un rôle de poteau de signalisation, pour guider le lecteur dans son détour historique, il aurait peut-être réussi à justifier les libertés qu'il prend dans le traitement de l'histoire. Plutôt que de croire que « réfléchir sur les transports est une tâche ingrate... » (p. 278), il eût fallu qu'il étaye l'affirmation que le transport est une activité économique à « caractère structurant » (p. 63). Il fallait démontrer, souligner tout au moins, 1) l'articulation ou la non-articulation des réseaux en un système de transport dynamique ; 2) l'adéquation ou la non-adéquation de celui-ci par rapport au système économique qu'il dessert et 3) au domaine politique qu'il sous-tend. Sinon on aboutit à l'axiome suivant : « les transports occupent au Québec une place encore plus importante que celle, déjà fort respectable, qu'ils occupent dans les autres pays industrialisés » (p. 79). À défaut d'élaborer une telle approche, ce chapitre s'attarde à la détection des « contraintes de l'espace québécois » (pp. 66 ss) où figurent le statut colonial et provincial, et, la supposée « brisure » (p. 71) que constituerait le fleuve Saint-Laurent et, la non moins contestable idée que « la distance est un critère plus important que la diversité pour définir le Québec » (p. 72). Moyennant un certain raffinement, cette proposition peut se révéler intéressante. C'est le mérite principal de l'article (« La question régionale au Québec » *Journal of Canadian Studies/Revue d'études canadiennes*, 15, 2, été 1980, pp. 74-87) où Fernand Harvey explicite le dynamisme culturel des régions du Québec en distinguant le centre, les régions satellites et les régions périphériques. Si l'hypothèse que ces dernières sont plus dynamiques que les précédentes était fondée, force serait de convenir que distance et diversité se conjuguent et ne s'opposent pas.

Il est probablement discriminatoire qu'une fois sorti du « détour », lequel ne représente qu'environ le tiers du volume, nous devions accélérer pour mieux nous conformer aux contraintes d'un compte rendu que nous avons déjà enfreintes. Nous accusons un retard difficile à combler ; l'itinéraire, qui nous fut imposé, était jalonné d'embûches ; la distance, qui nous sépare du respect de notre horaire, oblige à augmenter la vitesse. Néanmoins, nous plaignons coupable !

La culpabilité de l'automobile (chapitre 4) est plus difficile à établir. Son procureur montre que les arguments de ceux qui l'accusent de détruire la ville reposent sur une vision idyllique de la ville ancienne (p. 89), et qu'il suffirait de quelques corrections pour régler l'embouteillage urbain (p. 90). L'apport principal de ce plaidoyer réside dans la récusation de la perspective manichéenne dans laquelle s'enferment trop souvent les détracteurs de l'automobile. Toutefois, il n'évite pas, même sous le couvert de l'exagération volontaire, le piège du manichéisme lorsqu'il tente de désamorcer le réquisitoire des écologistes en utilisant des pseudo-arguments à l'effet que « l'embouteillage constitue souvent un moment privilégié pour s'informer, grâce à la radio, et pour converser » (p. 90), ou encore, que « ... l'automobile est un instrument de nivelage social sans précédent » (p. 91). Et que dire de cet énoncé que « l'automobile, c'est la soupape d'échappement par excellence de nos sociétés post-industrielles. Elle permet à chacun d'organiser et même d'imposer s'il le faut sa propre liberté » (p. 96) ! Eu égard au premier membre de cette proposition, qu'il ne faut pas confondre avec le tuyau d'échappement, doit-on en déduire que l'automobile serait le nouvel opium du peuple ? De pareilles inepties sont rares dans ce chapitre ; elles n'en ternissent pas moins sa défense. Sans y proposer une impossible solution globale, il souligne qu'il sera difficile de régler politiquement ce problème tant qu'il sera

faussement posé au niveau économique, social et écologique. À cet égard, le fait que les Suisses, lors du référendum de 1978, se soient rangés « massivement dans le camp de l'automobile » (p. 121), est significatif. Les protagonistes de ce débat sur la place de l'automobile dans nos villes sauront-ils faire preuve du réalisme politique auquel Latouche les invite ?

La même attitude devrait prévaloir dans le cas des transports en commun (chapitre 5). Non seulement il n'y a pas de solution miracle, mais encore, et surtout, les citoyens ont la conviction que les modes de transport collectif n'imposent que des contraintes à leur mobilité physique (p. 157). Les tâtonnements des divers paliers gouvernementaux contribuent à renforcer cette conviction. Pourtant, l'analyse comparative des coûts fixes, des coûts variables et des coûts sociaux du transport public et du transport privé prouve, sans conteste, que le premier est moins dispendieux et moins dommageable à l'environnement que le second (pp. 143 ss). Il va sans dire que le « mal urbain » (p. 159) déborde largement la question des transports ; c'est par le recours à l'imagination qu'on pourra éventuellement le régler. Bien sûr. À supposer que cette nécessité s'impose à cause de l'essoufflement des solutions globales soit nationalistes, soit socialistes, soit psycho-sociales (p. 160), évitons aussi la croyance naïve que le pouvoir est au bout de l'imagination et qu'en conséquence c'est la vague imaginative qui va enrayer le « mal urbain ». Car, le règlement de ce problème implique une rupture, forcément porteuse d'insécurité, avec des habitudes mentales et sociales qui nappent les rapports sociaux. À ce chapitre de « l'imagination au pouvoir » (chapitre 6), s'inspirant de plusieurs exemples et études européennes, l'auteur présente les trois volets d'une alternative à la circulation automobile : la marche à pied (rue piétonnière), bicyclette et tramway. Une combinaison et une intégration judicieuse de ces trois volets solutionneraient les problèmes de transport urbain. Pour séduisantes et douces que soient les propositions imaginatives de Latouche, nombreux seront ceux qui les taxeront de futuristes. En tout cas, elles semblent relever du « meilleur des mondes » dès qu'on sort de Montréal. « Ailleurs au Québec » (pp. 134-137), il ne faut pas s'imaginer que le problème de transport en commun n'est qu'une question de financement. Les autres villes de la province sont encore prisonnières de l'idéologie de la modernité et du rattrapage ; elles en sont toujours à la désastreuse et coûteuse phase de l'étalement urbain et du transport privé par automobile. D'où la désintégration des centre-villes et l'atomisation du tissu urbain.

Ce constat n'est pas entièrement imputable aux chevauchements juridictionnels entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Encore que ces chevauchements ne soient pas étrangers à la piètre qualité du transport collectif entre les diverses villes québécoises. Mais ces conflits sont moins apparents que dans le cas du transport aérien (chapitre 7). D'autre part, il semble bien que les relations fédérales-provinciales n'aient pas favorisé les chantiers maritimes québécois : les pourcentages du Québec, tant dans la valeur de la production que dans la valeur ajoutée, tant dans la valeur des exportations que dans les effectifs, sont en baisse constante depuis 1972 (p. 223). Grosso modo, cette situation se répète dans le cas du port de Montréal et dans celui du cabotage.

« ... Les bateaux s'en vont » (chapitre 8) parce qu'ils n'ont pu résister à l'incohérence des politiques gouvernementales, ni à la concurrence des gros transporteurs. « La supériorité du camion » (pp. 261 ss) contribue également au déclassement du caboteur. À l'encontre de ce que Latouche laisse entendre, c'est en silence et dans l'indifférence que ce type de navire est folklorisé en attendant le rapatriement dans des musées, probablement fédéraux. Comment peut-il s'imaginer « qu'il ne se passe pas une semaine sans qu'un livre nous rappelle que nous avons déjà été un peuple de

bâtisseurs de goélettes» (p. 211). Ce n'est pas en gonflant indûment une mince production de livres que le pourfendeur d'images acquiert de l'autorité. Pierre Perreault, par exemple, n'a jamais voulu démontrer que les Québécois formaient un peuple de marins et de constructeurs de « voitures d'eau ».

Trop d'exagérations jettent du discrédit sur l'interprétation historique et politique des phénomènes de transport que ce volume établit. Ainsi, comment peut-on être assuré que sur un « plan historique, il ne fait aucun doute que les Québécois francophones n'ont jamais considéré le chemin de fer comme un élément essentiel de leur histoire » (p. 252). L'histoire des historiens n'autorise certes pas une conclusion pareille ; le passé vécu par les habitants des régions du Québec encore moins. Même s'il était possible d'admettre que « le monde des transports c'est un monde terre à terre » (p. 278), ce ne suffirait pas à nous convaincre que le rail ne constitue pas une donnée importante de l'univers quotidien des populations francophones du Québec.

NOTES

¹ LATOUCHE, Daniel. *À la remorque des transports*. Québec, Québec Science Éditeur, 1980, 282 p. (Coll. « Les dossiers de Québec Science »).

² Bien que ce texte ait été soumis à titre de compte rendu, la rédaction a cru plus utile de le faire paraître sous un titre approprié, dans la rubrique « Questions, opinions, débats ».