

## Un train rapide Québec-Montréal: une voie vers la déception?

### Ouverture

Le projet de train rapide entre Québec et Montréal a refait surface il y a quelque temps. Ce projet s'inscrit dans le rêve plus vaste d'un lien ferroviaire Québec - Montréal - Toronto. Si le projet de TGV a été abandonné parce que trop cher, un train rapide coûterait tout de même 500 millions\$. Ce n'est pas rien. Pour le ministre Couillard, « c'est un projet éminemment vendable à la population » (*Le Journal de Québec*, 14/12/2007 p.3). Évidemment... On cherche à nous convaincre puisque c'est nous, les contribuables, qui allons assumer la dépense... Le gain de temps et l'environnement sont deux arguments avancés pour nous vendre le projet. De fait, avec un train rapide, Québec-Montréal ne prendrait que deux heures au lieu du traditionnel 2h30 à 3 heures. Toutefois, un investissement de 500 millions\$ peut-il justifier une économie de 30 à 60 minutes? Selon un spécialiste, pour faire Québec-Montréal en deux heures il faudrait plutôt construire une « ligne à grande vitesse » coûtant trois fois plus cher (Vandersleyen, 2007). À ce prix, le gain de temps est-il encore justifiable? La dépense est-elle encore « vendable »?

Mais on ne dépense pas 500 millions\$ sans pouvoir anticiper quelque peu l'impact réel d'un tel projet sur l'économie régionale. Il faut pouvoir estimer son incidence sur le développement de Québec. Et un train rapide ne produit pas systématiquement des effets positifs seulement parce qu'il est là! Encore faut-il avoir une raison de prendre ce train. Il faut que Québec dispose d'un je-ne-sais-quoi qui donne envie aux gens d'y venir, d'y investir. En exagérant, si Québec n'a rien d'autre à offrir que sa « Vieille capitale », alors ce train ne servira qu'aux touristes, et encore.

En soi, ce projet est fort intéressant et semble de toute évidence porteur d'avenir. Il pourrait vraisemblablement contribuer au développement de Québec en facilitant les échanges avec les autres villes du continent. Mais un chemin de fer est ancré dans un espace géographique: sa rentabilité et son efficacité dépendent, entre autres, de l'organisation et de la dynamique de cet

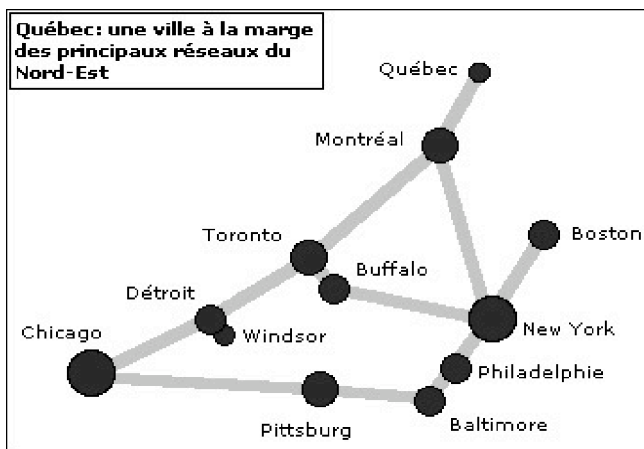
espace. Dit autrement, sa capacité à participer au développement d'une ville est en lien avec la position qu'occupe cette ville au sein d'un échiquier régional. Ainsi, l'efficacité d'un tel investissement est relative au contexte géopolitique qui l'accueille. De fait, une fois mis en contexte, un chemin de fer, aussi rapide soit-il, peut ne pas être en mesure de répondre à toutes nos espérances. Alors, en quoi la position occupée par Québec peut-elle infléchir la « performance » d'un tel investissement? Ce projet de train rapide peut-il réellement contribuer au rayonnement économique, culturel et politique de Québec?

### **Un peu de géographie**

Dans les années 1960 ou 1970 — ma mémoire fait ici défaut — une étude avait démontré l'importance et « l'intensité » du corridor Windsor/Québec, qui correspond *grosso modo* à l'axe Saint-Laurent/Grands Lacs, une route commerciale aussi vieille que l'Amérique (ou presque!). Aujourd'hui, on retrouve le long de cet axe environ le tiers de la population canadienne, c'est-à-dire autour de dix millions d'habitants, et certainement davantage. L'agglomération de Toronto à elle seule loge environ cinq millions de résidents, tandis que celle de Montréal en contient autour de trois [1]. Le corridor Québec/Windsor, en soi, est majeur en terme d'activités économiques et de population. Faciliter les relations entre Québec et les villes de cet axe serait donc essentiel.

Ce corridor est « inégal » selon l'endroit où l'on se trouve: Québec est excentrée et isolée par rapport à Toronto qui semble dominer une myriade de centres urbains plus petits diffusant dans tous les sens. L'agglomération Windsor/Détroit constitue une charnière entre deux pays, et, de Windsor, Chicago n'est plus très loin. De son côté, Toronto est à la fois une charnière entre l'Ouest et l'Est du Canada tout en étant appuyé sur les États-Unis *via* Buffalo. Aussi, Montréal et Toronto sont deux sommets d'un triangle incluant New York. À ce titre, Montréal et Toronto constituent « depuis toujours » des « nœuds », c'est-à-dire des lieux où convergent des réseaux de communication (rivières, canaux, chemins de fer, autoroutes).

L'économie de Montréal par exemple, tôt dans son histoire, a profité de la confluence Outaouais/Saint-Laurent et de la proximité de la vallée du Richelieu, cette dernière permettant de rejoindre New York. Ces routes naturelles furent doublées de canaux puis de chemins de fer. Dès 1836 par exemple, un « portage mécanique » — le train Laprairie/Saint-Jean — était aménagé pour faire le « saut » vers les États-Unis. Jadis, les vallées de la Chaudière et de la Kennebec permettaient de joindre Québec à Portland et à Boston, mais cette « route » ne présentait pas la facilité du Richelieu.



Bref, toutes ces villes entre Montréal, Chicago et New York sont en réseau; elles peuvent rayonner dans tous les sens, ou alors elles sont entre deux nœuds importants (Windsor par exemple est sur la route Chicago/Toronto). Il faut souligner que c'est généralement les nœuds qui profitent le plus des flux transitant par les réseaux.

Québec est excentrée: elle n'est pas un nœud, mais une tête de ligne. En d'autres termes, c'est le bout de la route! Québec ne rayonne pas: les flux doivent atteindre Montréal en premier lieu. Contrairement à Windsor, Québec n'a pas de voisine comme Détroit et elle n'est pas à proximité d'une frontière internationale. Aussi, Québec est passablement éloignée des grands centres urbains tels que New York ou Chicago. Québec n'a pas non plus d'arrière-pays significatif, elle est plutôt l'arrière-pays de... Montréal. En somme, Québec est à la marge du continent, elle occupe une position géographique finalement peu avantageuse. Cette marginalité s'exprimerait entre autres par la difficulté à maintenir certaines lignes aériennes sur Québec. Ces quelques observations suggèrent que la « performance » de l'économie de Québec serait assujettie à sa position géographique. Elle serait même quelque peu « étouffée » par cette sa localisation dans l'échiquier

urbain du Nord-Est.

Cette marginalité continentale a été reconnue par le maire de Québec qui soulignait le fait que ce projet de train rapide « permettrait de désenclaver la ville » (*Le journal de Québec*, 14/12/2007 p.3). Mais, compte tenu de la position excentrée de Québec par rapport à l'organisation « géo-urbaine » du Nord-Est du continent, on peut se demander jusqu'à quel point ce projet de train rapide peut réellement désenclaver Québec? Certes, il ne peut pas nuire. Mais c'est peut-être payer cher pour des résultats qui pourraient s'avérer décevants, puisque ce train ne permettrait pas à Québec de rayonner, mais tout au plus de se rapprocher de Montréal... C'est peut-être la métropole qui pourrait alors en profiter le plus (au détriment de Québec?). Sans compter que cet enclavement ne date pas d'hier.

### **Un peu d'histoire...**

Selon toute vraisemblance, l'enclavement de Québec a précédé sa fondation! Tout indique que la position occupée par Québec était déjà à la marge d'une organisation continentale dont le « centre de gravité » était quelque part dans la région des Grands Lacs. De plus, si l'économie de Québec a connu des jours meilleurs, c'était grâce à des conjonctures très spécifiques. Qu'en est-il?

Les recherches en archéologie, en géographie et en études amérindiennes ont permis de reconstituer l'organisation géopolitique qui prévalait en Amérique avant l'arrivée de Jacques Cartier (Savard, 1992). Le Nord-Est du continent était organisé à partir de domaines sacrés lovés au sein de l'Iroquoisie. Pour employer une image, on peut dire que ces domaines sacrés, gardés par les Iroquois, constituaient un « centre du monde » à partir duquel se distribuaient les autres nations (Hurons, Hochelagiens, Algonquins, etc.). Soulignons au passage que, sur le site de la future ville de New York, les Iroquois fabriquaient des colliers de *Wampun* qui servaient de monnaie dans les échanges économiques. New York est aujourd'hui une des capitales financières de l'Amérique... Plus près de nous, Hochelaga (Montréal) gardait un important cimetière d'influence régionale (le

Mont Royal, redevenu un cimetière au XIXe siècle). Ainsi, Stadaconé (Québec) était à la marge d'une organisation géopolitique où Hochelaga avait une influence à l'échelle de la vallée moyenne du Saint-Laurent et où le Nord-Est du continent était organisé à partir de la région du New York et des Grands Lacs (Ritchot, 1999).

Cette importance relative d'Hochelaga serait à lire indirectement dans certains événements historiques. Par exemple, les Stadaconéens avaient tenté de convaincre Jacques Cartier de ne pas remonter le fleuve jusqu'à Hochelaga. Les Stadaconéens voulaient-ils se garder un « avantage comparatif » en cherchant à retenir Cartier? La rivalité Québec/Montréal a-t-elle été précédée d'une rivalité Stadaconé/Hochelaga?!

En 1603 Champlain vantait les mérites des Trois-Rivières. En regard des intérêts de la France et de la situation politique qui tramait alors la vallée laurentienne, les Trois-Rivières étaient une position stratégique, tactique (« forte de soi » selon Champlain) et commerciale. Mais la géopolitique amérindienne avait raison des préférences de Champlain qui fut refoulé en aval. Québec fut un choix par défaut! Puis, en 1613, *via* une très brève note, Champlain laissait entendre, à mots couverts, que le jour où il pourrait occuper Montréal, Québec serait de peu d'intérêt! Champlain aurait donc eu l'intuition d'une organisation géopolitique qui favorisait la position de Montréal (Guertin, 2006).

Une autre anecdote historique serait peut-être à mettre au compte de l'organisation particulière de la vallée du Saint-Laurent. Il faut rappeler que les Québecquois tentaient de convaincre les « Montréalistes » de rester à Québec pour contribuer à son développement au lieu de poursuivre leur projet de fonder Villemarie. Avaient-ils le pressentiment qu'une fois fondée, Villemarie porterait ombrage à Québec? Les gens de Québec avaient-ils conservé le souvenir des analyses géopolitiques de Champlain?

Bref, avant l'arrivée des Européens, le site de Québec était vraisemblablement à la marge d'un

territoire organisé depuis la région des Grands Lacs. Et les Français n'auraient fait que s'inscrire à l'intérieur d'une organisation géographique qui préexistait à leur arrivée (Ritchot, 1999).

### **Québec et Montréal**

C'était de Montréal que partaient les coureurs des bois pour les Pays-d'en-Haut, Québec n'étant qu'une capitale ecclésiastique et politique passablement éloignée de ces territoires si « rentables » (traite des fourrures). Si Québec avait l'avantage d'être le point d'arrivée des transatlantiques, Montréal bénéficiait d'une position tournée vers le continent. Montréal rayonnait vers le cœur de l'Amérique, Québec n'étant, en quelque sorte, qu'une porte d'entrée.

Le XIXe siècle fut « l'âge d'or » de Québec (Lemelin, 1981), qui, pour un temps, fut le troisième port d'Amérique (Moss, 1994). C'est que Québec, durant l'été, était non seulement plus proche de l'Europe que New York, mais, de plus, les battures vaseuses du lac Saint-Pierre forçaient les transatlantiques à faire escale à Québec. Aussi, les berges du fleuve facilitaient le triage des billes en provenance de l'Outaouais. Bref, Québec était peut-être à la marge du continent, mais une conjoncture particulière lui conférait un avantage de taille sur Montréal. La ville devenait pour un temps, et plus que jamais, une charnière entre deux continents. Son rôle de port et d'entrepôt s'en trouvait pour ainsi dire exagéré. Mais en dehors de son port et de quelques entreprises connexes, Québec avait finalement peu de choses à offrir: « Ce qu'exportait la ville et sa région immédiate, c'étaient les services de manutention et, accessoirement, les navires de ses chantiers» (Lemelin, 1981, 39). Certes, une bourse et des banques importantes faisaient rayonner son économie sur un vaste territoire, mais bien avant le mitan du siècle, Montréal émergeait comme la ville industrielle des Canadas. L'âge d'or de Québec aurait été conjoncturel...

Le dragage du Saint-Laurent fut un premier geste parmi d'autres qui allait provoquer l'arrêt net de l'économie de Québec. Puis, tout un ensemble de facteurs géopolitiques et techniques, dont l'ouverture du canal de Panama et la montée de Montréal, se trouvait à accélérer la chute de

Québec. Le dragage du Saint-Laurent, au lieu d'amplifier les échanges entre Québec et Montréal, allait nuire à l'économie de la Vieille Capitale. On pouvait dorénavant se passer de ses entrepôts, maintenant que les navires étaient capables d'atteindre directement le port de Montréal. Par exemple, dès 1856, les navires de la compagnie Allen ne faisaient plus escale à Québec (Hare et *al.*, 1987, 258). En d'autres termes, la vitalité de l'économie de Québec aurait été fonction de la difficulté à atteindre Montréal! Et, bien avant Québec, Montréal allait disposer d'un réseau ferroviaire amplifiant sa croissance (lien ferroviaire avec Portland, Toronto, etc.). Ainsi, l'amélioration des communications favorisait Montréal au détriment de Québec. La Vieille Capitale se faisait-elle « rattraper » par sa position?

### **Québec et le chemin de fer**

Lévis était « branchée » sur les premiers réseaux ferroviaires dès 1854, grâce au dessaisissement précoce du seigneur Caldwell (Lévis était dégagée des contraintes du Régime seigneurial avant le reste de la région; Guertin, 1995 et 1998). Cet avantage concurrentiel fut tellement fort que des entreprises de Québec se relocalisaient sur la rive Sud du fleuve pour profiter de ces nouvelles installations ferroviaires. Si un chemin de fer atteignait Québec par la rive Nord en 1879, il n'avait pas d'effet significatif sur son économie; Lévis avait toujours l'avantage, étant en réseau avec les Maritimes et, *via* Montréal, avec tout le Nord-Est du continent. Le géographe Raoul Blanchard pouvait écrire: «Grâce aux voies ferrées, Lévis tendait ainsi à assurer les principales fonctions du port de Québec; son activité maritime s'accroissait alors que celles du port de Québec étaient en diminution» (1935, 221-222). Là encore, l'amélioration des communications Québec-Montréal ne bénéficiait pas réellement à Québec. La ville ne profitera réellement du chemin de fer qu'avec la construction du pont, c'est-à-dire quand le réseau de la rive Sud put atteindre la rive Nord. Mais ce fut trop tard, Québec était déjà une « vieille capitale ».

Le déclin rapide de Québec provoquait le départ, de 1875 à 1901, de 80% de sa population, rien de moins! (Courville et Garon, 2001, 174). Certes, un exode rural d'origine régionale comblait ces

départs, mais sans plus (*ibidem*). La région perdait en trente ans ses entrepreneurs, ses ouvriers spécialisés, ses investisseurs, etc. Outre l'industrie légère (chaussures, etc.), il ne restait finalement que « l'industrie touristique » et la fonction d'État pour soutenir l'économie de Québec, ce qu'on appelle aujourd'hui la « Vieille » « Capitale ». De porte d'entrée d'un continent, Québec avait glissé vers le statut de « ville de province »; les choses n'ont guère changé depuis. C'est ce que j'ai nommé la « marginalisation continentale » de Québec (2006).

### **Nœuds, réseaux et géopolitique**

Il y a donc lieu de penser que Québec est depuis longtemps à la marge d'une organisation géopolitique stable, inscrite dans la longue durée. Cette position excentrique par rapport aux principaux nœuds urbains du Nord-Est du continent infléchirait négativement son développement. L'histoire des moyens de communication entre Québec et le reste de l'Amérique porte vraisemblablement la marque de cette marginalité. Québec n'est pas un nœud, mais le bout de la route, et l'amélioration des communications vers le cœur du continent ne lui a pas toujours été favorable. C'est lorsque des « frictions » ont restreint la fluidité des échanges que l'économie de Québec aurait connu ses meilleurs moments. Pour prendre une image exagérée, l'histoire suggère que Québec a été évitée, chaque fois que cela fut possible. Un lourd héritage infléchirait ainsi le destin de Québec.

Tenter de « lutter » contre les effets de cette organisation stable à l'aide d'investissements et d'aménagements « traditionnels » serait peut-être, dans le contexte de Québec, toujours un peu vain. Un train rapide entre Québec et Montréal contribuerait certainement au développement de Québec, mais, toutes proportions gardées, c'est Montréal qui en profiterait peut-être le plus; un tel projet coûterait cher à Québec (au propre comme au figuré). C'est qu'un tel équipement est lui-même inscrit dans cette géographie qui « étouffe » quelque peu le devenir de Québec. En d'autres termes, cette organisation géographique peut restreindre la « performance » et la capacité d'un tel investissement à soutenir le développement de Québec. En même temps, ne pas souscrire à ce

projet risque peut-être de nuire encore plus à la région! Le choix peut donc devenir déchirant: regarder le train passer ou embarquer dans un projet coûteux dont les résultats escomptés pourraient s'avérer décevants. Ou il faut alors se détourner des voies traditionnelles de développement qui, en apparences, paraissent plus faciles et plus efficaces, pour explorer des alternatives plus audacieuses.

La question serait donc à peu près la suivante: quel moyen de communication permettrait de relier Québec au reste du continent, tout en étant peu affecté par cette géopolitique continentale qui tend à restreindre le développement de la région? Comment faire pour permettre à Québec d'échapper quelque peu à son « destin »? Et si la réponse se trouvait en Gaspésie?

### **Les réseaux d'aujourd'hui et de l'avenir**

Différents médias ont fait état récemment du projet assez audacieux de la petite municipalité de Nouvelle en Gaspésie (1 950 habitants) d'offrir à tous ses résidants une connexion internet haute vitesse pour environ 50\$ par année. Voilà une façon originale de désenclaver une municipalité encore plus à la marge! *La Presse* nous apprenait aussi que Chandler cherche à « devenir un pôle majeur des [technologies de l'information et des communications (tic)] » (McKenna, 2007). IBM pourrait semble-t-il y installer « un important centre de données informatiques » (*ibidem*). Ce n'est donc pas Québec qui va accueillir IBM, mais une petite ville de Gaspésie...

Cet exemple de la Gaspésie qui cherche à se positionner sur la « Toile » — qui cherche à se brancher sur la « voie câblée » — pourrait-il inspirer les efforts déployés pour soutenir le développement de Québec? Faudrait-il que Québec offre un accès internet haute vitesse à peu de frais à ses citoyens et à ses entreprises? Un tel projet a de quoi retenir l'attention, mais serait vraisemblablement irréaliste [2]. Mais l'exemple de la Gaspésie suggère que l'avenir de nos villes passerait, entre autres, par un arrimage plus intime de ces dernières au réseau internet. Qu'on le veuille ou non, « l'autoroute » de l'information figure parmi les réseaux qui vont habiter notre futur.

Même la radio et la télévision, telles que nous les connaissons aujourd'hui, seront bientôt diffusées par internet. Notre monde change, et il change drôlement vite! Dans l'avenir, plusieurs arguments vont militer en faveur du chemin de fer, mais dans le cas précis de Québec, ce n'est peut-être pas le réseau le plus indiqué. Pour employer une image un peu provocante, si un train rapide peut rapprocher Québec de Montréal, internet serait certainement une façon de réduire la distance entre Québec et le reste du monde. Il est peut-être plus important pour Québec de se positionner sur la Toile mondiale que de se positionner en tête de ligne avec un train rapide. Dit autrement, là où le train risquerait de confirmer la marginalité de Québec, internet lui permettrait peut-être de devenir un nœud au sein de la Toile mondiale.

Il ne saurait être question de comparer un train rapide avec internet. L'un permet de déplacer des gens et donc de l'information; l'autre ne fait que transiter de l'information. Et la transmission de l'information ne pourrait jamais se substituer aux déplacements des personnes. Mais compte tenu de la marginalisation continentale de Québec, cette possibilité qu'à la Toile de transiter des flux d'informations dans tous les sens et à la « vitesse de l'éclair » permettrait peut-être d'atténuer la marginalité continentale de Québec. Là où un chemin de fer s'inscrit à l'intérieur d'une organisation géopolitique qui peut limiter ses avantages, internet échappe quelque peu à l'influence de la géographie [3]. Les TIC sont déjà au cœur de notre monde. Dans cette optique, brancher Québec sur le monde, développer davantage les TIC, pour se positionner sur la voie câblée, pourrait devenir un projet porteur. La Gaspésie serait-elle en « train » de nous donner une leçon de développement?

Ainsi, les choses ne sont peut-être pas aussi simples que peuvent le suggérer les apparences. Dans le cas de Québec, sa position dans l'organisation du Nord-Est du continent tend à atténuer les effets des investissements les plus divers. Et ce projet de train rapide risque, lui aussi, d'être « happé » par cette organisation géopolitique. Dans ce contexte, « brancher » la région au reste du monde en investissant dans les TIC permettrait peut-être de déjouer quelque peu les effets de la

position occupée par Québec, tout en « poussant » la « vieille » Capitale vers l'avenir!

### **Un peu de politique locale...**

Et puis, serait-on en train de nous en passer une « p'tite vite »? Selon le *Journal de Québec* du 14 décembre, le ministre Couillard aurait dit ceci: « " Un TGV serait trop dispendieux compte tenu du nombre de passagers. Dans le cas du tramway, il faut faire des choix et désigner une priorité. Un train rapide est un choix qui se défend également au plan environnemental [...] " » (2007, 3). Que vient faire ici le tramway? Sur quelle base peut-on comparer un équipement interrégional avec un équipement intra-urbain dont les objectifs et les effets logent sur des registres sans commune mesure? On semble mélanger les cartes, mais pour quelle raison? Pourquoi jeter le tramway dans la balance quand ce dernier n'a jamais fait l'objet d'un réel débat? Et un tramway aussi a des vertus environnementales, et peut-être plus qu'un train rapide! À ce titre, une voiture est probablement plus polluante en ville que sur l'autoroute. Sans compter qu'un train rapide ne fait rien pour réduire la pollution en provenance du camionnage. Si brancher Québec sur le monde permet de garder en réserve le projet de tramway, alors peut-être qu'à long terme Québec a encore plus à gagner avec l'autoroute de l'information.

Enfin, le ministre a eu cette phrase un peu énigmatique: «... mais il faut que ça devienne un projet de la région et non du gouvernement » (*ibidem*). La formule employée porte une certaine ambiguïté en suggérant que ce projet de train rapide, qui concerne forcément Montréal, n'impliquerait que Québec. Est-ce à dire que la classe dirigeante montréalaise n'a que faire d'un tel projet? Et en quoi un train de 500 millions\$ qui doit relier les deux plus grosses villes du Québec ne serait pas une affaire d'État? Ce projet est tout, sauf un projet régional! On ne construit pas un train de 500 millions\$ sans se doter d'objectifs et d'une vision cohérente du développement du Québec. Qu'est-ce que le ministre a cherché à nous dire? Au fait, parle-t-on de ce projet de train rapide dans les quotidiens montréalais?

## **Pour terminer**

La localisation géographique de Québec a eu une incidence sur son économie et son développement. Encore aujourd'hui, son devenir est infléchi par la position qu'elle occupe au sein de l'échiquier géopolitique du Nord-Est. Aussi, ce projet de chemin de fer, dont les rails seront profondément ancrés dans l'espace, se trouverait lui aussi « happé » par cette géopolitique. En d'autres termes, cette géopolitique qui infléchit le développement de Québec risque d'atténuer les effets escomptés d'un tel projet, ou encore d'amplifier la force d'attraction des nœuds qui ponctuent le réseau urbain du Nord-Est du continent (Montréal, Toronto, etc.). En absolu, un train rapide soutiendrait le développement de Québec. Mais relativement aux autres villes qui bénéficieraient de ce train, Québec pourrait se faire déclasser davantage, surtout si ce projet de train devait être prolongé jusqu'à Toronto ou New York.

En soi, un train rapide est un rêve magnifique qui commande des « performances » techniques inouïes. Mais le rêve peut se transformer en déception une fois ramené à la réalité concrète du contexte qui doit l'accueillir. Ainsi, les apparences peuvent être trompeuses, et certaines dynamiques géopolitiques peuvent avoir raison des meilleurs projets. Dans le contexte de Québec, un train rapide c'est peut-être payer cher pour des résultats qui risquent de ne pas être à la hauteur de nos attentes.

Brancher Québec sur le monde en développant les TIC permettrait peut-être d'offrir à l'économie régionale un formidable levier de développement économique, atténuant les effets de sa marginalité continentale. D'autant plus qu'internet est moins affecté par les vicissitudes de la géographie. Dit autrement, Québec aurait peut-être de meilleures chances de se distinguer de Montréal ou de Toronto en cherchant à se positionner sur la Toile mondiale. Les technologies de l'information et des communications seront au cœur de l'économie de demain: voilà un « train » à ne pas manquer... Et, en ayant un « avantage concurrentiel » d'avenir, les entrepreneurs auront probablement un plus grand désir de fréquenter Québec. D'autant plus qu'un TGV pourrait avoir

des effets négatifs sur le développement de Québec; le dragage du Saint-Laurent suggère qu'une telle éventualité n'est pas impossible! Mais il faut faire vite avant de se faire « damer le pion » car, dans cette « course » aux TIC, d'autres villes sont en train d'acquérir une longueur d'avance.

Rémi Guertin Ph.D.

## Notes

[1] Il ne s'agit là que de chiffres très très approximatifs pour illustrer l'intensité de cet axe; je n'ai pas fait de recherche pour obtenir de chiffres précis.

[2] Quelques villes d'Amérique (San Francisco, Chicago, Philadelphie, Houston, Saint-Louis, Cincinnati) ont tenté d'offrir à leurs citoyens des connexions internet haute vitesse, mais divers obstacles ont eu raison de leurs efforts. C'est dire que, dans plusieurs métropoles, et malgré les obstacles, on juge un tel accès essentiel. Paris est allée de l'avant et a installé des dizaines de bornes sans fil (« Wi-Fi »). Le succès semble au rendez-vous.

[3] Il est à souligner que même internet subit les influences de la géographie dans la mesure où les réseaux de fibres optiques ainsi que les grands nœuds informatiques (serveurs, etc.) sont localisés au sein de structures géographiques. Cela pourrait se comparer aux lignes aériennes: si l'avion peut aller dans tous les sens, il n'en demeure pas moins que, pour diverses raisons, les lignes aériennes ont tendance à relier les nœuds les plus importants. De fait, les grandes connexions internet dans le Nord-Est du continent s'inscrivent probablement dans le triangle Montréal-Chicago-New York. Là encore, se sont les nœuds (Montréal, Toronto...) qui profitent le plus des grands réseaux de fibres optiques. Dans le cas de Chandler, le *Journal de Montréal* soulignait le fait que cette petite ville bénéficie d'une bande passante sous utilisée ainsi que d'une

connexion directe avec l'Europe (McKenna, 2007). Cet exemple montre néanmoins comment des liens électroniques peuvent malgré tout avantager des lieux qui sont franchement en dehors des grands réseaux.

## **Bibliographie**

Blanchard, Raoul (1935), *L'est du Canada français: province de Québec*, tome II, Paris et Montréal, Masson et Beauchemin.

Courville, Serge et Robert Gagnon (2001; sdr), *Québec ville et capitale*. Collection «Atlas historique du Québec». Québec, Les Presses de l'Université Laval.

Guertin, Rémi (1995), *De l'autonomie municipale: le cas de la ville de Lévis*. Mémoire de premier cycle. Québec, Université Laval.

Guertin, Rémi (1998), *L'implantation des premiers chemins de fer bas-canadiens*. Mémoire de deuxième cycle, Québec, Université Laval.

Guertin, Rémi (2006), *Québec, morphogenèse d'une ville*. Thèse de doctorat déposée à la faculté de l'Aménagement de l'université de Montréal.

Hare, John, Marc Lafrance et Thierry-David Ruddel (1987), *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*, Montréal, Boréal.

Lemelin, André (1981), *Le déclin du port de Québec et la reconversion économique à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle: une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du "staple"*. Département d'économie, cahier 8125, Université Laval.

McKenna, Alain (2007), « La Gaspésie, prochain eldorado des TIC? » dans *La Presse*, 19 décembre, p. 6.

Moss, William (sdr de Marcel Moussette) (1994), *Une archéologie du paysage urbain à la terrasse Dufferin*. Rapports et mémoires de recherche du Célat, Québec, CELAT, Ville de Québec.

Ritchot, Gilles (1999), *Québec, forme d'établissement. Étude de géographie régionale structurale*, Paris, L'Harmattan.

Savard, Michel (1992), *Le déploiement de l'établissement autochtone préhistorique au Canada oriental*. Thèse de troisième cycle, Québec, Université Laval.

Vandersleyen, Jacques (2007), « Tchou! Tchou! » dans *Le Journal de Québec*, 19 décembre, p. 17.

### **Médiagraphie**

[http://techno.branchezvous.com/actualite/2007/11/une\\_municipalite\\_offre\\_interne.html](http://techno.branchezvous.com/actualite/2007/11/une_municipalite_offre_interne.html)

<http://www.ecrans.fr/Wi-Fi-gratuit-Paris-s-affirme-San, 2222.html>