

L'aménagement de la cité régionale

J.-C. McGee

Volume 34, numéro 4, janvier–mars 1959

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001424ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001424ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

McGee, J.-C. (1959). L'aménagement de la cité régionale. *L'Actualité économique*, 34(4), 636–649. <https://doi.org/10.7202/1001424ar>

L'aménagement de la cité régionale

Dans la dernière livraison de cette revue, on a abordé les problèmes généraux de l'aménagement régional du territoire. L'article qui suit, traite d'un sujet voisin, mais en rattachant très directement, les principes en cause, à la situation de la Province de Québec. L'auteur, statisticien de la Province, esquisse les aspects les plus généraux des tentatives d'organisation régionale et urbaine qui sont apparues depuis quelques années et indique au passage les problèmes dont la solution est encore à trouver.

Vraisemblablement, il faudra plusieurs années, et encore beaucoup de travail avant que les principes rationnels qui sous-tendent l'aménagement du territoire provincial aient été cernés et utilisés dans le cadre d'une politique précise et synthétique. D'ici là, il n'est pas inutile de communiquer au lecteur le résultat des premières tentatives pour aborder une matière encore complexe et mal connue.

«Construire la cité régionale», tel était le thème du congrès tenu à Toronto, en septembre dernier, par l'Association canadienne d'Urbanisme. Comme on s'en souvient, le congrès s'est terminé par une demande à la province de Québec de créer une commission d'enquête sur l'urbanisme, l'une des premières tâches de la dite Commission devant consister à «faire un inventaire des valeurs existant à l'intérieur de la Province en tenant compte que le territoire entier devrait être partagé en régions naturelles distinctes, en accord avec des facteurs économiques et sociaux».

Quelques jours auparavant, à Montréal, la Chambre de Commerce de la province de Québec avait adopté une recommandation analogue se rapportant à la nécessité de faire des études économiques à l'échelle régionale. Au même moment, à Québec cette fois, l'Union des Municipalités s'interrogeait sur l'avenir des municipalités.

Voici donc trois importants congrès, tenus dans trois endroits différents par trois associations différentes, mais reliés tous les trois

par un trait commun: une profonde inquiétude causée par les problèmes que pose l'industrialisation rapide de la Province. Les municipalités apparaissent comme affolées devant l'ampleur et la complexité des difficultés auxquelles elles ont à faire face; elles ne savent vraiment plus à quelle porte frapper. Les urbanistes, eux, se sont penchés sur les problèmes municipaux et ils apportent une solution, mais cette solution n'est pas totale: elle ne règle qu'une partie de la question. Quant à la Chambre de Commerce, elle se rend bien compte que l'expansion industrielle de la Province est étroitement liée aux problèmes municipaux et que tout projet de promotion industrielle doit inévitablement s'accompagner d'une étude des questions municipales.

Jusqu'ici, l'industrialisation et l'urbanisation de la Province se sont opérées au petit bonheur, sans plan d'ensemble, au hasard des circonstances. Les choses ne peuvent plus continuer ainsi et il est devenu nécessaire, absolument nécessaire «d'orienter sagement l'expansion des villes», ce qui est loin d'être une entreprise facile. La principale difficulté vient de ce que, sur ce sujet, personne ne détient le monopole de la vérité et que personne ne possède le moyen d'accomplir, seul, ce miracle. L'orientation économique des villes est essentiellement une œuvre d'équipe, de collaboration entre plusieurs organismes ou catégories de techniciens: économistes, géographes, statisticiens, urbanistes, sociologues, comptables, etc. . . À cause justement de la multiplicité des experts auxquels il faut avoir recours pour tracer sérieusement un plan d'expansion économique, les diverses autorités intéressées hésitent et piétinent, pendant que les municipalités continuent de grandir et que les problèmes, en s'accumulant, deviennent de plus en plus difficiles à résoudre.

Un plan d'aménagement économique ne s'improvise pas. D'innombrables difficultés existent. Sont-elles insurmontables? Il faut répondre: non . . . et l'objet de cet article est précisément de décrire quelles étapes successives on doit franchir avant de réaliser l'aménagement économique de la cité régionale. Il nous sera peut-être permis de conclure, qu'après tout, les obstacles à vaincre ne sont pas tellement redoutables.

* * *

Inventaire industriel, inventaire des ressources naturelles, inventaire économique: voilà des expressions bien familières à ceux qui participent un tant soit peu à des réunions d'économistes ou de promoteurs industriels. On les retrouve dans les congrès d'urbanistes, d'hommes d'affaires, de commissaires industriels, d'officiers municipaux, etc. . . Elles expriment clairement ce que doit faire, au départ, celui qui entreprend le moindre travail de prospection industrielle. Il est en effet impossible d'accomplir quoi que ce soit, dans un coin quelconque de la Province, sans au préalable connaître de façon aussi précise que possible les ressources en main-d'œuvre, en matières premières, en eau, en énergie, etc. . . qui se trouvent dans les environs; il importe aussi de connaître quelle est la fonction sociale et économique de la région, quelle est sa situation par rapport aux marchés de consommation, quelles voies de communications le rattachent à ces marchés, et que d'autres choses encore.

Il est nécessaire de rappeler, à ce sujet, qu'une loi provinciale votée en 1936 autorise le gouvernement à procéder à l'inventaire des ressources naturelles de la Province et que l'application de cette loi a été confiée à l'Office de Recherches économiques, un organisme du ministère provincial de l'Industrie et du Commerce. De 1936 à 1940, plusieurs comtés municipaux ont été inventoriés minutieusement, en particulier ceux de la Gaspésie et du Bas-du-Fleuve. Durant les années de guerre, le travail d'inventaire a été forcément ralenti; la guerre terminée, il n'a malheureusement pas repris sa vigueur d'antan. Il reste cependant que les rapports préparés par l'Office de Recherches économiques constituent une source très riche de renseignements variés concernant l'histoire, la démographie et l'économie d'un grand nombre de comtés provinciaux.

Il est impossible également d'oublier la collection *Notre Milieu*, publiée de 1942 à 1946, de même que la série *Québec et ses Manufactures*, publiée en 1952 par le ministère provincial de l'Industrie et du Commerce. Les recensements décennaux ou quinquennaux ainsi que plusieurs relevés statistiques tant fédéraux que provinciaux sont, à un certain point de vue, d'authentiques inventaires économiques. Il convient aussi de mentionner les travaux abondants des ministères tant provinciaux que fédéraux, en particulier les ministères de l'Agriculture, des Terres et Forêts, et des Mines,

de sorte qu'on peut affirmer qu'il s'est accompli beaucoup de choses dans la Province en ce qui a trait, du moins, à l'inventaire des ressources naturelles.

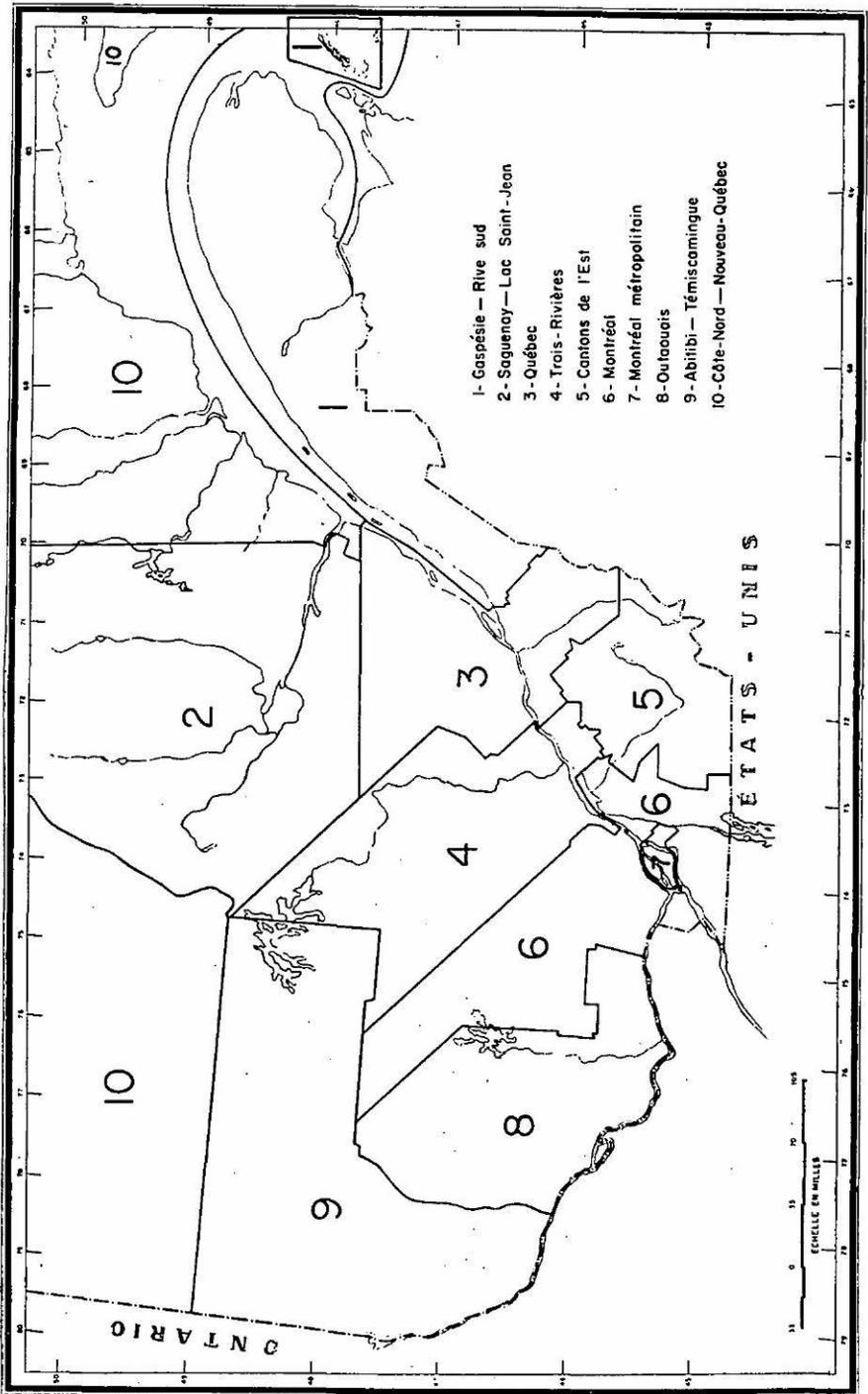
Sans plus nous attarder à la notion d'inventaire, cherchons plutôt à délimiter quel territoire doit faire l'objet d'un inventaire économique. Nous verrons que c'est une question de première importance.

Autrefois, il n'y a pas tellement longtemps de cela, les trois seules unités territoriales qui s'offraient aux chercheurs étaient la municipalité, le comté et la Province. C'est ainsi que les inventaires économiques effectués jusqu'ici ont porté soit sur le comté, soit sur la Province dans son ensemble. Le comté, comme unité territoriale, ne donnait satisfaction ni aux géographes, ni aux économistes, ni aux sociologues, ni aux statisticiens. On l'utilisait faute de mieux.

Vers 1950, sous la pression des circonstances, une nouvelle notion se précisa peu à peu, celle de la région économique. À ce point de vue, on conçoit le territoire comme un ensemble de cercles concentriques plus ou moins importants, évoluant autour d'un point donné. Pour mesurer le rayonnement des points centraux, on fait entrer en jeu des facteurs géographiques et économiques: marché, production, structure, communications. Envisagée sous cet angle, la province de Québec se partage assez naturellement en dix grandes régions économiques: Gaspésie-Rive-Sud; Saguenay-Lac-Saint-Jean; Québec; Trois-Rivières; Cantons-de-l'Est; Montréal; Montréal métropolitain; Outaouais; Abitibi-Témiscamingue; Côte-Nord-Nouveau-Québec. Les données statistiques groupées par région économique jettent une lumière nouvelle beaucoup plus vive sur l'économie de la Province, mais il reste que cette répartition par «grande» région est loin de donner entière satisfaction aux promoteurs industriels. Il est certain, par exemple, qu'un territoire aussi vaste que celui de la région de Montréal est beaucoup trop étendu pour permettre, de façon pratique, des études d'aménagement.

Une concentration urbaine de 1,600,000 habitants exerce fatalement une influence immédiate sur un grand territoire. Donc, la région économique de Montréal, qu'il ne faut pas confondre avec la région économique du Montréal métropolitain, comprend 23

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE



AMÉNAGEMENT DE LA CITÉ RÉGIONALE

comtés municipaux, huit cités et 34 villes. De toute évidence, un plan quelconque d'aménagement s'étendant à toute la région entourant la métropole ne peut tracer que des lignes très générales, brosser un tableau d'ensemble assez imprécis. Ceci ne répond pas aux besoins actuels; on veut une action plus directe, des recommandations plus concrètes.

D'après la définition même de la région économique, il existe à l'intérieur de cet immense zone dont le Montréal métropolitain constitue le noyau, plusieurs autres cercles de moindre dimension rayonnant autour d'un point central moins puissant. Ces zones secondaires sont des sous-régions économiques; il y en a dix à l'intérieur de la région économique de Montréal. La sous-région de Sorel comprend les comtés de Richelieu et de Yamaska; celle de Saint-Hyacinthe, les comtés de Saint-Hyacinthe et de Bagot; celle de Saint-Jean, les comtés de Saint-Jean, Iberville et Rouville; celle de Missisquoi, le comté de Missisquoi avec Farnham comme centre; celle de Beauharnois, les comtés de Beauharnois, Châteauguay et Huntingdon avec Valleyfield comme centre; celle de Terrebonne-Deux-Montagnes comprend les deux comtés du même nom avec Saint-Jérôme comme centre principal et Saint-Eustache comme centre secondaire; celle d'Argenteuil comprend le comté d'Argenteuil avec Lachute comme centre; celle de Labelle, le comté de Labelle avec Mont-Laurier comme centre; celle de Joliette, les comtés de Joliette, Montcalm et l'Assomption avec Joliette comme centre; enfin, une ceinture verte encerclant le Montréal métropolitain est formée de cinq comtés: Verchères, Laprairie, Napierville, Vaudreuil et Soulanges.

Voilà, *grosso modo*, les limites du territoire qu'il convient d'inventorier. Il est à noter que ces limites ne peuvent pas être rigides car il est impossible de déterminer de façon catégorique où s'arrête le rayonnement d'un noyau central et où commence la zone d'influence d'un autre noyau. D'autre part, il est devenu nécessaire de s'affranchir des limites municipales lorsqu'on entreprend des études économiques.

Ce fait a été mis en lumière d'une manière éclatante dans l'inventaire économique 1957 du comté de Joliette, publié par le ministère de l'Industrie et du Commerce de la Province. Les limites du comté municipal de Joliette servaient de cadres à l'inven-

taire; or, ces limites, de l'aveu même des enquêteurs, ne leur ont pas permis de faire un travail complet et entièrement satisfaisant. «Du strict point de vue économique, le comté de Joliette ne constitue pas une entité parfaite: c'est plutôt le cœur d'une sous-région comprenant, en plus de Joliette même, les comtés de Montcalm et de L'Assomption, et aussi une bonne partie du comté de Berthier». ¹

Donc, si l'on songe à faire un inventaire, qu'on s'arrête spécialement à la sous-région économique; mais, ne perdons pas trop de temps à inventorier. Sachons reconnaître qu'il s'est déjà accompli beaucoup de choses dans ce domaine et n'allons pas recommencer ce qui a déjà été fait. Bien souvent, il sera suffisant de regrouper des données existantes et disponibles. Ceci étant fait, qu'on s'attarde plutôt à l'aménagement économique du territoire. C'est la tâche la plus difficile.

* * *

Que faut-il comprendre exactement par aménagement économique du territoire?

L'expression est assez vague et peut prêter à confusion. Distinguons d'abord entre plan d'aménagement économique et plan d'urbanisme. Le plan d'urbanisme dans ses grandes lignes partage le territoire en zones industrielles, en zones commerciales, en zones résidentielles; le plan d'aménagement indique quelle entreprise industrielle ou commerciale pourra s'épanouir le plus facilement dans la localité, compte tenu des ressources naturelles de la région. L'un peut exister sans l'autre, mais d'ordinaire l'un vient compléter l'autre. À l'échelle municipale, le plan d'urbanisme est souvent la condition *sine qua non* de l'expansion industrielle de l'endroit et il doit venir en premier lieu; au niveau de la région ou de la sous-région, il est possible d'ébaucher d'abord un plan d'aménagement économique qui, éventuellement, pourra se compléter d'un plan d'urbanisme.

Même si, théoriquement, urbanistes et économistes poursuivent des fins différentes, dans le concret, ceux-ci devront fatalement se rencontrer à un point quelconque et collaborer, surtout dans les endroits fortement urbanisés et particulièrement dans ces agglomé-

1. *Le comté de Joliette*, Ministère du Commerce et de l'Industrie, 1958, p. 14.

AMÉNAGEMENT DE LA CITÉ RÉGIONALE

rations de plusieurs municipalités qu'on désigne sous le nom de «zones métropolitaines», à défaut d'une meilleure désignation.

C'est dans ces aires métropolitaines que se posent avec le plus d'acuité les problèmes d'urbanisme et d'expansion industrielle. Arrêtons-nous donc un moment à considérer ce qu'il faut entendre par métropole, zone métropolitaine, aire métropolitaine.

Inutile ici de référer au dictionnaire pour préciser la signification de «métropole». Le mot possède aujourd'hui un sens particulier et s'applique à «un groupe d'agglomérations urbaines étroitement liées tant sur le plan économique que sur le plan géographique et social».

On connaît parfaitement la zone métropolitaine de Montréal. Elle comprend l'île de Montréal, l'île Jésus et une partie du comté de Chambly; elle englobe 50 municipalités distinctes dont la population s'élevait à 1,620,758 habitants en 1956. À cause de son importance, on considère la zone métropolitaine de Montréal comme une «grande» région économique distincte, puissant noyau d'une autre «grande» région économique comprenant 23 comtés ou, mieux encore, une dizaine de régions économiques secondaires ou sous-régions.

L'aire métropolitaine de la cité de Québec commence à être mieux connue depuis surtout la création d'un Conseil économique métropolitain. Le Québec métropolitain comprend 31 municipalités dont la population est de 309,959 âmes en 1956. C'est le centre de la «grande» région économique de Québec, la Région III.

On trouve encore, dans la Province, plusieurs autres zones métropolitaines. L'existence de ces métropoles de moindre taille est reconnue dans le recensement de 1956 où on en trouve une description détaillée. En voici l'énumération avec leur population en 1951 et 1956.

Aires métropolitaines	population	
	1951	1956
Chicoutimi-Jonquière.....	77,725	92,780
Shawinigan-Falls.....	50,652	58,698
Sherbrooke.....	56,128	63,866
Trois-Rivières.....	68,306	78,212

Chicoutimi-Jonquière comprend 10 municipalités urbaines; Shawinigan-Falls, 8; Sherbrooke et Trois-Rivières, 6. Notons enfin

que la cité de Hull fait partie d'une zone métropolitaine qui est à cheval sur les limites provinciales de l'Ontario et du Québec: celle d'Ottawa.

On aura aussi remarqué que plusieurs zones métropolitaines forment le cœur même d'une «grande» région économique: Chicoutimi-Jonquière est le centre économique de la Région II, (Chicoutimi-Lac-St-Jean); Sherbrooke, celui de la Région V (les Cantons de l'Est) et Trois-Rivières, celui de la Région IV.

Enfin, il ne faudrait pas oublier qu'il y a dans la Province plusieurs autres petites zones métropolitaines en voie de formation et qu'il n'est pas trop tôt pour songer sérieusement à les doter de plans d'urbanisme ou d'aménagement économique. On songe en particulier à Saint-Jean, Saint-Jérôme, Joliette, Sorel, Drummondville, Granby, etc. . .

Ces zones métropolitaines sont aux prises avec une multitude de problèmes communs qu'on peut très bien appeler problèmes métropolitains; ces problèmes sont le plus souvent intimement liés au développement industriel de la région. Voici à peu près comment ils se posent et d'où ils proviennent.

Les municipalités de cité ou de ville sont encerclées dans un territoire déterminé, quelquefois de peu d'étendue, qui bien souvent n'est qu'un détachement de la municipalité rurale. Avec le temps, ce territoire se couvre d'industries; la population s'accroît et bientôt les limites municipales ne sont plus suffisantes: la population de la cité-mère se déverse dans les municipalités qui l'entourent et des problèmes communs surgissent, problèmes de circulation, problèmes d'aqueduc et d'égout, problèmes de protection et de sécurité, etc. . .

En vertu du code municipal, les municipalités rurales ont l'insigne avantage d'avoir à leur disposition un organisme central qui étudie et résout les problèmes communs: c'est le conseil de comté. Par contre, les cités et les villes sont des entités indépendantes les unes des autres et elles ne font pas partie des municipalités de comté. Lorsque deux ou plusieurs cités ou villes ont des problèmes communs à régler, elles doivent le faire par négociation directe les unes avec les autres et si les administrations ne s'entendent pas, les problèmes restent en plan. Il en va de même

lorsqu'une ville et plusieurs municipalités rurales ont des problèmes qui les affectent également.

Dans de telles conditions, l'expansion industrielle d'une localité devient extrêmement difficile, sinon impossible. Lorsqu'une cité ou une ville en est rendue au stage de son développement où sa population déborde en banlieue et où, de toute nécessité, il faudrait un plan d'aménagement économique pour orienter son expansion, elle se trouve presque dans une situation désespérée. Les problèmes métropolitains se multiplient et, aux limites de la cité, tout s'organise au petit bonheur.

Donc, dès qu'on se trouve en présence d'une zone métropolitaine, on ne peut vraiment pas faire de travail efficace d'aménagement économique sans faire éclater les limites municipales et sans englober toutes les municipalités de la zone métropolitaine.

Au temps où il n'y avait dans la province de Québec que deux centres urbains importants: Montréal et Québec, la municipalité urbaine pouvait se concevoir comme une entité complètement indépendante. Cette époque est révolue. Aujourd'hui, nous constatons l'existence de plusieurs agglomérations de municipalités urbaines dont les éléments ne sont séparés que par des barrières arbitraires. Elles ont des problèmes communs à résoudre, mais elles ne disposent pas de l'organisme voulu pour le faire.

Il a déjà été suggéré d'étendre les pouvoirs des conseils de comté de manière à permettre à ces derniers de régler divers problèmes communs à plusieurs municipalités urbaines ou rurales. Cette proposition ne semble pas devoir être suivie. D'autre part, on sait que le problème métropolitain montréalais préoccupe depuis plusieurs années les autorités provinciales et municipales. Sauf erreur, le parlement serait sur le point d'adopter une loi créant un véritable gouvernement métropolitain pour la région de Montréal et le futur conseil métropolitain de Montréal pourrait éventuellement servir de modèle, ou du moins d'inspiration, aux autres zones métropolitaines de la Province.

Quoi qu'il en soit, il est assez évident que le territoire qu'il convient d'aménager, c'est l'aire métropolitaine ou, si l'on préfère, la cité régionale. Il est aussi bien certain que le travail des urbanistes et des économistes sera grandement facilité lorsque le législateur aura pourvu les agglomérations métropolitaines d'un

organisme qui aura le pouvoir de travailler à la solution des problèmes communs à toute la zone.

Car il n'est pas suffisant de préparer des plans d'urbanisme ou des plans d'aménagement économique, il faut également prévoir ou suggérer les moyens financiers de les mettre en application et c'est ici que nous entrons de plain-pied dans la troisième opération: le financement.

* * *

Il n'est pas impossible que des plans d'urbanisme ou d'aménagement soient utopiques ou tout simplement irréalisables parce que peu économiques. Cette vérité éclatera lorsque les auteurs des plans seront appelés à démontrer comment se financeront leurs projets. Dans la plupart des cas cependant, et en particulier dans les métropoles, les plans d'urbanisme sont nettement profitables et économiques mais il faut le démontrer.

L'urbaniste, en mettant au point son plan directeur, suggère des travaux qui d'ordinaire entraînent des mises de fonds considérables: expropriations, construction de voies de communication, améliorations des services publics, etc. . . Où prendra-t-on l'argent voulu pour exécuter ces travaux? Et, les travaux une fois terminés, les frais d'entretien n'augmenteront-ils pas dans une proportion alarmante? Les contribuables ont le droit d'être éclairés sur ces questions comme ils ont le droit de savoir si la réalisation du plan proposé n'augmentera pas indûment leur fardeau fiscal. Prévoit-on des emprunts, une augmentation de la taxe, des octrois? Les travaux s'échelonneront-ils sur une période d'années? Voilà autant de questions auxquelles un budget de dépenses de capital fournira les réponses. En effet, un budget de dépenses de capital apparaît comme le complément désirable sinon absolument nécessaire d'un plan d'urbanisme.

La chose est assez nouvelle dans la province de Québec, même si depuis deux ou trois ans on en parle de plus en plus. Elle l'est moins aux États-Unis où plusieurs grands centres ont mis au point des budgets de dépenses de capital qui ont donné les résultats les plus merveilleux.

Il n'existe malheureusement pas de règles définies concernant la préparation de budgets de cette nature. On s'accorde habituelle-

AMÉNAGEMENT DE LA CITÉ RÉGIONALE

ment pour dire qu'un budget de dépenses de capital doit s'étendre sur une période de six années; trois, au minimum. On commencera par dresser une liste détaillée des travaux à accomplir avec, bien entendu, le coût estimatif de ces travaux; puis on se demandera si le projet est rentable, quel en sera le coût annuel d'entretien, avec quels revenus on exécutera les premiers travaux.

La première étude portera sur la situation financière de la municipalité, son pouvoir d'emprunt, son système fiscal; on établira ensuite si certains travaux peuvent se financer avec le concours

d'agents extérieurs à la corporation municipale: gouvernements ou compagnies, etc... Urbanistes et officiers municipaux devront donc multiplier les rencontres et les discussions; après beaucoup de tâtonnements, ils auront établi un budget de dépenses de capital. La chose n'est pas facile mais elle a été réalisée ailleurs et avec succès. Il ne faudrait pas s'imaginer surtout qu'une fois le budget établi, il ne faudra plus y penser. Au contraire. Il faudra le reviser constamment.

En mai dernier, à Québec, les officiers municipaux de finance avaient inscrit à l'ordre du jour de leur congrès annuel, l'étude du programme et du budget de dépenses d'investissement. Pour les fins de la discussion, on distribua un projet de questionnaire qu'il paraît intéressant de reproduire ci-contre.

Comme on le voit, ce questionnaire renferme tous les éléments nécessaires à la préparation d'un budget de dépenses d'invest-

PROGRAMME ET BUDGET DE DÉPENSES DE CAPITAL

Date

1. Service	Division
2. Titre du projet	
3. Numéro et priorité du projet	
4. Endroit et description	
5. Est-ce un projet rentable	
Revenu annuel estimé	
6. L'emplacement est-il acquis	
7. Détails sur la préparation des plans	
8. Distribution du coût:	
a) Plans	Montant
b) Terrain	"
c) Construction	"
d) Equipement	"
e) Divers	"
Coût total estimé	"
9. Coût annuel d'opération et d'entretien:	
a) Opération	Montant
b) Entretien	"
c) Autres	"
10. Fins du projet	
11. Relation du projet	
a) Avec d'autres projets	
b) Avec le programme général	
12. Sources de financement:	
Revenus courants	Montant
Emprunts	"
Octrois des gouvernements	"
Taxes spécifiques	"
Répartitions d'améliorations locales	"
Autres fonds	"
Divers	"
TOTAL	"
13. Remarques générales	

tissement. Ce questionnaire est destiné à être rempli annuellement par les services administratifs compétents. Dans la préparation d'un budget s'étendant à plusieurs années, on peut procéder de la même façon, c'est-à-dire s'adresser aux divers services intéressés et prévoir un programme de travaux pour trois ou six ans, programme qui, par la suite, sera ajusté annuellement et servira de guide à la préparation du budget annuel.

* * *

Après la confection d'un budget de dépenses d'investissement, complément du plan d'urbanisme, rien ne s'oppose plus à l'aménagement de la cité régionale.

On aura sans doute remarqué que l'on a associé *inventaire* à région économique secondaire ou sous-région et *aménagement économique* à zone métropolitaine. En effet, telles sont, à mon avis, les deux grandes entreprises qui s'imposent de toute urgence à l'activité des chercheurs: inventaire de la sous-région économique et aménagement des métropoles. Pour être encore plus précis et désigner un objectif immédiat, il faudrait ajouter que c'est l'aménagement des zones métropolitaines qui constitue le véritable enjeu de l'heure, le défi, pour employer un terme courant. Malheureusement, dans bien des cas sinon dans la plupart des cas, ce travail d'aménagement est sérieusement entravé par l'absence d'une institution légale quelconque, intermédiaire entre le gouvernement provincial et la municipalité urbaine, institution qui posséderait l'autorité voulue pour connaître et résoudre les problèmes communs à plusieurs cités ou villes. Au fond, les problèmes d'expansion économique sont souvent des problèmes municipaux et les problèmes municipaux sont souvent des problèmes économiques. Les deux sont inséparables.

Il y a déjà eu et il se fait encore des inventaires économiques; il y a déjà eu et il se fait encore des études, des enquêtes, des travaux de recherches sur les problèmes métropolitains. Il y en a même eu beaucoup. Il semble que ce qui a manqué et ce qui manque encore c'est une meilleure coordination entre des efforts nombreux et réels mais plus ou moins isolés. Il faudrait peut-être un organisme central où tous les chercheurs, à quelque discipline scienti-

AMÉNAGEMENT DE LA CITÉ RÉGIONALE

fique qu'ils appartiennent, pourraient se rencontrer et discuter objectivement de l'orientation à donner aux travaux qu'ils poursuivent dans le domaine économique. Il fut un temps où la province de Québec manquait d'économistes, de géographes, de sociologues, d'urbanistes, d'experts financiers; aujourd'hui la Province a tout cela, mais elle n'a pas encore les moyens de gaspiller ses ressources intellectuelles car la tâche qui incombe aux bâtisseurs de cités demeure énorme.

J.-C. McGEE,
directeur du Bureau provincial des Statistiques.

