

La

direction

GUIDE D'ÉLABORATION DES
PLANS DE TRANSPORT RÉGIONAUX

CAHIER MÉTHODOLOGIQUE
SUR LES DOCUMENTS SUPPORTS

de la

p

lanification

CANQ
TR
PT
PL
109

Québec 

406387

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

GUIDE D'ÉLABORATION DES
PLANS DE TRANSPORT RÉGIONAUX

CAHIER MÉTHODOLOGIQUE
SUR LES DOCUMENTS SUPPORTS

Premier rapport d'étape
mars 1996

CANQ
TR
PT
PL
109



ÉQUIPE DE RÉALISATION DU CAHIER MÉTHODOLOGIQUE SUR LES DOCUMENTS SUPPORTS

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Andrée Henri, coordonnatrice, Service de l'encadrement des plans de transport

Pierre Beaudoin, Service de l'encadrement des plans de transport

François Bissonnette, Service de l'encadrement des plans de transport

Monique Charest, Service de l'encadrement des plans de transport

Robert Patry, Service de l'encadrement des plans de transport

Sylvie Tanguay, Service de l'encadrement des plans de transport

Johanne Thiffault, Service de l'encadrement des plans de transport

ASSISTANCE PROFESSIONNELLE

Josée Banville, stagiaire, Service de l'encadrement des plans de transport

Isabelle Després, stagiaire, Service de l'encadrement des plans de transport

Louise Raymond, stagiaire, Service de l'encadrement des plans de transport

ASSISTANCE TECHNIQUE

Jacinthe Boucher, Service de l'encadrement des plans de transport

Myriam Toth, stagiaire, Service de l'encadrement des plans de transport

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
ÉQUIPE DE RÉALISATION	i
1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES DOCUMENTS SUPPORTS	1
1.1 Quels sont les documents supports nécessaires au démarrage d'un plan de transport régional?	3
1.2 Quel est le contenu des documents supports?	6
2. DOCUMENTS D'AUTORISATION	9
2.1 Mémoire pour l'autorisation du démarrage du plan de la Côte-Nord	9
2.2 Mémoire pour l'autorisation du démarrage du plan du Saguenay-Lac- Saint-Jean-Chibougamau	15
2.3 Mémoire pour l'autorisation du démarrage du plan de Mauricie-Bois- Francs	23
3. DOCUMENTS TECHNIQUES	31
3.1 Programme de travail préliminaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean- Chibougamau	31
3.2 Programme de travail définitif de la Côte-Nord	61
4. DOCUMENTS DE FONCTIONNEMENT OU DE CONSULTATION	131
4.1 Projet de plan d'action de la région de Mauricie-Bois-Francs	131
4.2 Communiqué de presse du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	171
4.3 Présentation faite à l'AQTR sur la démarche d'un plan de transport	177

5.	DOCUMENTS DE FONCTIONNEMENT ADMINSTRATIF	203
5.1	Liste des membres du Comité directeur de Mauricie-Bois-Francis	203
5.2	Liste des membres du Comité technique de Mauricie-Bois-Francis	207
5.3	Compte rendu de réunion du Comité directeur et du Comité technique (canevas)	211

CHAPITRE 1 ♦ PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES DOCUMENTS SUPPORTS

Le *cahier méthodologique sur les documents supports* fournit des modèles de documents auxquels pourront se référer les Directions territoriales lors du démarrage de leur plan de transport. Il sera nécessaire d'en adapter et d'en modifier le contenu en fonction du contexte régional. Ce cahier regroupe des exemples de documents réalisés lors du démarrage des plans de transport régionaux de la Côte-Nord, de la Mauricie-Bois-Francs et du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau. Les plans de transport régionaux ne sont pas suffisamment avancés pour que l'on puisse fournir des exemples de documents relatifs à l'ensemble des étapes d'élaboration d'un plan de transport.

1.1 QUELS SONT LES DOCUMENTS SUPPORTS NÉCESSAIRES AU DÉMARRAGE D'UN PLAN DE TRANSPORT RÉGIONAL?

Quatre types de documents s'inscrivent dans le cadre du démarrage d'un plan de transport régional :

►► Documents d'autorisation pour initier la démarche :

- Mémoire au Comité de direction pour l'autorisation du démarrage du plan de transport.
- Mémoire au Comité de direction pour l'approbation du programme de travail définitif (facultatif).

►► Documents techniques :

- Programme de travail préliminaire.
- Programme de travail définitif.

►► Documents d'information ou de consultation :

- Plan d'action en vue de l'établissement d'un programme de travail.
- Communiqué de presse.
- Présentation de la démarche d'un plan de transport.

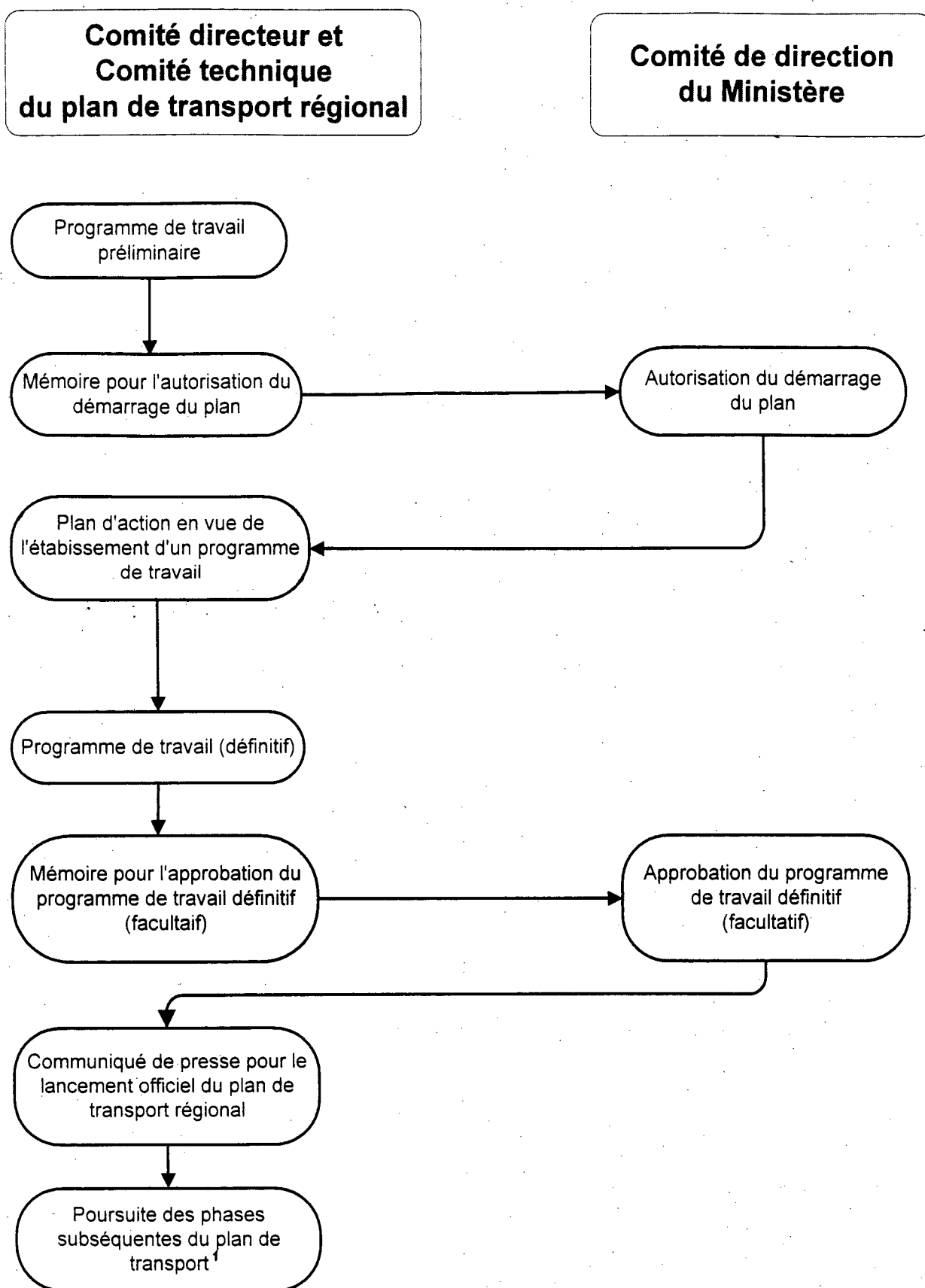
►► **Documents de fonctionnement administratif :**

- Listes des membres du Comité directeur et du Comité technique.
- Comptes rendus de réunions du Comité directeur et du Comité technique.

La figure de la page suivante précise, à titre indicatif, un ordre chronologique de production des documents à réaliser au cours du démarrage d'un plan de transport régional. Ces documents sont conçus par le Comité technique en fonction des orientations données par le Comité directeur. Certains d'entre eux visent à obtenir une autorisation du Comité de direction.

Toutefois, cette figure n'inclut pas le document sur la présentation de la démarche d'élaboration d'un plan de transport et les documents de fonctionnement administratif (listes des membres du Comité directeur et du Comité technique, comptes rendus de réunions du Comité directeur et du Comité technique). Ces derniers documents peuvent être réalisés à n'importe quel moment lors du démarrage d'un plan de transport.

ORDRE CHRONOLOGIQUE DES DOCUMENTS SUPPORTS NÉCESSAIRES AU DÉMARRAGE D'UN PLAN DE TRANSPORT RÉGIONAL



1 Les documents concernant la poursuite du plan de transport seront présentés dans un prochain rapport d'étape.

1.2 QUEL EST LE CONTENU DES DOCUMENTS SUPPORTS?

Voici une brève description des différents documents supports qui sont présentés, à titre d'exemple, dans ce *Cahier méthodologique*.

◆ Programme de travail préliminaire (exemple du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau)

Ce programme de travail constitue un document didactique à l'intention des personnes impliquées au démarrage du plan de transport. Il présente de façon générale les grandes balises devant encadrer son élaboration, notamment le contexte de planification, la façon de le réaliser, les étapes à franchir et les échéances. Ce programme préliminaire est généralement joint au mémoire à l'intention du Comité de direction pour l'autorisation du démarrage du plan.

◆ Mémoires pour l'autorisation du démarrage du plan de transport régional (exemples de la Côte-Nord, de Mauricie-Bois-Francis et du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau)

Trois exemples de mémoires sont présentés. Chacun illustre une façon différente d'associer le milieu à la démarche.

- 1) Dans le mémoire de la Côte-Nord, la Direction territoriale s'associe au CRD pour réaliser le plan de transport.
- 2) Dans le mémoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau, la Direction territoriale mise sur une concertation continue avec les organismes du milieu (MRC, entreprises privées, CRD, SAR, CITS).
- 3) Dans le mémoire de Mauricie-Bois-Francis, la Direction territoriale prévoit associer le milieu à la démarche du plan de transport. Les modalités d'association sont formulées en termes généraux en fonction d'objectifs à atteindre et de moyens à privilégier.

Dans ces mémoires, on retrouve les renseignements généraux suivants :

- un exposé de la situation;
- les raisons qui motivent la réalisation d'un plan de transport;
- la structure organisationnelle;
- la façon dont le milieu sera associé à la démarche;
- un calendrier de réalisation;
- les étapes subséquentes;
- les recommandations.

◆ **Plan d'action en vue de l'établissement d'un programme de travail (exemple de Mauricie-Bois-Francis)**

Le plan de transport favorise la concertation avec les intervenants du milieu. Le plan d'action est un outil de travail qui suggère une démarche d'information pour élaborer un programme de travail en association avec le milieu. L'objectif visé est d'approfondir les connaissances de la région et de prendre en considération les attentes du milieu. Ainsi, les informations recueillies permettront de mieux cibler la problématique régionale de transport et d'identifier la meilleure façon d'associer le milieu à la démarche d'élaboration du plan de transport régional.

◆ **Programme de travail définitif (exemple de la Côte-Nord)**

Ce document est un programme de travail détaillé. Il identifie de façon spécifique le contexte de réalisation et les orientations ministérielles, la problématique des transports, la structure organisationnelle, les étapes d'élaboration du plan de transport, le personnel requis, les études sectorielles à réaliser selon les caractéristiques de la région ainsi que les échéanciers à respecter.

◆ **Mémoire pour l'approbation du programme de travail définitif (aucun exemple présenté)**

Ce mémoire est facultatif. Il a pour objet de faire accepter par le Comité de direction le programme de travail définitif qui sera annexé à ce mémoire.

◆ **Communiqué de presse (exemple du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau)**

Par ce communiqué de presse, le ministre des Transports annonce officiellement le démarrage du plan de transport dans la région. Ce communiqué présente d'une manière générale les choix stratégiques du Ministère, la portée du plan de transport, ses grandes étapes de réalisation et l'échéancier prévu. On indique également la façon dont le milieu sera associé à la démarche.

◆ **Listes des membres du Comité directeur et du Comité technique (exemple de Mauricie-Bois-Francs)**

Ces listes constituent un outil de travail permettant de créer un répertoire de gens participant au Comité directeur et au Comité technique du plan de transport régional. Elles doivent être mises à jour régulièrement.

◆ **Comptes rendus de réunions des Comité directeur et Comité technique (exemple d'un canevas)**

Ces comptes rendus de réunions sont nécessaires afin de décrire les décisions prises en comité et d'en faire le suivi. Ils servent également à informer les autres participants au plan de transport de son état d'avancement.

◆ **Présentation de la démarche d'un plan de transport (exemple d'une présentation faite à l'AQTR)**

Cette présentation décrit la nature, le rôle et le contenu d'un plan de transport. C'est un document qui peut être utilisé dans le cadre de séances d'information sur le plan de transport.

Les exemples mentionnés ci-dessus sont présentés dans les chapitres qui suivent.

CHAPITRE 2 ♦ DOCUMENTS D'AUTORISATION

2.1 MÉMOIRE POUR L'AUTORISATION DU DÉMARRAGE DU PLAN DE LA CÔTE-NORD

Direction générale de l'Est

SUJET :

Démarrage du plan de transport de la Côte-Nord

Décision attendue :

Approuver la présente démarche d'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord adaptée au contexte de concertation avec le milieu.

Choix stratégique :

Le plan de transport de la Côte-Nord s'inscrit dans le choix stratégique n° 2 soit « développer l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises avec un souci du respect de l'environnement ». Il vise plus particulièrement l'atteinte de l'objectif 6 qui est « d'élaborer d'ici les trois prochaines années le plan de transport du Québec et ceux d'au moins 8 régions, en concertation avec les usagers et dans le respect des schémas d'aménagement du territoire et des plans stratégiques régionaux ».

Il répond également au choix stratégique n° 4 soit « dans un contexte de libre échange, stimuler le développement socio-économique de chacune des régions du Québec, en assurant la présence de services de transport adéquats et concurrentiels pour les personnes et les marchandises. »

Exposé de la situation :

Il existe présentement, dans le milieu, deux démarches de planification entrant en interaction avec les responsabilités du Ministère. La première, dirigée par le Conseil régional de développement a trait au plan stratégique de développement de la Côte-Nord.

Ce plan stratégique adopté en juin 1994 et qui constitue la première étape devant conduire, d'ici le 15 juin 1995, à la signature d'une entente-cadre avec le gouvernement comporte un important volet sur les transports. Pour traiter de ce volet, une Table régionale de concertation des transports sur la Côte-Nord fut créée en novembre 1994. Cette table a eu pour objectifs de travail d'étudier la problématique et les pistes de solutions dans chaque mode de transport et de déterminer les actions prioritaires à entreprendre dans le cadre d'un plan d'action "multimodal" concerté, particulièrement en ce qui regarde le réseau routier, le transport maritime et l'intermodalité avec le routier et le ferroviaire, le transport aérien et la problématique du transport en Basse Côte-Nord.

La deuxième démarche de planification est initiée par les M.R.C. et consiste à la révision de leur schéma d'aménagement avec comme contenu obligatoire, la planification du transport terrestre. Présentement les cinq MRC de la région sont à l'étape d'élaboration du document indiquant les principaux objets de la révision du schéma d'aménagement (DOR). Le dépôt de ces documents au Gouvernement du Québec pour commentaires est attendu au printemps et à l'été 1995.

Parallèlement à toute cette activité de planification régionale des transports, le ministère des Transports a pour mandat de réaliser un plan de transport qui doit répondre aux besoins de la Côte-Nord mais qui doit également compte tenu de ses responsabilités et du contexte de restrictions budgétaires correspondre à ses objectifs, ses politiques et ses possibilités. Tel que mentionné lors de l'allocation de M. Yvan Demers sous-ministre des transports à la rencontre des directeurs tenue le 17 février 1995 « il est devenu essentiel de définir pour le Québec et pour chacune des régions, la problématique exacte des transports et d'établir ensuite le scénario le plus stratégique auquel nous nous référerons systématiquement par après, pour définir nos actions et l'allocation de nos ressources. Cela nécessite la participation et l'adhésion des différents acteurs internes au Ministère, qu'ils soient au central ou en région, qu'ils travaillent sur le réseau routier ou sur les autres modes. Il faut ensuite l'adhésion des acteurs externes au Ministère et au premier titre, les municipalités locales et régionales les communautés urbaines, de même que les conseils régionaux de développement. »

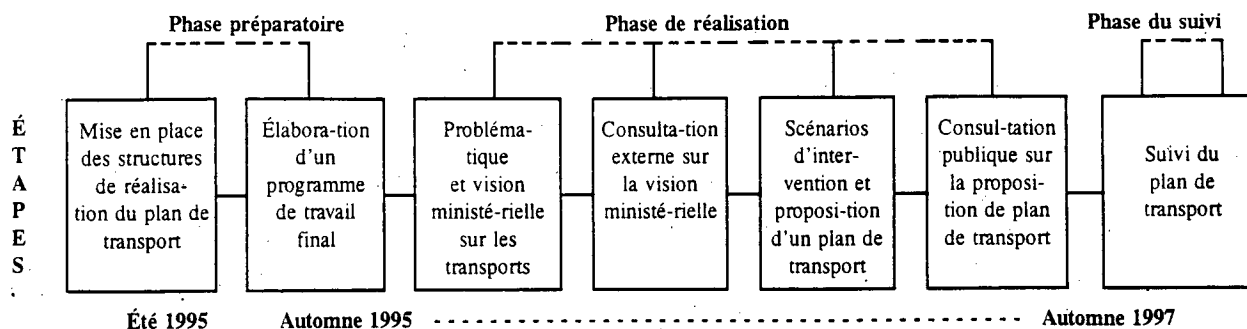
Avenues de solution/leurs avantages et inconvénients :

L'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord constitue une approche globale qui peut arrimer en matière de planification des transports les actions des acteurs internes du Ministère avec celles des acteurs de l'extérieur. Le plan a pour objet de répondre aux besoins des déplacements des personnes et des marchandises dans un cadre budgétaire limité.

L'approche du plan de transport comprendrait:

- une analyse de la situation actuelle et tendancielle de la région aux plans: démographique, économique, environnemental, aménagement et développement du territoire;
- une analyse de la situation actuelle et tendancielle des réseaux de transport routier, ferroviaire, maritime, aérien et autres et plus particulièrement une analyse de leur capacité à répondre aux besoins régionaux;
- un diagnostic d'ensemble sur le transport des personnes et des marchandises;
- une vision ministérielle des transports à partager avec le milieu;
- un plan de transport devant être soumis à une consultation publique.

L'élaboration du plan de transport suivrait ainsi les étapes et les échéanciers suivants:



Pour associer le milieu au choix des priorités du Ministère et favoriser la concertation avec les différents intervenants en transport, le Ministère associerait le CRD à sa démarche. Le Ministère assumerait la maîtrise d'oeuvre du plan de transport et le CRD aurait une implication très directe par la présence d'un représentant au sein du Comité directeur et d'un représentant au sein du Comité technique. Compte tenu qu'elles ont des objectifs de travail similaires, cette structure remplacerait l'actuelle Table régionale de concertation des transports sur la Côte-Nord sauf pour des mandats très spécifiques demandant une action immédiate telle le désengorgement de la traverse de Tadoussac.

En fait, il est proposé une structure organisationnelle allégée qui assurerait au Ministère des Transports le leadership et qui se traduirait pour l'instant par la présence formelle de trois comités:

Le Comité de Direction

Ce comité est constitué du sous-ministre et des six sous-ministres adjoints.

Le Comité de direction sanctionne la structure organisationnelle d'élaboration du plan de transport et la composition de ses différents comités. Il commente et approuve les documents produits dans le cadre de l'élaboration du plan de transport. Il élabore et achemine au Ministre les recommandations, assure la cohérence et l'harmonisation du plan de transport avec les objectifs et orientations ministérielles.

Le Comité directeur

Ce comité est présidé par le Directeur de la Direction territoriale

Autres membres: Chef du Service de l'encadrement des plans de transport (D.G.P.T)
Chef du Service des inventaires et du plan (D.T. Côte-Nord)
Chef du Service de liaison avec les partenaires et les usagers (D.T. Côte-Nord)
Chef du Service du plan, programmes et allocation des ressources (D.G.T. Est)
Chef du Service du support technique (D.G.T. Est)
Un chef de service représentant la Direction du transport multimodal (D.G.P.T)
Un chef de service représentant la Direction du transport terrestre des personnes (D.G.P.T)
Le coordonnateur du Service de l'encadrement des plans de transports (D.G.P.T)

Le Directeur général du CRD de la Côte-Nord

Le comité directeur oriente et supervise la démarche, décide et approuve le contenu du plan, veille à la réalisation des mandats requis par le plan et s'assure des relations avec le milieu, dirige les travaux du Comité technique et est le porte-parole au Comité de direction.

Le Comité technique

Ce comité est présidé par le Chef du Service des inventaires et du plan de la Côte-Nord

Autres membres: Le coordonnateur du Service de l'encadrement des plans de transport (D.G.P.T)
Un agent de rech. et de plan. socio-économique (Service du support technique, D.G.T. Est)
Un ingénieur en circulation et sécurité (Service du support technique, D.G.T. Est)
Un agent d'information (Service de liaison avec les partenaires de la D.T. Côte-Nord)
Un représentant de la Direction du transport multimodal (D.G.P.T)
Un représentant de la Direction du transport terrestre des personnes (D.G.P.T)
Un agent de rech. et de plan. socio-économique (Serv. encadr. des plans de transport, D.G.P.T)
Un ingénieur ou agent de rech. et de plan. socio-économique (D.T. Côte-Nord)

Le Directeur-adjoint du CRD de la Côte-Nord

Le comité technique réalise ou fait réaliser les études nécessaires à l'élaboration du plan de transport et rédige les rapports d'appoint.

À noter que la structure organisationnelle proposée permet l'ajout d'autres représentants moyennant les autorisations requises. Par ailleurs, il n'est pas prévu pour l'instant de structure formelle représentative des élus propre à l'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord. Cependant, même si les élus comme membres du CRD se retrouvent dans un organisme de concertation régionale, il faudra prévoir un mécanisme plus spécifique au plan de transport de la Côte-Nord qui fait en sorte que le Ministre des Transports puisse à sa convenance s'entretenir avec les élus sur la démarche, la problématique, les orientations et les solutions relatives à ce plan de transport (exemple, des convocations non statutaires des élus par le Ministre).

Les avantages

En ne créant pour l'instant que les structures nécessaires pour mettre en marche le plan de transport on évite la lourdeur administrative.

En associant très étroitement des représentants du CRD à la démarche on assure la représentativité du milieu, un contact plus soutenu avec celui-ci, une meilleure connaissance des préoccupations régionales, un accès plus facile à l'information en région.

Les inconvénients

Cette structure revêt un caractère expérimental et par le fait même contient une part d'inconnus.

Consultation effectuée :

Auprès du CRD de la Côte-Nord

Le Directeur de la Direction territoriale de la Côte-Nord, le Chef du Service de l'encadrement des plans de transport et les professionnels de son service affectés à ce dossier ont rencontré, le 20 avril 1995, le Directeur général et le Directeur-adjoint du CRD pour explorer les terrains d'entente possible entre la démarche de réalisation des plans de transport au MTQ et les travaux de la Table régionale du CRD de concertation des transports sur la Côte-Nord. Ceux-ci se sont montrés intéressés par l'avenue de solution proposée ci-haut; ils voudraient présenter cette proposition à leur Conseil d'administration qui se tiendra au milieu de juin 1995.

Auprès des directions centrales

Le Chef du Service de l'encadrement des plans de transport et les professionnels affectés au dossier ont également rencontré, les 25 et 26 avril dernier, les directeurs et chefs de service concernés des Directions du transport multimodal et du transport terrestre des personnes afin de discuter de leur contribution éventuelle à l'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord. Ces directeurs et ces chefs de service ont donné leur accord pour une participation au dossier dès que requis.

Stratégie d'implantation :

Afin de réaliser progressivement la démarche de partenariat pour la réalisation du plan de transport de la Côte-Nord tout en maintenant le leadership au Ministère des transports le plan d'action serait le suivant:

- Approuver officiellement la présente démarche de plan de transport adaptée au contexte de concertation avec le milieu.
- Attendre les résultats de la présentation de cette démarche au conseil d'administration du CRD prévu pour la mi-juin 1995.
- Ajuster au besoin la démarche.
- Prévoir une rencontre à laquelle seraient conviés les représentants régionaux afin de préparer l'annonce publique du Ministre.
- Faire l'annonce publique annonçant le démarrage du plan de transport durant l'été 1995.
- Élaborer le plan de transport dans les deux ans suivant l'annonce publique.

Recommandation(s) de la solution retenue avec ses impacts sur les ressources humaines, financières et matérielles :

Il est demandé au Comité de direction:

- De donner son accord à la présente démarche et stratégie de réalisation du plan de transport de la Côte-Nord.
- D'approuver la présente composition des comités directeur et technique du plan de transport de la Côte-Nord.

La présente démarche aura comme impacts sur les ressources humaines, financières et matérielles la mobilisation de plusieurs personnes provenant de plusieurs unités administratives du Ministère. Il faut aussi considérer des déboursés importants pour les déplacements de personnel compte tenu de l'éloignement et de la dimension de la Côte-Nord.

Préparé par :

Daniel Filion, directeur
Christine Duby, chef de service
François Bissonnette, coord.
Suzanne Hénault

Direction :

Direction générale de l'Est
Direction générale de la planification
et de la technologie

Sous-ministre adjoint

Mai 1995

CHAPITRE 2 ♦ DOCUMENTS D'AUTORISATION

2.2 MÉMOIRE POUR L'AUTORISATION DU DÉMARRAGE DU PLAN DU SAGUENAY- LAC-SAINT-JEAN-CHIBOUGAMAU

MÉMOIRE AU COMITÉ DE DIRECTION

De : Direction générale de l'Est
Objet : Plan de transport du Saguenay/Lac-Saint-Jean/Chibougamau

1. Exposé de la situation

Les Directions du Saguenay/Lac-Saint-Jean-Est et du Lac-Saint-Jean-Ouest/Chibougamau sont souvent interpellées par les intervenants du milieu, sur les grands enjeux de la région qui ont une incidence sur le transport des personnes et des marchandises. Les pressions du milieu se traduisent en terme de projets concernant les réseaux et les systèmes de transport. D'une part ceux-ci ne peuvent être tous réalisés faute de ressources financières suffisantes. À cet effet, le Ministère devra ajuster l'offre de service à ses capacités de financement. D'autre part, le Ministère a un souci d'évaluer ses décisions à l'intérieur d'un cadre global élaboré selon des paramètres qui découlent de sa planification stratégique.

Le Ministère a retenu pour les prochaines années, les choix stratégiques suivants:

- le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des équipements de transport;
- le développement et l'intégration des modes et des systèmes de transport;
- le soutien au développement socio-économique du Québec.

Ces choix stratégiques sont appuyés par des préoccupations environnementales et de sécurité dans les transports qui constituent deux tendances sociales majeures auxquelles adhèrent le Ministère.

Il existe présentement, dans le milieu, deux démarches de planification. La première, dirigée par le Conseil régional de concertation et de développement, vise l'élaboration d'un plan stratégique de développement régional. La deuxième, toute aussi importante, est initiée par les M.R.C. et consiste à la révision de leur schéma d'aménagement avec comme contenu obligatoire, la planification du transport terrestre. Ainsi, le Ministère aura à se prononcer sur les enjeux, les orientations et les actions proposées par ces différents intervenants.

2. Solution envisagée

L'élaboration du plan de transport du Saguenay/Lac-Saint-Jean/Chibougamau constitue une approche globale permettant de répondre aux besoins de déplacements des personnes et des marchandises et ce, dans un cadre budgétaire de plus en plus limité. L'application des

concepts d'intermodalité et de multimodalité conduira à une meilleure cohésion entre les diverses interventions en matière de transport des personnes et de marchandises.

Bien que tous les modes de transport soient présents sur le territoire à l'étude, celui-ci est avant tout caractérisé par l'exploitation des ressources naturelles et présente, de ce fait, une problématique particulière reliée au transport lourd et à la desserte de plusieurs générateurs importants de déplacements qui sont disséminés sur un vaste territoire isolé des grands centres.

Le plan de transport permettra de plus d'associer le milieu au choix des priorités du Ministère et favorisera la concertation avec les différents intervenants en transport, en aménagement du territoire et en développement régional. Il permettra au Ministère de planifier ses actions, programmer ses différents travaux et activités en considération d'orientations et d'objectifs précis ainsi que de formuler à la région la position ministérielle quant aux demandes de réalisations de projets provenant du milieu.

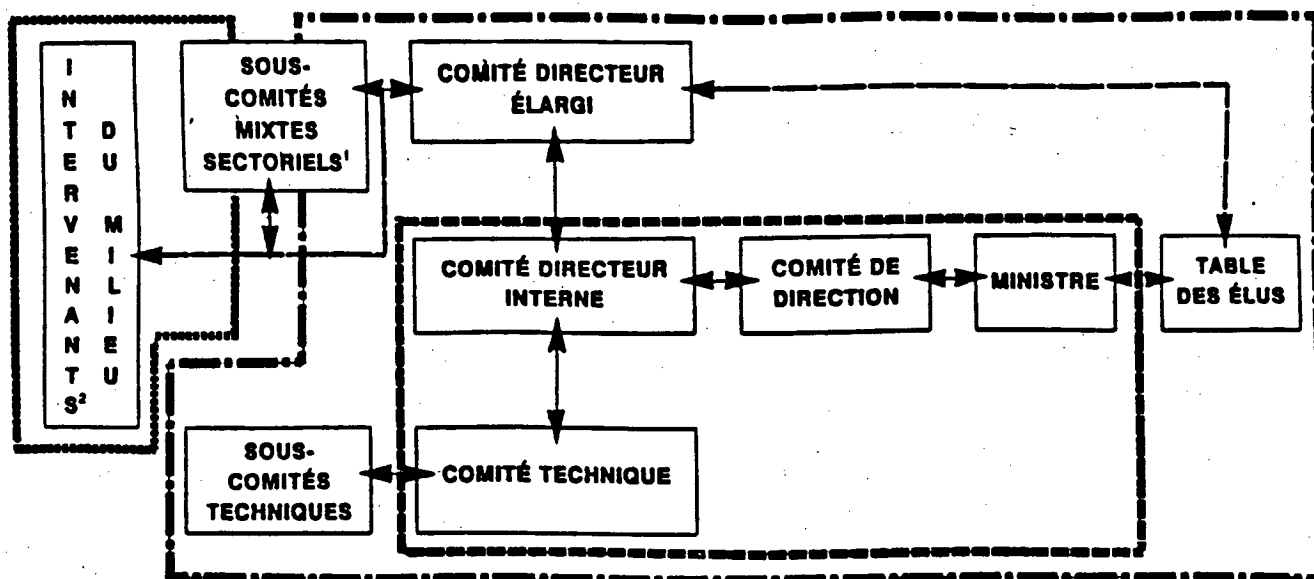
Il est donc important d'enclencher rapidement ce processus ministériel de planification régionale en même temps que les deux autres démarches de planification citées précédemment entre le milieu et le gouvernement.

Ainsi, le cheminement en parallèle des trois démarches de planification permettrait d'échanger en symbiose et favoriserait l'adhésion des différents partenaires intéressés à la planification des transports. Dans un tel contexte, il est privilégié d'emblée une stratégie de communication basée sur la concertation continue dès le début de l'élaboration du plan de transport du Saguenay/Lac-Saint-Jean/Chibougamau et ce, avec les organismes du milieu qui feront partie du Comité directeur. Les autres partenaires du Ministère seront consultés à différents moments de la démarche.

La stratégie de communication prévoit l'annonce, par voie de communiqué de presse, du démarrage du plan par le Ministre des transports. Parallèlement à cette annonce, le Ministre s'adresserait aux élus et aux principaux représentants du milieu (M.R.C., C.R.C.D., S.A.R., C.I.T.S., Transports Canada) afin de leur demander de déléguer un fonctionnaire pour siéger sur le Comité directeur du plan et de leur annoncer la création ultérieure d'une Table des élus. Une rencontre d'information sur la démarche et le contenu du futur plan est prévue pour les fonctionnaires appelés à siéger sur le Comité directeur. Cette stratégie de communication permettra d'associer les partenaires locaux à la démarche d'élaboration du plan de transport.

Pour ce faire, il est proposé une structure organisationnelle à quatre niveaux qui assure au Ministère le leadership du plan de transport:

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE PROPOSÉE POUR LE PLAN DE TRANSPORT



----- DÉMARCHE INTERNE DU MINISTÈRE

----- DÉMARCHE DE PARTENARIAT

----- PARTICIPATION OU CONSULTATION

1 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, ALCAN, COMPAGNIES PAPETIÈRES ET FORESTIÈRES, TRANSPORTEURS

2 POPULATION, ORGANISMES PUBLICS, ASSOCIATIONS, CORPORATIONS, COMITÉS POPULAIRES, ETC.

■ La Table des élus

Elle est présidée par le Ministre des transports et regroupe, à sa convenance, les députés des circonscriptions électorales provinciales présentes sur le territoire à l'étude, les préfets des M.R.C. et les maires des villes d'Alma, de Chibougamau, de Chicoutimi, de Dolbeau, de Jonquière, de La Baie, de Mistassini, de Roberval et de Saint-Félicien.

Cette Table dégage les consensus requis pour l'élaboration du plan de transport, par exemple: la démarche, la problématique, les orientations et les solutions.

■ **Le Comité de direction**

Il est constitué du sous-ministre et des six sous-ministres adjoints. Il décide de la composition du Comité directeur et à cet effet envisagera d'élargir la composition dudit Comité aux représentants du secteur privé.

Il commente et approuve les documents produits dans le cadre de l'élaboration du plan de transport. Il élabore et achemine au Ministre les recommandations, assure la cohérence et l'harmonisation du plan de transport avec les objectifs et orientations ministérielles.

■ **Le Comité directeur**

Il est présidé par les deux directeurs territoriaux et est constitué de gestionnaires du Ministère et de représentants du milieu. Mentionnons, notamment les M.R.C., le Conseil régional de concertation et de développement, le Secrétariat aux affaires régionales, la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay et Transports Canada. De par sa composition avec des représentants externes, il forme le Comité directeur élargi qui a pour mandat d'orienter et de superviser la démarche, de décider et d'approuver le contenu d'une proposition de plan de transport, de veiller à la réalisation des mandats requis par le plan, de s'assurer des relations avec le milieu et de diriger les travaux du Comité technique.

Des représentants de certains secteurs d'activités stratégiques soit des intervenants gouvernementaux ou du secteur privé tels le ministère de l'Environnement et de la Faune, le ministère des Ressources naturelles, la Société de l'Assurance automobile du Québec, l'Alcan, les compagnies papetières et forestières ainsi que les transporteurs pourraient être appelés soit à siéger au sein du Comité directeur, soit à fournir des contributions sectorielles par le biais de sous-comités sectoriels mixtes qui relèveraient du Comité directeur élargi.

Les représentants du Ministère qui font partie du Comité directeur élargi forment le Comité directeur interne qui a pour mandat de représenter le Ministère au Comité directeur élargi et y assumer tout le leadership requis pour conserver un rôle prépondérant dans l'élaboration du plan de transport. Il élabore et achemine au Comité de direction, les recommandations nécessaires au maintien des objectifs et orientations ministérielles. Il pourrait ainsi, par exemple, demander au Comité de direction l'arbitrage requis par la Table des élus pour régler des problèmes de divergence importants constatés au sein du Comité directeur élargi.

■ **Le Comité technique**

Il est présidé par le chef du Service des inventaires et plan de la Direction du Saguenay/Lac-Saint-Jean-Est et est assisté par le coordonnateur du Service de

l'encadrement des plans de transport. La production du contenu technique du plan de transport, en conformité avec les orientations du Comité directeur, constitue l'essentiel du mandat dudit Comité.

Le président est responsable des aspects administratifs du plan. Il est le répondant du Comité directeur en ce qui a trait aux mandats et aux travaux demandés par celui-ci et ce à l'intérieur du calendrier de réalisation du plan de transport. Le coordonnateur est responsable du contenu technique du plan. Il s'occupe du secrétariat des Comités directeur et technique, coordonne et intègre les contenus sectoriels réalisés par les autres membres du Comité technique.

Ajoutons que la structure organisationnelle proposée permet la création de sous-comités techniques, où certaines unités administratives pourraient être appelées, à l'occasion, à fournir des contributions. Au besoin, certains représentants du milieu faisant ou non partie du Comité directeur élargi pourraient être appelés à se joindre à ces sous-comités techniques ou à fournir des expertises sectorielles. Ces contributions seront aussi soumises au Comité directeur pour approbation.

3. Étapes préparatoires

Suite à l'autorisation d'initier la démarche par le Comité de direction, le Comité directeur (interne) procèdera à la formation du Comité technique (interne) qui élaborera un programme de travail intégrant, avec la Direction des communications, une stratégie de communication plus détaillée prévoyant diverses étapes de consultation.

À cette fin, les étapes préparatoires à l'amorce du plan de transport sont:

- novembre : traitement du mémoire au Comité de direction;
- décembre : annonce par le ministère des Transports du démarrage du plan;
- janvier 1995: journée d'information des fonctionnaires appelés à siéger sur le Comité directeur;
- mars 1995 : dépôt au Comité directeur du programme de travail final pour approbation;
- avril 1996 : début d'élaboration du plan de transport selon un calendrier prévisible étalé sur deux ans.

4. Étapes subséquentes

Suite à l'approbation des présentes recommandations par le Comité de direction, l'élaboration de la vision ministérielle des transports présentera un diagnostic et les principaux enjeux, en matière de transport des personnes et des marchandises. Celle-ci sera mise en relation avec les orientations et les objectifs poursuivis par le Gouvernement, le ministère des Transports et les organismes du milieu du territoire à l'étude.

Cet exercice permettra de brosser un tableau sur les grands défis à relever dans l'avenir. Cette étape charnière, sujette à l'approbation du Comité de direction, sous la recommandation du Comité directeur balisera la voie à l'élaboration des différents scénarios d'intervention. Le Comité directeur aura à se pencher sur la nécessité ou l'opportunité d'une consultation élargie dans le milieu.

Chacun des différents scénarios d'intervention est constitué d'un ensemble d'interventions (projets, mesures, politiques et programmes) et représente une solution globale à la problématique des transports tout en répondant aux orientations et objectifs définis préalablement. Ajoutons que ces scénarios sont susceptibles de reprendre des interventions en vigueur ou à l'étude au Ministère, mais également ils peuvent comporter de nouvelles solutions ou des variantes aux interventions connues.

Selon une méthode d'évaluation multicritères, la performance respective des différents scénarios sera établie avec comme finalité le choix d'un scénario préférentiel. Il sera présenté sous forme d'une proposition de plan de transport qui décrira et priorisera l'ensemble des interventions à réaliser à moyen et long terme. Ajoutons que le scénario préférentiel retenu fera l'objet d'une consultation publique dont les modalités restent à définir.

L'évaluation et l'intégration des résultats de la consultation permettront d'élaborer le plan de transport qui pourrait être diffusé selon un plan de communication à élaborer.

5. Recommandations

Il est recommandé que le Comité de direction:

- Approuve la démarche du plan de transport adaptée au contexte de concertation avec le milieu.
- Approuve le programme de travail préliminaire annexé.
- Approuve la nomination du Comité directeur interne.
- Autorise l'initiation de l'étape préparatoire.

CHAPITRE 2 ♦ DOCUMENTS D'AUTORISATION

2.3 MÉMOIRE POUR L'AUTORISATION DU DÉMARRAGE DU PLAN DE MAURICIE-BOIS-FRANCS

DE : Direction générale de l'Est

OBJET: Plan de transport de la Mauricie-Bois-Francs

1. Exposé de la situation

La Direction de la Mauricie-Bois-Francs est souvent interpellée par les intervenants du milieu sur les grands enjeux de la région qui ont une incidence sur le transport des personnes et des marchandises. Les pressions du milieu se traduisent en terme de projets concernant les réseaux et les systèmes de transport qui ne peuvent être tous réalisés par le Ministère, faute de ressources financières suffisantes.

Deux démarches de planification ont cours dans le milieu. Une première mène à l'élaboration d'un plan stratégique de développement régional, par le Conseil régional de développement de la Mauricie-Bois-Francs. Une deuxième, initiée par les MRC, consiste à la révision de leur schéma d'aménagement. Le Ministère aura à se prononcer sur les enjeux, les orientations et les actions proposés par ces intervenants qui ont une incidence sur le transport.

En l'absence d'une vision globale et intégrée de la problématique de transport des personnes et des marchandises de la région, la Direction de la Mauricie-Bois-Francs souhaite développer une position ministérielle qui réponde aux besoins régionaux tout en permettant un arrimage avec les démarches de planification entreprises par le milieu.

2. Solution envisagée : le plan de transport

Le plan de la région Mauricie-Bois-Francs vise à mettre sur pied une démarche permettant d'associer le milieu dans le choix des interventions pouvant répondre de la façon la plus appropriée, aux besoins de déplacements des personnes et des marchandises, dans un cadre budgétaire de plus en plus limité.

Le plan doit favoriser la concertation avec les différents intervenants en transport, en aménagement du territoire et en développement régional. Une fois finalisé, il permettra au Ministère de planifier ses actions, programmer ses différents travaux et activités en considération d'orientations et d'objectifs précis ainsi que de formuler, à la région, une position ministérielle. De plus, l'application des concepts d'intermodalité et de multimodalité conduira à une meilleure cohésion entre les diverses interventions en matière de transport des personnes et des marchandises.

Trois zones d'influence ont été identifiées, soit celle concernant l'agglomération de Trois-Rivières et ses environs ainsi que celles relatives aux deux secteurs situés au nord (le Centre et la Haute-Mauricie) et au sud (Bois-Francs et Drummond) de cette agglomération. La problématique particulière de la région est reliée à la desserte de plusieurs pôles générateurs de déplacements dont certains sont disséminés sur un vaste territoire isolé des grands centres, à l'exploitation des ressources naturelles et du potentiel récréo-touristique et au transport des marchandises lourdes. Voici un bref aperçu des grands enjeux qui découlent des besoins de déplacement des personnes et des marchandises de la région et qui baliseront la portée du plan de transport.

Pour l'agglomération de Trois-Rivières :

- la fonctionnalité des infrastructures de transport reliées aux ports de Trois-Rivières et de Bécancour par rapport aux besoins des entreprises, des transporteurs maritimes et touristiques;
- l'aéroport de Trois-Rivières en regard du projet de politique gouvernementale en matière d'infrastructures aéroportuaires;
- la fonctionnalité du réseau supérieur;
- les besoins en matière de services de transport en commun, adapté, intrarégionaux et transrégionaux.

Pour le Centre et la Haute-Mauricie :

- l'exploitation des ressources naturelles (forestières, hydrauliques, récréo-touristiques);
- la fonctionnalité du réseau supérieur faisant appel notamment au désenclavement de la municipalité de Parent et des communautés amérindiennes d'Obedjiwan et de Weymontachie ainsi qu'aux liens avec l'Abitibi, le Lac-Saint-Jean et Trois-Rivières;
- les besoins en matière de services de transport adapté;
- les aéroports en site éloigné en regard du projet de politique gouvernementale en matière d'infrastructures aéroportuaires.

Pour les Bois-Francs et Drummond :

- la fonctionnalité du réseau supérieur, notamment le lien entre les différents pôles de développement et la faiblesse de leur liaison dans l'axe nord-sud;
- les besoins en matière de services de transport en commun et adapté;
- le soutien au développement des PME et des entreprises agricoles.

Structure organisationnelle

Cette structure concerne la formation d'un Comité directeur et d'un Comité technique qui chapeautera l'élaboration du plan de transport à l'interne. Le Directeur de la Mauricie-Bois-francs est le responsable du plan de transport de la région. A ce titre, il préside le

Comité directeur dont le mandat consiste à orienter et superviser la démarche, approuver le contenu du plan, veiller à la réalisation des mandats requis par le plan, être le porte-parole au Comité de direction. Il est composé de la façon suivante :

Président:

- monsieur Benoît Bouchard, directeur de la Direction de la Mauricie-Bois-Francis;

Membres:

- monsieur Daniel Filion, chef du Service des inventaires et du plan de la Direction de la Mauricie-Bois-Francis;
- monsieur Jean-François Stringer, chef du Service des liaisons avec les partenaires et les usagers de la Direction de la Mauricie-Bois-Francis;
- monsieur Claude Stevens, chef du Service du plan, des programmes et de l'allocation des ressources de la Direction générale de l'Est;
- monsieur Huan Nguyen, chef du Service du support technique de la Direction générale de l'Est;
- madame Christine Duby, chef du Service de l'encadrement des plans de transport;
- monsieur Pierre Gignac, chef du Service des politiques et des programmes en transport public;
- monsieur Alain Labonté, chef du Service de la réglementation et des programmes en transport multimodal;
- madame Andrée Henri, urbaniste au Service de l'encadrement des plans de transport (personne-ressource et coordonnatrice).

Le Comité technique, sous la présidence du chef du Service des inventaires et du plan, est composé également de la coordonnatrice du Service de l'encadrement des plans de transport et d'un certain nombre de professionnels. La production du contenu technique du plan de transport, en conformité avec les orientations du Comité directeur, constitue l'essentiel de son mandat. Le président est responsable des aspects administratifs du plan. Ainsi, il est le répondant du Comité directeur et doit s'assurer que les mandats et les travaux demandés par le Comité directeur soient réalisés à l'intérieur du calendrier du plan de transport. La coordonnatrice est responsable du contenu technique du plan. Elle coordonne, intègre les contenus sectoriels réalisés par les autres membres du Comité technique et voit au secrétariat du Comité directeur et du Comité technique.

Stratégie de communication

La stratégie de communication prévoit associer le milieu à la démarche du plan de transport. Les principaux objectifs la guidant sont :

- faciliter la compréhension de la problématique régionale en matière de transport des personnes et des marchandises;

- susciter l'expression des opinions des intervenants concernés par la problématique des transports;
- valider la problématique dans le milieu;
- développer des consensus;
- favoriser la complémentarité des différentes démarches de planification entreprises par le milieu;
- associer le milieu dans le choix des orientations et des interventions à réaliser dans le futur.

Pour rencontrer ces objectifs, les moyens privilégiés sont :

- Lancement officiel du plan dans le milieu qui annoncera la démarche du plan de transport (son contenu, son utilité, ses grandes étapes et son calendrier de réalisation) ainsi que les moyens visant à associer le milieu tout au long de la démarche.
- Élaboration, par le Ministère, d'un diagnostic incluant la problématique et les enjeux en transport de la région. À cette fin, une cueillette de données disponibles de même que des informations sera faite auprès des intervenants du milieu quant aux problèmes, aux orientations et aux projets futurs qui interpellent la fonction transport.
- Consultation externe sur le diagnostic.
- Identification des orientations, des scénarios d'interventions ainsi que le choix du scénario préférentiel en partenariat avec le milieu.
- Consultation externe sur le plan de transport.

Au cours de la démarche, une validation du plan de transport sera effectuée auprès des ministères et des organismes gouvernementaux concernés.

Calendrier de réalisation

Les grandes étapes de réalisation du plan se dérouleront à l'intérieur du calendrier suivant :

- dépôt du programme préliminaire en décembre 1994;
- finalisation du diagnostic en décembre 1995;
- consultation externe sur le diagnostic au cours de l'hiver 1996;
- initiation de la démarche en partenariat au printemps 1996.

3. Implications financières

L'évaluation des coûts exige préalablement l'identification du contenu technique du plan de transport ainsi que des activités et des mandats à réaliser. Les implications financières du plan de transport seront définies dans le programme de travail.

4. Consultation

Les personnes qui ont été associées à ce dossier sont :

- messieurs Benoît Bouchard, Daniel Fillion et Jean-François Stringer de la Direction de la Mauricie-Bois-Francis;
- messieurs Huan Nguyen, Claude Stevens de la Direction général de l'Est;
- mesdames Christine Duby, Andrée Henri et monsieur André Morin du Service de l'encadrement des plans de transport;
- messieurs Pierre Gignac et Robert Carignan du Service des politiques et des programmes en transport public;
- messieurs Alain Labonté, Donald Fallu et Ralph Plourde de la Direction du transport multimodal.

5. Étape subséquente

Suite à l'approbation des présentes recommandations par le Comité de direction, un programme de travail sera élaboré qui précisera notamment :

- les grandes étapes du plan en identifiant les activités qui feront l'objet d'approbation par les autorités concernées;
- la stratégie de communication;
- le calendrier détaillé de réalisation du plan;
- la description du contenu technique du plan;
- les études à réaliser et la nature des expertises requises;
- les implications financières.

Ce programme de travail sera soumis au Comité de direction. À titre indicatif, un programme de travail préliminaire est déposé en annexe.

6. Recommandations

Il est recommandé que le Comité de direction :

- autorise le lancement du plan de transport de la Mauricie-Bois-Francis;
- autorise la formation du Comité directeur du plan de transport de la Mauricie-Bois-Francis.

CHAPITRE 3 ♦ DOCUMENTS TECHNIQUES

3.1 PROGRAMME DE TRAVAIL PRÉLIMINAIRE DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN-CHIBOUGAMAU

PROGRAMME DE TRAVAIL PRÉLIMINAIRE DU PLAN DE
TRANSPORT

Direction de la planification
Service de l'encadrement des plans de transport
1^{er} octobre 1994

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	37
1. LE CONTEXTE DE RÉALISATION ET LES ORIENTATIONS MINISTÉRIELLES	38
1.1 La mission du Ministère et ses choix stratégiques	38
1.2 Les politiques ministérielles	39
1.3 Les politiques gouvernementales	41
2. LA PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS	43
2.1 La création des Directions du Saguenay/Lac-Saint-Jean-Est et du Lac-Saint-Jean-Ouest/Chibougamau	43
2.2 Le contexte de planification des transports	43
2.3 Les éléments de la problématique des transports	44
2.4 Les particularités régionales	45
2.5 Les grands enjeux régionaux	46
3. LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE	48
3.1 La Table des élus	48
3.2 Le Comité de direction	48
3.3 Le Comité directeur	48
3.4 Le Comité technique	49
4. LE PROCESSUS D'ÉLABORATION D'UN PLAN DE TRANSPORT ET ÉCHÉANCIER RÉGIONAL	50
4.1 Le programme de travail et la stratégie de communication	50
4.2 L'élaboration de la vision ministérielle des transports	51
4.3 L'élaboration d'une proposition de plan de transport	54
4.4 La consultation sur la proposition de plan de transport	54
4.5 Le suivi du plan de transport	55

5.	LES ACTIVITÉS À RÉALISER ET LA NATURE DES EXPERTISES REQUISES	55
-----------	--	-----------

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1: Processus d'élaboration d'un plan de transport	52
TABLEAU 2: Activités à réaliser et nature des expertises requises	56

INTRODUCTION

Le Ministère en créant, en mars 1991, la Direction générale de la planification et de la recherche a voulu se doter, entre autres, d'outils lui permettant de développer une vision globale des problématiques de transport, tant au niveau provincial que régional, afin de mieux choisir et prioriser ses interventions. L'atteinte de cet objectif passe par la réalisation d'une série de plans de transport pour le Québec, les régions administratives et certaines agglomérations.

Les plans de transport se définissent comme étant *«un outil ministériel servant à prévoir et à hiérarchiser pour tous les modes de transport, les interventions pouvant répondre de la façon la plus appropriée aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises à l'intérieur d'un territoire donné»*.

Les plans de transport favoriseront, lors de leur réalisation, la concertation avec les différents intervenants en transport, en aménagement du territoire et en développement régional. Suite à leur finalisation, ils permettront au Ministère de planifier ses actions selon différents horizons d'intervention, de programmer ses différents travaux et activités, et de formuler dans une perspective régionale la position ministérielle quand aux demandes de réalisation de projets provenant du milieu.

Ainsi, les plans de transport permettront de développer et d'appliquer les concepts de multimodalité et d'intermodalité de façon à assurer une véritable cohésion entre les diverses interventions en matière de transport routier, collectif, ferroviaire, maritime, aérien ou non motorisé, et ce, autant pour le déplacement des personnes que des marchandises.

Un premier plan de transport a déjà été réalisé, celui de la Basse-Côte-Nord, et trois autres sont actuellement en élaboration, soit ceux des agglomérations de Québec et de Montréal et celui de la région de l'Outaouais. Par ailleurs, les autorités ministérielles ont manifesté l'intention d'amorcer, à brève échéance, l'élaboration de nouveaux plans de transport, soit ceux du Saguenay/Lac-Saint-Jean/Chibougamau, de Mauricie/Bois-Francs et de l'Estrie.

L'amorce de l'élaboration du plan de transport du Saguenay/Lac-Saint-Jean/Chibougamau doit être décidée par le Comité de direction du Ministère, à la demande du Directeur général de l'Est. À cette fin doit être préparé à l'intention du Directeur général et du Comité de direction, un programme de travail préliminaire établissant les grandes balises devant encadrer l'élaboration du plan de transport.

Ces balises devraient éclairer les autorités du Ministère quant aux objets et enjeux majeurs spécifiques de la région du Saguenay/Lac-Saint-Jean et, conséquemment, quant aux

ressources et expertises nécessaires à la bonne conduite de l'élaboration du plan de transport.

Le présent programme de travail a été élaboré par le Service de l'encadrement des plans de transport, suite à une rencontre d'information des unités territoriales concernées, notamment la Direction du Saguenay/Lac-Saint-Jean-Est, la Direction du Lac-Saint-Jean-Ouest/Chibougamau ainsi que la Direction générale de l'Est. Celles-ci ont été principalement informées sur la démarche d'élaboration d'un plan de transport et son contenu. La démarche de réalisation s'inspire du cheminement type élaboré par le Service des plans de transport mais, tout comme ce fut le cas pour le plan de transport de la Basse-Côte-Nord et les plans en phase de réalisation, celle-ci pourra être adaptée aux particularités du territoire à l'étude.

1. LE CONTEXTE DE RÉALISATION ET LES ORIENTATIONS MINISTÉRIELLES

Ce chapitre présente le cadre de référence des actions du Ministère à considérer lors de la mise en place et de l'exploitation des systèmes et infrastructures de transport à l'échelle du Québec.

1.1 La mission du Ministère et ses choix stratégiques

La mission du Ministère est d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport.

Afin de réaliser efficacement sa mission, le Ministère a retenu, pour les prochaines années, les choix stratégiques suivants:

- le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des équipements de transport;
- le développement et l'intégration des modes et des systèmes de transport;
- le soutien au développement socio-économique du Québec.

1.2 Les politiques ministérielles

Les politiques et programmes d'aide en vigueur ou en cours d'élaboration au Ministère devront être considérés lors de l'élaboration du plan de transport du Saguenay/Lac-Saint-Jean/Chibougamau. Parmi les plus importantes et ayant une incidence directe sur la planification des transports, mentionnons:

- La politique en environnement relative au transport
Intégrer la dimension environnementale dans les politiques, programmes et activités du Ministère et en faire un élément nécessaire à toute prise de décision.
- La politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal (2^e édition)
Préserver la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier, et assurer une application uniforme de la réglementation dans le domaine du camionnage. De plus, cette politique permettra d'assurer l'accès à un réseau routier permettant le développement des activités économiques québécoises, tout en tenant compte de la sécurité du public et de la tranquillité des citoyens.
- La politique d'admissibilité au transport adapté
Préciser le contexte dans lequel doit s'inscrire l'admission au transport adapté, déterminer les clientèles admissibles, assurer une plus grande uniformité de son application, favoriser l'équité dans le traitement des demandes et rendre le transport adapté accessible à toutes les personnes handicapées résidant au Québec.
- Le projet de politique sur le transport des marchandises
Assurer aux expéditeurs et industriels du Québec un système de transport intégré de marchandises fiable, sécuritaire et économique entre les différentes régions, ainsi qu'avec leurs sources d'approvisionnement et leurs marchés.
- Le projet de politique de sécurité dans les transports
Réduire dans l'ordre, la gravité, le nombre et les risques d'accidents tout en maintenant la mobilité des personnes et des marchandises.
- Le projet de politique sur le bruit
Inciter les municipalités à réduire le développement résidentiel en bordure des routes ou d'assurer un développement harmonieux par rapport aux infrastructures de transport.

- Le projet de politique sur l'implantation et le réaménagement des échangeurs autoroutiers
Orienter et encadrer le traitement des demandes d'implantation et de réaménagement des échangeurs autoroutiers afin de départager les responsabilités du Ministère en ce qui a trait à la réalisation des travaux et du financement.
- Le projet de politique sur la gestion des corridors routiers
Conserver la fonctionnalité du réseau routier par un contrôle restrictif des accès et des intersections au réseau supérieur, et par la mise en place d'un mécanisme d'information et de consultation entre le Ministère et les municipalités de manière à harmoniser les interventions et les objectifs relatifs à l'aménagement du territoire et à la circulation routière.
- Le projet de politique en matière d'infrastructures aéroportuaires
Faire le point sur la question de la propriété, de la gestion et de l'exploitation du réseau aéroportuaire, de définir la place qu'il entend occuper dans ce domaine et les orientations qu'il compte privilégier dans un contexte de changements profonds des rôles dû à la rareté des ressources, le tout dans le but d'assurer le maintien et le développement d'un réseau adéquat et performant au service de la collectivité québécoise.
- Le programme d'aide gouvernementale au transport en commun
Fournir une aide financière aux organismes publics de transport en commun (O.P.T.) ainsi qu'aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun (O.M.I.T.). L'aide financière du ministère des Transports porte principalement sur les dépenses d'immobilisation dans le cas des O.P.T., alors que pour les O.M.I.T., l'aide touche principalement l'exploitation des services.
- Le programme d'aide gouvernementale du transport des écoliers
Accorder une aide financière aux commissions scolaires du Québec ainsi qu'aux institutions d'enseignement privé reconnues. La subvention couvre le coût du transport des élèves de niveau primaire et secondaire pour l'aller le matin et le retour le soir dans le cas des commissions scolaires, alors que pour les institutions privées reconnues, la subvention ne touche que la clientèle de niveau secondaire.
- Le programme d'aide gouvernementale au transport adapté pour les personnes handicapées
Verser une aide financière aux O.P.T. ainsi qu'aux municipalités du Québec qui veulent se doter d'un service de transport répondant aux besoins des personnes handicapées. L'aide financière porte sur l'implantation, la

consolidation et le développement des services. Il est à noter toutefois que le programme d'aide est actuellement en révision.

1.3 Les politiques gouvernementales

En plus de ses politiques, projets de politiques et programmes, le ministère des Transports comme les autres ministères du gouvernement du Québec est assujéti aux différentes lois et politiques gouvernementales. Parmi les plus importantes et touchant les activités de planification du Ministère, mentionnons:

- La Loi sur la protection du territoire agricole

Assurer la vocation agricole des terres les plus productives. Au terme d'une importante révision des limites de la zone agricole, qui visait l'harmonisation des objectifs de protection du territoire agricole et ceux relatifs à l'aménagement du territoire, la permanence de la zone agricole est virtuellement assurée.

La préséance de cette loi sur toutes autres lois générales ou spéciales implique la prise en compte de la ressource agricole à tous les niveaux et notamment en matière de planification des transports.

- La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Assurer, lors de la révision des schémas, une meilleure planification en matière de transport et ceci, en relation avec les affectations du sol, les densités et les priorités de mise en valeur du territoire. Les modifications relatives au contenu du schéma d'aménagement concernent principalement la planification du transport terrestre (contenu obligatoire) et l'organisation du transport maritime et aérien (contenu facultatif).

Afin d'encadrer la réflexion des M.R.C., le Ministère a transmis au ministère des Affaires municipales (M.A.M.), ses orientations et ses objectifs en matière de transport et d'aménagement du territoire. Ceux-ci seront intégrés, avec les autres orientations ministérielles, par le M.A.M. et transmis aux M.R.C. dans un document général d'orientations gouvernementales (D.G.O.G.).

- La Loi sur la qualité de l'environnement

Surveiller et préserver la qualité de l'environnement, promouvoir son assainissement et conseiller le gouvernement, ses ministères et organismes en vue de prévenir la détérioration de l'environnement et de protéger les espèces vivantes et les biens.

La Loi sur la qualité de l'environnement définit les projets qui sont assujettis à la procédure d'évaluation environnementale. Le ministère de

l'Environnement souhaite étendre ces procédures d'évaluation environnementale aux politiques et programmes du gouvernement, de ses ministères ou organismes (Projet de loi 61: Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement).

■ La politique de développement régional

Voir à ce que le développement régional corresponde à l'ensemble des mesures prises par le milieu, avec le partenariat de l'État, en vue d'améliorer les conditions économiques, sociales et culturelles qui permettent un développement respectueux du milieu de vie.

C'est dans ce contexte que le Conseil régional de concertation et de développement (C.R.C.D.) du Saguenay/Lac-Saint-Jean a reçu le mandat d'élaborer un plan stratégique définissant les orientations et les objectifs de développement régional. Le développement des réseaux et des systèmes de transport seront interpellés par le plan stratégique dans le cadre de l'élaboration d'un plan de transport.

■ La stratégie québécoise d'efficacité énergétique

Améliorer la situation du consommateur d'énergie, qu'il s'agisse d'une entreprise comme d'un individu.

Le plan de transport favorisera l'optimisation des déplacements pour un territoire donné. Il s'appliquera aux différents modes de transport, tant dans le domaine du déplacement des personnes que des marchandises et encouragera les choix modaux les plus efficaces.

2. LA PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS

Ce chapitre fera un bref survol du contexte de planification des transports pour le territoire à l'étude, des différents paramètres à considérer dans le cadre de l'élaboration d'un plan de transport ainsi que les différents enjeux incidents à la planification des transports.

2.1 La création des Directions du Saguenay/Lac-Saint-Jean-Est et du Lac-Saint-Jean-Ouest/Chibougamau

La réorganisation administrative du Ministère est à l'origine de la création des Directions du Saguenay/Lac-Saint-Jean-Est et du Lac-Saint-Jean-Ouest/Chibougamau. Cette réorganisation majeure des activités du Ministère vise, entre autres, à encadrer son action sur une base territoriale susceptible de le rapprocher de ses clientèles tout en permettant une adaptation accrue de ses interventions.

Le territoire couvert par le plan de transport du Saguenay/Lac-Saint-Jean/Chibougamau déborde celui de la région administrative du gouvernement du Québec. Ce débordement est rendu nécessaire afin de couvrir l'ensemble du territoire des Directions du Saguenay/Lac-Saint-Jean-Est et du Lac-Saint-Jean-Ouest/Chibougamau de la Direction générale de l'Est.

2.2 Le contexte de planification des transports

Selon le rapport annuel, pour l'exercice financier 1992-1993, plus de 73,4 millions de dollars (M\$) ont été investis par le Ministère sur le territoire de la Direction régionale du Saguenay/Lac-Saint-Jean. De ce montant, un peu plus de 48 M\$ (65%) ont été affectés à l'entretien, l'amélioration et la construction du réseau routier.

Le Ministère a investi sous forme de subventions une somme de 26,6 M\$ au chapitre du transport terrestre des personnes (transport scolaire, transport adapté et transport en commun). Le transport scolaire a accaparé à lui seul une somme de 23,6 M\$ soit un peu plus de 32% des sommes engagées par le Ministère pour la région. Globalement, les sommes investies au Saguenay/Lac-Saint-Jean représentent, pour cet exercice financier, 3,6% du budget total du Ministère.

Dans l'ensemble, la planification des interventions du Ministère s'est effectuée, au fil des ans, sur la base d'une approche sectorielle et modale. Le plan de transport, tel que mentionné précédemment, modifiera cette approche puisqu'il permettra de développer et d'appliquer les concepts de multimodalité et d'intermodalité de façon à assurer une véritable cohésion entre les diverses interventions en matière de transport des personnes et des marchandises.

D'autre part, les M.R.C. du territoire à l'étude, dans le cadre de l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U.), entreprendront de septembre 1994 à mars 1995, la révision de leur schéma d'aménagement. En considération des nouvelles dispositions législatives incorporées en 1993 à la L.A.U., les M.R.C. devront aborder directement la planification du transport terrestre sur leur territoire. En conséquence, la relation transport et aménagement sera largement mise en évidence et analysée en fonction des interventions projetées.

À cela, s'ajoute la mise en application de la nouvelle approche du gouvernement du Québec en matière de développement régional. De fait, l'élaboration et la mise en application par le Conseil régional de concertation et de développement (C.R.C.D.) du plan stratégique de développement prévu pour 1994, interpellera, à une étape ou l'autre, la fonction transport.

2.3 Les éléments de la problématique des transports

Au niveau des équipements et des infrastructures de transport, le territoire à l'étude est relié aux régions voisines par des routes nationales. Seule exception, la route 381 reliant La Baie à Saint-Urbain (route régionale).

C'est la route 175 qui accueille le plus de circulation interrégionale, en direction ou en provenance de Québec. Les autres routes d'accès au territoire à l'étude sont: la route 169 jusqu'à sa jonction avec la route 175 dans la Réserve faunique des Laurentides, la route 155 entre Chambord et La Tuque, la route 170 entre La Baie et Saint-Siméon, la route 167 vers Chibougamau, la route 113 de Chibougamau vers l'Abitibi-Témiscamingue, la route 172 entre Chicoutimi et Tadoussac ainsi que la route 381.

Au niveau des liaisons intrarégionales, mentionnons l'importance de la route 169 pour la sous-région du Lac-Saint-Jean. Celle-ci ceinture le lac Saint-Jean et dessert, par un réseau de collectrices, l'ensemble des municipalités de ce territoire. Les routes 170 et 172 permettent, entre autres, de relier le Lac-Saint-Jean au Saguenay et de desservir les municipalités sises le long de la rivière Saguenay.

Ajoutons que la route d'accès au port de Grande-Anse et la Route du Nord sont des liens importants. De plus, la plupart de ces routes sont très sollicitées par la circulation lourde étant donné la vocation de région ressource du territoire à l'étude.

Au chapitre des systèmes de transport collectif des personnes, la région du Saguenay/Lac-Saint-Jean est desservie par un organisme public de transport en commun, la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay (C.I.T.S.) qui regroupe les villes de Chicoutimi, Jonquière et La Baie. La région compte également sur six services de transport adapté aux personnes handicapées, incluant la C.I.T.S., desservant 40 villes ou municipalités du territoire.

Le transport scolaire est, quant à lui, organisé par sept commissions scolaires et deux établissements privés d'enseignement. Certaines de ces commissions scolaires organisent également le transport pour d'autres commissions scolaires et établissements privés. Enfin, des transporteurs privés offrent des services de transport interurbain par autocar. Les services fournis sont transrégional (Alma/Québec et Chicoutimi-Jonquière/Québec) et intrarégional (13 itinéraires différents dans la région).

Pour ce qui est du transport ferroviaire des personnes, il reste marginal avec quelques départs par semaine entre Jonquière et Montréal via Chambord. Les réseaux de rails existants sont partagés entre le Canadien National et l'Alcan (Roberval-Saguenay), pour le transport des marchandises en priorité. Un projet de gare multimodale est en implantation à Jonquière depuis novembre 1993 et a fait dernièrement l'objet d'une demande d'aide au ministère des Transports.

La région compte en outre sur deux ports de mer en eaux profondes, tous deux à La Baie. L'un est un port privé et appartient à l'Alcan et l'autre, au gouvernement fédéral qui fut construit à Grande-Anse en remplacement de celui de Chicoutimi. De plus, le quai Albert Maltais situé à Chicoutimi dessert exclusivement les compagnies pétrolières une partie de l'année seulement et demeure sous-utilisé. Ajoutons que l'utilisation du transport maritime pour le transport des marchandises a connu, ces dernières années, une baisse importante et que celle-ci s'est faite au profit du transport routier.

Enfin, pour ce qui est du transport aérien, la région est desservie par six aéroports disséminés sur l'ensemble du territoire. Certains d'entre eux, dont celui de Roberval et Alma, ont fait l'objet d'investissements assez importants ces dernières années, pour améliorer notamment les instruments de vol. L'aéroport de Bagotville est géré par le fédéral et constitue une base militaire importante en plus d'offrir un service de transport civil. L'aéroport d'Alma est également géré par le fédéral. Les aéroports de Roberval et de Saint-Méthode sont gérés par les municipalités et ceux de Saint-Honoré et Chibougamau par le ministère des Transports du Québec.

2.4 Les particularités régionales

Les modes d'organisation et de peuplement du milieu font que l'espace habité occupe principalement le pourtour du lac Saint-Jean et le corridor de la rivière Saguenay. Le territoire à l'étude comptait plus de 297 000 personnes au dernier recensement de 1991 ce qui représente une diminution de 0,3% sur le recensement de 1986. Répartie sur un immense territoire, la population régionale continue d'être urbaine à plus de 70%. Notons que l'agglomération de La Baie, Chicoutimi et Jonquière représente un peu plus de 47% de la population totale du territoire à l'étude.

Sur un autre plan et selon la tendance au niveau provincial, on constate un vieillissement de la population caractérisé par une diminution en nombre chez les moins de 25 ans et une

hausse chez les autres. Cette situation, comme ailleurs au Québec, influencera la demande en matière de transport.

Les ressources naturelles ont toujours été les piliers économiques de la région. Ces dernières années, l'agriculture régionale s'est caractérisée par la concentration dans des unités plus productives des activités traditionnelles de production (lait), à des efforts de diversification et à la régression de l'agriculture dans certaines paroisses rurales. Dans le secteur forestier, les gestes posés au cours des dernières années ont été axés vers des travaux d'aménagement et de reboisement. En ce qui concerne le secteur minier, la région produit des minéraux non métalliques et des matériaux de construction dont le granit, le calcaire, le marbre et la tourbe.

Le secteur secondaire, composé de l'industrie manufacturière, des principaux groupes industriels majeurs et de la construction a vu son poids relatif diminuer dans la structure de l'emploi régional depuis un peu plus de dix ans. Précisons que plus des trois quarts de ces emplois relèvent encore de la grande entreprise qui oeuvre majoritairement dans la transformation des ressources (transformation des métaux, pâtes et papiers, scieries).

La tertiarisation de l'économie régionale s'est accentuée depuis une dizaine d'années. Le secteur tertiaire est relativement diversifié, mais il est peu développé dans les activités reliées à la production (un peu plus de 10% des emplois de la région). Par contre, les emplois reliés aux services à la consommation représentent près du tiers de l'emploi total régional. Les emplois dans les services gouvernementaux, y compris la défense, représentent quant à eux, près du quart.

2.5 Les grands enjeux régionaux

La considération des grands enjeux régionaux est primordiale pour l'élaboration du plan de transport et celle-ci devra se faire en relation avec le contexte social et économique du territoire à l'étude. Ce sous-chapitre ne prétend pas couvrir l'ensemble des enjeux présents et à venir pour le territoire à l'étude.

Précisons que cette liste des grands enjeux régionaux en transport est loin d'être exhaustive. Elle est basée sur une connaissance préliminaire de la problématique des transports et du Cahier des propositions de la Conférence socio-économique du Saguenay/Lac-Saint-Jean qui eut lieu en février 1991.

Cette section se veut avant tout indicative. Aussi est-elle présentée sous forme de liste de projets auxquels peuvent se rattacher des enjeux notamment de nature socio-économique, environnemental et d'efficacité de déplacements des personnes et de marchandises et dont l'évaluation ou la validation ainsi que la priorisation resteront à préciser dans les étapes subséquentes d'élaboration du plan de transport.

Routes interrégionales:

- Routes 175 et 169 (Réserve faunique des Laurentides);
Amélioration de la sécurité d'utilisation par des modifications géométriques (correction de courbes, ajout de voies lentes, etc.).
- Routes 155 et 167;
Amélioration de la géométrie et de la fluidité afin d'en améliorer leur sécurité d'utilisation.
- Route 170 (La Baie/Sagard);
Établissement d'une programmation quinquennale pour la réfection de la route 170 en intégrant une bande cyclable.
- Route 381;
Réalisation de travaux d'asphaltage sur la portion gravelée (14,8 km) de cette route et corrections géométriques dans le secteur du Lac des Ha! Ha!

Routes intrarégionales:

- Autoroute Alma/La Baie (A-70/route 170);
Parachèvement de l'autoroute et construction d'une route à quatre voies divisées entre Chicoutimi et La Baie ainsi qu'entre Jonquière et Saint-Bruno.
- Routes 169 et 170;
Protection des conditions d'utilisation de la route (fluidité et sécurité).
- Réseau routier rural;
Corrections majeures à l'ensemble du réseau routier rural en priorisant les routes collectrices reliant les municipalités rurales aux villes.
- Route d'accès au port de Grande-Anse;
Amélioration des accès routiers conduisant au terminal maritime.

Interventions reliées à des projets de développement ou des problématiques spécifiques:

- Routes d'accès au secteur des Monts-Valin;
Consolidation et amélioration du réseau routier dans le cadre du Parc régional des Monts-Valin.
- Route panoramique de Petit-Saguenay;
Réalisation d'une étude d'opportunité avec le gouvernement fédéral sur ce projet qui relierait Petit-Saguenay (route 170) à Baie-Sainte-Catherine (route 138).
- Route du lac Kénogami;
Construction d'une route de sept kilomètres et d'un pont sur la rivière Cascouia (développement récréo-touristique du lac Kénogami).
- Circuit cyclable autour du lac Saint-Jean;
Réalisation d'un projet de circuit cyclable en site propre, en bande cyclable et en chaussée partagée.
- Arrêt du flottage du bois sur la rivière Péribonka;
Utilisation, en l'absence de desserte ferroviaire, du réseau routier existant pour le transport du bois de la scierie de l'Ascension jusqu'à l'usine de l'Abitibi-Price à Alma.

- Projet-pilote de transport multimodal à Jonquière;
Gare multimodale.
- Transport des hydrocarbures;
Réalisation d'une étude sur le transport des hydrocarbures par la route 175.
- Port de Grande-Anse;
Projet d'agrandissement des installations portuaires.
- Rivière Ashuapmushuan;
Projet de construction d'un barrage et d'une centrale hydro-électrique.

3. LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

L'élaboration du plan de transport, en tant que produit ministériel, implique une structure organisationnelle qui permet un encadrement adéquat des activités à réaliser tout en assurant une certaine souplesse permettant le maximum de rétroaction et d'échanges entre les divers intervenants. La structure proposée s'articule autour de quatre niveaux de responsabilités.

3.1 La Table des élus

La Table des élus est présidée par le ministre des Transports et regroupe, à sa convenance, les députés des circonscriptions électorales provinciales présentes sur le territoire à l'étude (Chicoutimi, Dubuc, Jonquière, Lac-Saint-Jean, Roberval et Ungava), les préfets des quatre M.R.C. (Domaine-du-Roy, Fjord-du-Saguenay, Lac-Saint-Jean-Est et Maria-Chapdelaine) et les maires de certaines villes (Alma, Chibougamau, Chicoutimi, Dolbeau, Jonquière, La Baie, Mistassini, Roberval et Saint-Félicien). Cette Table dégage les consensus requis pour l'élaboration du plan de transport, par exemple: la démarche, la problématique, les orientations et les solutions.

3.2 Le Comité de direction

Le Comité de direction est constitué du sous-ministre et des six sous-ministres adjoints. Il décide de la composition du Comité directeur et à cet effet, envisagera d'élargir la composition dudit Comité aux représentants du secteur privé. Il commente et approuve les documents pro-duits dans le cadre de l'élaboration du plan de transport. Ces documents sont ceux acheminés par le Comité directeur du plan. Par ailleurs, il appartient au Comité de direction d'élaborer et d'acheminer les recommandations au Ministre.

3.3 Le Comité directeur

Le Comité directeur est présidé par les deux directeurs territoriaux et est constitué de huit gestionnaires et d'un professionnel pour le ministère des Transports et de représentants du milieu. Mentionnons notamment les M.R.C., le Conseil régional de concertation et de

développement (C.R.C.D), le Secrétariat aux affaires régionales (S.A.R.), la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay (C.I.T.S.) et Transports Canada.

Des représentants de certains secteurs d'activités stratégiques (inter-venants gouvernementaux ou du secteur privé) tels le ministère de l'Environnement et de la faune, le ministère des Ressources naturelles, la Société de l'assurance automobile du Québec, l'Alcan, les compagnies papetières et forestières ainsi que les transporteurs pourraient être appelés soit à siéger au sein du Comité directeur, soit à fournir des contributions sectorielles par le biais de sous-comités sectoriels mixtes qui relèveraient du Comité directeur élargi.

Le Comité directeur oriente et supervise la démarche, décide et approuve le contenu du plan, veille à la réalisation des mandats requis par le plan, et s'assure des relations avec le milieu. De plus, il dirige les travaux du Comité technique et est le porte-parole au Comité de direction.

3.4 Le Comité technique

Le Comité technique est constitué de représentants de diverses unités du Ministère et du milieu qui sont partie prenante au plan. La production du contenu technique du plan de transport, en conformité avec les orientations du Comité directeur, constitue l'essentiel du mandat dudit Comité.

Le mandat principal de chaque représentant est de:

- recueillir les données, les analyser et rédiger les textes dans son champ d'expertise afin de produire la problématique des transports;
- participer à la formulation de la stratégie de communication, des orientations et des objectifs, à l'évaluation des scénarios ainsi qu'à la mise sur pied de la stratégie d'intervention et du programme de suivi.

Les personnes déléguées au sein du Comité technique doivent être autonome, posséder un niveau de motivation et une disponibilité qui leur permettront de respecter les échéanciers fixés.

Ajoutons que le Comité technique est présidé par le chef du Service des inventaires et plan de la Direction du Saguenay/Lac-Saint-Jean-Est et est assisté par le coordonateur du Service de l'encadrement des plans de transport. Le président est responsable des aspects administratifs du plan. Il est le répondant du Comité directeur en ce qui a trait aux mandats et aux travaux demandés par celui-ci et ce, à l'intérieur du calendrier de réalisation du plan de transport. Quand au coordonateur, il est responsable du contenu technique du plan. Il s'occupe du secrétariat des Comités directeur et technique, coordonne et intègre les contenus sectoriels réalisés par les autres membres du Comité technique.

Enfin, la structure organisationnelle proposée permet la création de sous-comités techniques, où certaines unités administratives pourraient être appelées, à l'occasion, à fournir des contributions. Au besoin, certains représentants du milieu faisant ou non partie du Comité directeur élargi pourraient être appelés à se joindre à ces sous-comités techniques ou à fournir des expertises sectorielles. Ces contributions seront aussi soumises au Comité directeur pour approbation.

4. LE PROCESSUS D'ÉLABORATION D'UN PLAN DE TRANSPORT ET ÉCHÉANCIER GÉNÉRAL

Le processus d'élaboration d'un plan de transport, illustré à la page suivante, comprend cinq grandes étapes. En excluant l'étape préparatoire (programme de travail) et celle du suivi du plan de transport, la durée minimale pour l'élaboration de ce plan de transport est de 24 mois (voir le tableau de la page suivante). Les sections suivantes décrivent les principales activités qui les composent en précisant celles qui feront l'objet d'approbation par les autorités concernées.

4.1 Le programme de travail et la stratégie de communication

Le coordonateur du Service de l'encadrement des plans de transport élabore les travaux préparatoires et consulte les unités concernées en vue de définir le programme de travail préliminaire. Sur la base de ce programme de travail préliminaire, le Comité de direction approuve l'amorce des travaux relatifs au plan de transport et se prononce sur la nomination des gestionnaires du Ministère au Comité directeur.

Le Comité directeur détermine alors la formation du Comité technique «interne» dont la responsabilité première sera de produire le programme de travail final.

Lorsque ce programme de travail sera approuvé par le Comité de direction et par le Ministre des transports, suivant la recommandation du Comité directeur, le Ministre procédera à la formation de la Table des élus qui validera la démarche retenue pour l'élaboration du plan de transport. Les autres intervenants du milieu seront sensibilisés à la méthodologie en vue de compléter les Comités directeur et technique.

Parallèlement à cette démarche, le Comité technique élaborera et proposera en collaboration avec la Direction des communications une stratégie de communication en vue des consultations qui auront lieu au cours de l'élaboration du plan de transport. Cette stratégie de communication est sujette à l'approbation du Comité de direction suivant la recommandation du Comité directeur.

4.2 L'élaboration de la vision ministérielle des transports

La vision ministérielle présente un diagnostic et les principaux enjeux découlant de la problématique des transports du territoire à l'étude. Elle précise les orientations et les objectifs qui guideront les interventions futures du Ministère en vue d'y assurer, le plus adéquatement possible, la circulation des personnes et des marchandises.

TABLEAU 1: PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT

Étape préparatoire Programme de travail	Étape 1 Vision ministérielle des transports	Étape 2 Scénarios d'intervention et proposition d'un plan de transport	Étape 3 Consultation publique	Étape de suivi Plan de transport
- Programme préliminaire - Autorisation d'initier la démarche - Nomination du Comité directeur et formation du Comité technique - Annonce publique - Sensibilisation du milieu à la démarche méthodologique - Recherche de partenaires • Table des élus • Comité directeur • Comité technique - Stratégie de communication - Programme final	- Problématique du transport des personnes et des marchandises: • analyse de l'offre et de la demande en transport (tous modes) • aménagement du territoire et développement socio-économique • environnement - Orientations et objectifs - Proposition d'une vision ministérielle des transports*	- Critères d'évaluation des scénarios - Scénarios préliminaires - Évaluation et choix du scénario préférentiel - Proposition d'un plan de transport	- Consultation sur la proposition de plan de transport - Rapport de consultation - Évaluation et intégration des résultats de la consultation - Plan de transport	- Suivi et mise à jour du plan de transport
	Durée de réalisation approximative: 24 mois			

* Le Comité directeur aura à se pencher sur l'opportunité ou la nécessité d'une consultation publique élargie dans le milieu.

■ Problématique de transport des personnes et des marchandises

Cette activité consiste à dresser le portrait actuel et prévisible de la situation du transport des personnes et des marchandises pour l'ensemble des modes de transport. Pour ce faire, il importe d'analyser les différentes composantes du milieu qui interagissent sur l'offre et la demande en transport.

Les aspects à couvrir portent notamment sur les caractéristiques socio-économiques, d'aménagement du territoire et du contexte environnemental avec en toile de fond, une vision intermodale des transports des personnes et des marchandises. Cette intégration des données et des analyses est réalisée en collaboration avec les unités administratives participantes.

Toutefois, il importe d'analyser plus en profondeur les modes de transports qui influencent, de façon plus significative, la problématique des transports du territoire à l'étude. Une attention particulière devra être apportée au transport des marchandises, à la desserte des principaux pôles d'activités et aux générateurs de déplacements (personnes et marchandises) disséminés sur le territoire.

En résumé, l'analyse des transports vise à évaluer les caractéristiques de l'offre et de la demande en transport en vue de dégager l'inadéquation entre l'offre et la demande actuelle et prévisible. Les impacts anticipés sur les réseaux et les systèmes existants seront donc évalués sur la base de l'estimation de la demande prévisible en transport sur un horizon de 20 ans.

■ Orientations et objectifs

Les orientations qui seront retenues dans le cadre du plan de transport sont celles qui définissent la position du Ministère en matière de planification des transports telles que les orientations stratégiques qui comprennent les orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire, le développement économique régional et l'environnement pour ne nommer que celles-ci.

De plus, les orientations et les objectifs spécifiques au territoire à l'étude ainsi que les orientations gouvernementales en relation avec la planification des transports seront pris en compte dans le cadre de cette démarche de planification.

■ Proposition d'une vision ministérielle des transports

La synthèse de la problématique des transports qui met en lumière les grands enjeux en matière de transport des personnes et des marchandises sera mise en relation avec les orientations et les objectifs poursuivis par le Gouvernement, le ministère des Transports et les intervenants du milieu du territoire à l'étude. Cet exercice permettra de brosser un tableau sur les grands défis à relever dans l'avenir. Cette étape clé, sujette à l'approbation du Comité de direction sous la recommandation du Comité directeur, balisera la voie à l'élaboration des scénarios d'intervention. Ajoutons que le Comité directeur aura à se pencher sur l'opportunité ou la nécessité d'une consultation élargie dans le milieu.

■ Stratégie de communication

Parallèlement à cette démarche, le Comité technique élaborera et propo-sera en collaboration avec la direction des Communications une stratégie de communication en vue des consultations qui auront lieu au cours de l'élaboration du plan de transport. Cette stratégie de communication est sujette à l'approbation du Comité de direction suivant la recommandation du Comité directeur.

4.3 L'élaboration d'une proposition de plan de transport

Préalablement au développement des scénarios d'intervention, des critères d'évaluation seront définis traduisant l'atteinte et l'importance relative des orientations et des objectifs retenus par le plan de transport.

L'élaboration des scénarios d'intervention est entreprise à cette étape. Chacun est constitué d'un ensemble d'interventions (projets, mesures, politiques et programmes), représentant une solution globale à la problématique des transports élaborée pour le territoire à l'étude et répondant le mieux possible aux orientations et aux objectifs du plan de transport. Ces scénarios sont susceptibles de reprendre des interventions en vigueur ou à l'étude au sein du Ministère, mais également ils pourront comporter de nouvelles solutions ou des variantes aux interventions connues.

Selon une méthode d'évaluation multicritères, la performance respective des scénarios sera établie, ayant comme finalité le choix d'un scénario préférentiel. Il sera présenté sous forme d'une proposition de plan de transport qui décrira et priorisera l'ensemble des interventions à réaliser, à moyen et à long terme.

Précisons enfin que le choix et la pondération des critères d'évaluation de même que les scénarios et le choix du scénario préférentiel seront soumis à l'acceptation du Comité directeur. Ce dernier fera approuver le scénario préférentiel par le Comité de direction et la Table des élus.

4.4 La consultation sur la proposition de plan de transport

La proposition d'un plan de transport sera soumise à une consultation externe en vue de recueillir les réactions et les préoccupations du milieu. Précisons qu'à ce stade-ci de la réflexion sur l'élaboration du plan de transport, il n'y a aucune position définitive sur le type de consultation pour cette étape et qu'elle restera à déterminer avec les Directions du Saguenay/Lac-Saint-Jean-Est et du Lac-Saint-Jean-Ouest/Chibougamau.

Néanmoins, les réactions et les préoccupations du milieu seront considérées et seront susceptibles, après analyse, d'entraîner un ajustement ou même une révision au scénario préférentiel. Les motifs appuyant la prise en compte ou le rejet des différents points de vue

exprimés par les organismes et les intervenants consultés seront présentés. Le plan de transport se veut le résultat d'un choix éclairé, fait en association avec le milieu. Toutes modifications au scénario préférentiel devront être approuvées par le Comité directeur et entérinées par le Comité de Direction.

4.5 Le suivi du plan de transport

Le plan de transport constituera l'intrant d'une part, à la programmation de la réalisation des projets à venir par le Ministère et d'autre part, à la planification des activités des unités administratives chargées de concevoir en détail les projets, mesures ou activités du plan.

Cette étape consiste à élaborer les procédures de suivi qui visent essentiellement deux objectifs:

- s'assurer, dans un premier temps, du degré de réalisation et du respect de l'ordonnancement des interventions privilégiées par le plan;
- d'évaluer les impacts des gestes posés sur l'atteinte des objectifs poursuivis et d'envisager, s'il y a lieu, des ajustements nécessaires.

5. LES ACTIVITÉS À RÉALISER ET LA NATURE DES EXPERTISES REQUISES

Ce chapitre présente, sous forme de tableaux, la nature des expertises requises et l'implication des différents comités pour chacune des activités. Le but recherché par cet exercice est de permettre, entre autres, un premier survol des expertises nécessaires tout au long du processus d'élaboration du plan de transport du Saguenay/Lac-Saint-Jean/Chibougamau.

TABEAU 2: ACTIVITÉS À RÉALISER ET NATURE DES EXPERTISES REQUISES

ÉTAPES/ACTIVITÉS	RESPONSABILITÉ	PRINCIPAUX CHAMPS D'EXPERTISES REQUISES
ÉTAPE PRÉPARATOIRE: PROGRAMME DE TRAVAIL		
0.1 Programme de travail préliminaire	Service de l'encadrement des plans de transport Unités territoriales	Aménagement du territoire
0.2 Autorisation d'initier la démarche	Comité de direction	
0.3 Nomination du Comité directeur Formation du Comité technique	Comité de direction Comité directeur	
0.4 Annonce publique	Ministre des transports	
0.5 Sensibilisation du milieu à la démarche méthodologique	Comité directeur	
0.6 Recherche de partenaires	Comité directeur	
0.7 Stratégie de communication	Comité de direction Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, communication
0.8 Programme de travail final	Comité de direction Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, transport des personnes, transport des marchandises, transport routier, ferroviaire, aérien, maritime, statistique, sécurité routière

ÉTAPES/ACTIVITÉS	RESPONSABILITÉ	PRINCIPAUX CHAMPS D'EXPERTISES REQUISES
ÉTAPE 1 : VISION MINISTÉRIELLE DES TRANSPORTS		
1.1 Problématique des transports		
1.1.1 Description et analyse du milieu	Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, statistique
1.1.2 Offre et demande actuelle en transport des personnes	Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, modélisation des systèmes (?), transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, statistique, sécurité routière
1.1.3 Offre et demande actuelle en transport des marchandises et des matières dangereuses	Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, statistique, sécurité routière
1.1.4 Conflit et complémentarité en transport des personnes et des marchandises	Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, sécurité
1.1.5 Évaluation de la demande prévisible en transport des personnes et des marchandises	Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, modélisation des systèmes(?), transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, statistique, sécurité routière
1.1.6 Projets de transport à l'étude et programmation	Comité technique	Aménagement du territoire, transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, transport multimodal, expropriation
1.1.7 Synthèse de la problématique	Comité de direction Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, sécurité

ÉTAPES/ACTIVITÉS	RESPONSABILITÉ	PRINCIPAUX CHAMPS D'EXPERTISES REQUISES
1.2 Orientations et objectifs		
1.2.1 Évaluation de la capacité de payer et définition du cadre financier	Comité technique	Aménagement du territoire, économie, transport des personnes, transport des marchandises, programmation
1.2.2 Définition des orientations et des objectifs	Table des élus Comité de direction Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, économie, transport des personnes, transport des marchandises, environnement, sécurité
1.3 Proposition d'une vision ministérielle des transports		
1.3.1 Synthèse de la problématique des transports, des orientations et des objectifs	Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, transport multimodal, sécurité
1.3.2 Élaboration d'une proposition de vision ministérielle des transports	Table des élus Comité de direction Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, transport multimodal, sécurité
1.3.3 Possibilité d'une consultation publique	Table des élus Comité de direction Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, communication
1.3.4 Intégration des résultats	Comité technique	

ÉTAPES/ACTIVITÉS	RESPONSABILITÉ	PRINCIPAUX CHAMPS D'EXPERTISES REQUISES
ÉTAPE 2 : SCÉNARIOS D'INTERVENTION ET PROPOSITION D'UN PLAN DE TRANSPORT		
2.1 Critères d'évaluation des scénarios	Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, statistique, sécurité
2.2 Scénarios préliminaires	Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, sécurité
2.3 Évaluation des scénarios préliminaires	Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, modélisation en transport (?), transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, statistique, sécurité
2.4 Choix du scénario préférentiel	Table des élus Comité de direction Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, modélisation en transport, transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, statistique, sécurité
2.5 Proposition d'un plan de transport	Table des élus Comité de direction Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, transport des personnes, transport des marchandises

ÉTAPES/ACTIVITÉS	RESPONSABILITÉ	PRINCIPAUX CHAMPS D'EXPERTISES REQUISES
ÉTAPE 3 : CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT		
3.1 Consultation	Comité directeur Comité technique	Communication
3.2 Rapport de consultation	Comité technique	Communication
3.3 Évaluation et intégration des résultats de la consultation	Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, économie, environnement, transport des personnes, transport des marchandises, transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, sécurité
3.4 Plan de transport et diffusion	Table des élus Comité de direction Comité directeur Comité technique	Aménagement du territoire, communication, transport des personnes, transport des marchandises
ÉTAPE FINALE : SUIVI DU PLAN DE TRANSPORT		

CHAPITRE 3 ♦ DOCUMENTS TECHNIQUES

3.2 PROGRAMME DE TRAVAIL DÉFINITIF DE LA CÔTE-NORD

**ÉLABORATION DU PLAN
DE TRANSPORT
DE LA CÔTE-NORD**

**PROGRAMME DE TRAVAIL
DÉFINITIF**

(VERSION PRÉLIMINAIRE)

**Ministère des Transports
27 novembre 1995**

Le programme de travail du plan de transport de la Côte-Nord s'appuie sur le document «Cadre de référence pour l'élaboration du programme de travail du Plan de transport de la Côte-Nord» et sur le contenu du Guide méthodologique d'un plan de transport régional en voie d'élaboration. Ce guide que le Service de l'encadrement des plans de transport est en train de réaliser décrit les étapes d'un plan de transport et les études techniques nécessaires pour les franchir.

C'est à partir de la version préliminaire de la table des matières type d'un plan de transport élaborée dans ce guide qu'est présenté le programme de travail. Les éléments de cette table des matières sont expliqués et complétés par les informations concernant le personnel requis pour traiter des éléments, le temps nécessaire, les échéanciers, les organismes à contacter et les documents de base inhérents à la collecte de l'information.

À la fin du programme de travail, l'on retrouve une mise au point en ce qui a trait à l'arrimage des plans de transport de la Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord, une nomenclature des outils de base nécessaires à l'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord et un résumé des effectifs et des travaux requis pour l'année 1996.

STRUCTURE DE TRAVAIL POUR L'ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT

Le Comité de Direction: Ce comité est constitué du sous-ministre et des sous-ministres adjoints.

Le Comité directeur: Ce comité est présidé par le directeur de la Direction de la Côte-Nord; M. Daniel Filion.

Autres membres:

- Chef du Service de l'encadrement des plans de transport, Christine Duby
- Chef du Service des inventaires et du plan (D.T. Côte-Nord), Doris Mercier
- Chef du Service de liaison avec les partenaires et les usagers (D.T. Côte-Nord), poste vacant
- Chef du Service du plan, programmes et allocation des ressources (D.G.T. Est), Claude Stevens
- Chef du Service du support technique (D.G.T. Est), Huan NGuyen
- Chef du Service de la réglementation et des programmes en transport multimodal, Alain Labonté
- Chef du Service des politiques et réglementation en transp. terr. des pers. (D.G.P.T.), Claude Martin
- Le coordonnateur du Service de l'encadrement des plans de transport (D.G.P.T.), François Bissonnette
- Le Directeur général du CRD de la Côte-Nord, Yvon Sirois

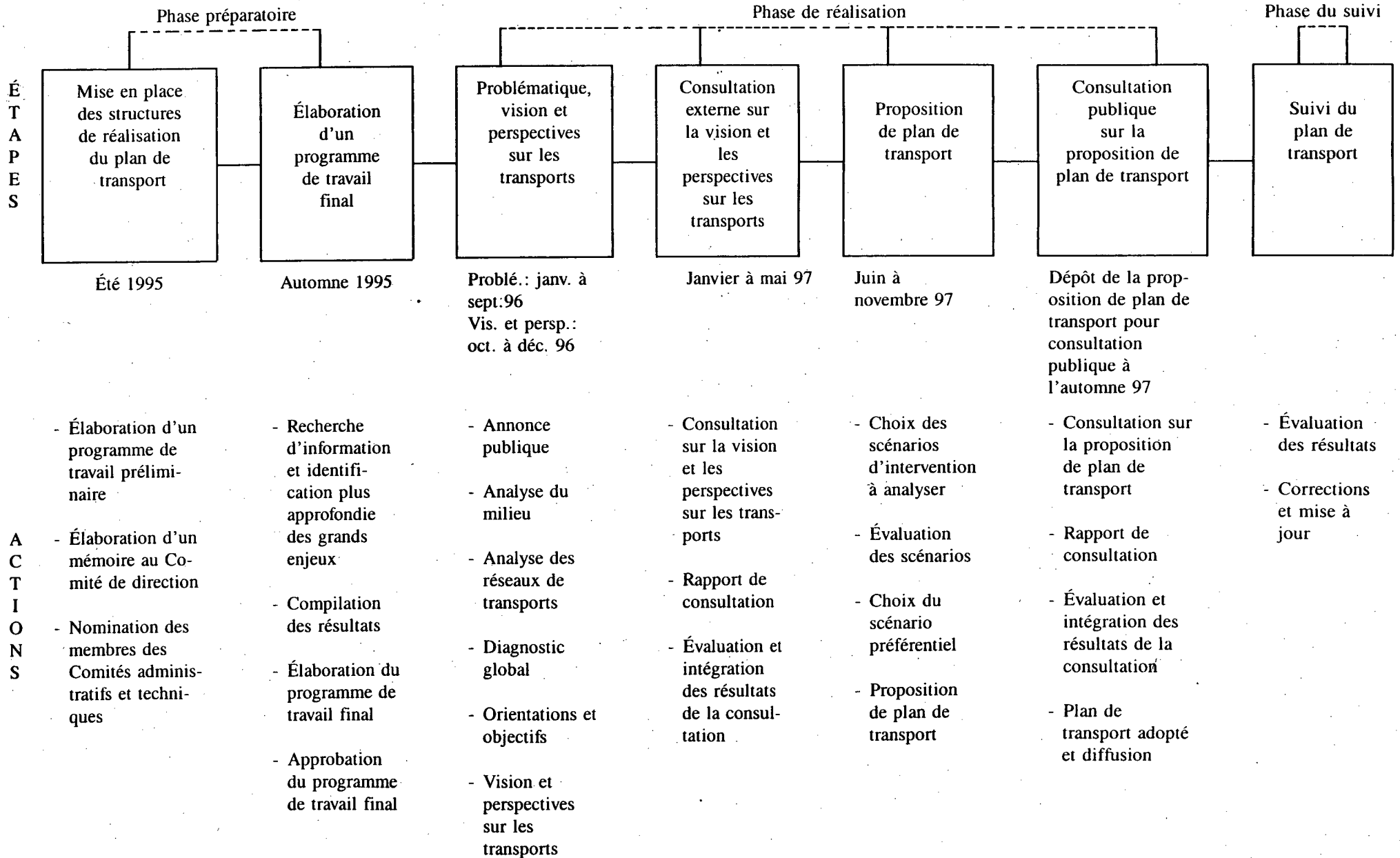
Le Comité technique: Ce comité est présidé par le Chef du Service des inventaires et du plan de la Côte-Nord, M. Doris Mercier.

Autres membres:

- Le coordonnateur du Service de l'encadrement des plans de transport (D.G.P.T.), François Bissonnette
- Un agent de rech. et de plan. socio-économ. (Service du supp. techn., D.G.T. Est), Jean-Louis Ratté
- Un ingénieur en circulation et sécurité (Service du support technique, D.G.T. Est), Pierre Lord
- Un agent d'information (Service de liaison avec les parten. de la D.T. Côte-Nord), Joëlle Chauveau
- Un représentant de la Direction du transport multimodal (D.G.P.T.), Jacques Ruel
- Un représentant de la Direction du transport terrestre des personnes (D.G.P.T.), Réjean Drouin
- Un agent de recherche et de planification socio-économique (Serv. encadr. des plans de transport, D.G.P.T.), Suzanne Hénault
- Un agent de recherche et de planification socio-économique (D.T. Côte-Nord), Mario Desbiens
- Le Directeur adjoint du CRD de la Côte-Nord, Yvon Forest

Les unités de travail: Bien que les trois unités décrites précédemment constituent la structure organisationnelle permanente du plan de transport, des tables de travail avec d'autres unités administratives du Ministère et d'autres organismes pourront, avec l'approbation du Comité directeur, être mises sur pied.

PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT



PROBLÉMATIQUE

(LE CONTEXTE NATIONAL D'ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD)

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
LE CONTEXTE NATIONAL	Il s'agit ici de présenter les grands courants nationaux et les politiques de l'État qui influencent le contenu du plan de transport régional.						
1. L'ENVIRONNEMENT POLITIQUE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL		<u>Pour l'ensemble du Point 1:</u>					
1.1 Le contexte politique et juridique.	La décentralisation, la dévolution du gouvernement fédéral, etc.	Le responsable au Comité technique: François Bissonnette	4 jours	D'ici juin 96	Les documents gouvernementaux sur la décentralisation, la dévolution du gouvernement fédéral, l'économie de marché, la démographie. Les documents du guide méthodologique d'un plan de transport régional. Les rapports sur le développement durable.	Les données du Service Plan, programmes et allocation des ressources.	Les services spécialisés du Ministère dans ces domaines.
1.2 Le contexte économique.	La mondialisation des marchés, le just in time, l'intermodalité, etc.	Des spécialistes du Service Statistique et économie en transport	15 jours.			Les informations de la Direction des ressources financières.	
1.3 Le contexte socio-démographique et environnemental.	La croissance de la population, la mobilité, le développement durable, etc.						
1.4 Le contexte financier.	Le contexte financier québécois, le budget du Ministère, etc.						
2. L'ENVIRONNEMENT DE PLANIFICATION INTERNE AU MINISTÈRE		<u>Pour l'ensemble du Point 2:</u>					
2.1 La mission du ministère des Transports et ses choix stratégiques.	Présentation du plan stratégique et du plan d'action du Ministère.	Le responsable au Comité technique: François Bissonnette	3 jours.	D'ici juin 96	Les données du guide méthodologique d'un plan de transport régional.	Les données les plus récentes des services s'occupant des politiques.	Services du MTQ s'occupant des politiques du Ministère.
2.2 Les politiques du ministère des Transports.	Énoncé des politiques du Ministère qui influencent le contenu du plan de transport (ces politiques seront reprises en détail dans les études sectorielles subséquentes).						
2.3 Le plan de transport, définition et rôle.	Mise en situation du plan de transport régional dans les activités du Ministère.						

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN- CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
3. L'ENVIRONNEMENT DE PLANIFICATION EXTERNE AU MINISTÈRE 3.1 La planification stratégique des CRD. 3.2 La révision des schémas d'aménagement des MRC. 3.3 Les lois gouvernementales touchant la planification.	Situer les plans stratégiques des CRD par rapport à l'élaboration des plans de transport. Situer la révision des schémas d'aménagement des MRC par rapport au processus d'élaboration des plans de transport. Situer le processus d'élaboration des plans de transport par rapport à la planification générée par différentes lois gouvernementales (ex. la Loi de protection du territoire agricole).	<u>Pour l'ensemble du Point 3.</u> Le responsable au Comité technique: François Bissonnette. Autres membres du Comité technique.	3 jours. 1/2 jour chacun.	D'ici juin 1996	<u>Pour l'ensemble du Point 3.</u> Les données du guide méthodologique d'un plan de transport régional.	Les particularités à la Côte-Nord.	

PROBLÉMATIQUE

(ANALYSE DU MILIEU ET ANALYSE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT)

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN- CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
4. L'ANALYSE DU MILIEU							
4.1 LE CONTEXTE RÉGIONAL	Il s'agit de dresser un portrait rapide de la région permettant de comprendre le contexte dans lequel se développent les transports et de déterminer les unités spatiales d'analyse qui serviront de base tout au long de l'élaboration du plan de transport.			Janvier à mai 1996 incl.			
4.1.1 La situation géographique.	Il s'agit de situer la région de la Côte-Nord vis-à-vis les autres régions du Québec mais également par rapport aux autres pays.	Responsable au Comité technique: F. Bissonnette	1 jour.		Cartes de base. Données géographiques.		
4.1.2 Les caractéristiques biophysiques générales du milieu.	Présentation des grandes caractéristiques biophysiques du milieu: climat, géomorphologie, hydrographie, relief, etc.	Responsable au Comité technique: F. Bissonnette Un technicien ou stagiaire.	1 jour. 2 jours. 1 jour.		Carte climatique topographique, géomorphologique, hydraulique, les profils régionaux.		
4.1.3 Les caractéristiques socio-économiques générales du milieu.	Présentation des grandes caractéristiques socio-économiques régionales: population, emploi, scolarité, etc.	Responsable au Comité technique: F. Bissonnette Stagiaire ou technicien.	2 jours.		Données de Statistiques Canada.		
4.1.4 Les caractéristiques générales des transports sur la Côte-Nord	Les caractéristiques générales des systèmes de transport : nomenclature, localisation et longueur des principales routes, localisation et longueur des principales voies ferroviaires, nombre de ports maritimes et identification des principaux ports, nombre d'aéroports et identification des principaux aéroports, évolution historique et situation générale en transport à l'heure actuelle.	Responsable au Comité technique: F. Bissonnette Technicien ou stagiaire.	2 jours. 2 jours.		Les données des profils régionaux.		

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
4.1.5 Les unités spatiales d'analyse	Détermination des zones ou secteurs d'analyse de la Côte-Nord: les MRC, les sous-zones des MRC.	Responsable au Comité technique: F. Bissonnette Membres du Comité technique.	1 jour. 1 jour chacun.		Les données sectorielles des sujets du plan de transport.		
4.2 ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE							
4.2.1 La structure et son évolution tendancielle par unité spatiale	REVUE HISTORIQUE DE L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE SUR LA CÔTE-NORD PAR GRAND SECTEUR D'ANALYSE <u>L'évolution passée</u> -Rappel des facteurs historiques, géographiques et économiques de l'occupation du territoire sur toute la Côte-Nord par les communautés autochtones, anglophones et francophones. (Population totale, structure d'âge, composition ethnique). <u>L'évolution récente (1971-1991)</u> -Analyse par MRC et/ou par municipalité de l'évolution démographique récente, en regard notamment de la situation conjoncturelle de l'économie de base régionale et de l'évolution démographique du Québec; -Caractéristiques de l'évolution démographique récente: pyramide d'âge, accroissement naturel, bilan migratoire régionale et mobilité régionale;	Responsable au Comité technique: Suzanne Hénault Stagiaire avec la collaboration de Pierre Desgagnés	10 jours 5 jours	Janvier 1996	Atlas de l'Évolution démographique des municipalités locales et régionales de comté du Québec, de 1951 à 1991, UMRCQ, 1993	Monographies sur la Côte-Nord; Données de Statistique Canada. Données statistiques du MAM.	Centre de documentation du CRD; Centre de documentation du gouv. du Québec Bureau régional du MAM.

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
4.2.2 Les ménages et leur évolution tendancielle par unité spatiale	LES PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES RÉGIONALES (1991-2001-2011-2021) -Formulation de scénarios Faible-Moyen-Fort, à partir d'hypothèses relatives à la croissance naturelle de la population et à la migration (internationale, interprovinciale et interne). Présentation des résultats par période décennale ou quinquennale et par groupe d'âge quinquennal, par région administrative et par MRC (à confirmer); -Le nombre de scénarios pourra varier (deux ou trois), en fonction de l'importance de certains paramètres, tels que la mobilité régionale ou les perspectives économiques régionales.	Le spécialiste en démographie du Service Statistique et économie en transport: Pierre Desgagnés	30 jours	Mai 1996	Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 1991-2041. BSQ, juin 1994	Hypothèses relatives à la croissance économique régionale.	Voir responsables, section 4.3.2
	-Analyse des résultats des perspectives démographiques en regard principalement de l'évolution démographique des principaux pôles géographiques, de l'évolution des groupes d'âge scolaire, de la distribution de la population active, du vieillissement de la population et identification des enjeux.	Suzanne Hénault et Pierre Desgagnés	5 jours 5 jours				
	CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES ET TENDANCIELLES DES MÉNAGES -Composition, âge, type, etc. par secteur d'analyse.	<u>Pour l'ensemble du point 4.2.2:</u> Pierre Desgagnés	15 jours	Janvier à mai 1996.	Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 1991-2041, BSQ, juin 1994		

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN- CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
4.3 LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES 4.1.3 L'économie de base de la Côte-Nord -LA FORÊT -LES MINES -LES PÊCHES -L'AGRICULTURE -LA PRODUCTION HYDRO-ÉLECTRIQUE -LA PRODUCTION DE L'ALUMINIUM -LE TOURISME	-Prévisions du nombre de ménages, selon le groupe d'âge du chef, par période décennale, par région et MRC pour chacun des scénarios et identification des enjeux. ANALYSE DES TENDANCES POUR CHACUN DES SECTEURS DE L'ÉCONOMIE DE BASE DE LA CÔTE-NORD	Suzanne Hénault en collaboration avec: Yvan Gaudet et Hamid Baghdadi du Service Économie et Statistique	15 jours 15 jours 15 jours	Janvier 96 Janvier 96 Janv. 96 Fév.mars 96 Avril 96		1°Revue de la littérature. 2°Élaboration du questionnaire pour les entreprises. 3°Validation auprès d'experts et du Comité technique. 4°Envoi des questionnaires, appels, entrevues. 5°Traitement des informations.	

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN- CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
	LA FORÊT <u>L'exploitation de la ressource:</u> - Analyse des potentialités de la forêt par secteur (superficie, qualité, valeur marchande, localisation des CAF, viabilité de la forêt par secteur, etc) - Identification des principales entreprises signataires de CAF et du nombre d'emplois reliés aux activités d'exploitation de la forêt. tendances; <u>Les industries de première transformation:</u> - Bois de sciage (identification des principales entreprises, localisation, emplois, marché, tendances); - Pâtes et papier (identification des principales entreprises, localisation, emplois, marché, tendances); <u>Problématique du transport du bois et de la matière transformée:</u> 1) <u>A destination des usines de transformation</u> Analyse pour les principales entreprises d'exploitation forestière, des itinéraires de transport du bois selon le mode, les volumes transportés, les éléments de problématique identifiés par les entreprises pour l'expédition des matières premières, les perspectives économiques, etc. 2) <u>A destination des marchés (idem, en adaptant), et les matières importées pour les procédés de transformation.</u>	Yvan Gaudet Hamid Baghdadi Suzanne Hénault	5 jours 5 jours 5 jours	De janvier à mai 1996	Statistique Canada SQDM et Centre d'emploi du Canada	Plans d'aménagement forestiers, CAF; Inventaires des industries de transformation; Études sectorielles; Enquête auprès des entreprises.	Ministère des Ressources naturelles; Organismes de promotion industrielle; Les entreprises.

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
	LES MINES <u>L'exploitation de la ressource:</u> - Localisation des gisements en cours d'exploitation ou projetés, emplois actuels et projetés, les marchés, tendances <u>Les industries de première transformation:</u> - Identification des principales entreprises, localisation, emplois, marché, tendances; <u>Problématique du transport du minéral:</u> 1) De la mine aux industries ou aux ports de mer (Analyse pour les principales entreprises d'exploitation minière, des itinéraires de transport du minéral selon le mode, les volumes transportés, les éléments de problématique identifiés par les entreprises pour l'expédition des matières premières, les perspectives économiques, etc.) 2) Des ports de mer vers les marchés: (idem, en adaptant)	Yvan Gaudet Hamid Baghdadi Suzanne Hénault	5 jours 5 jours 1 jour	Janvier à mai 1996	Statistique Canada SQDM CDRHC	Relevé des sites potentiels, et des gisements en exploitation	Ministère des Ressources naturelles.
	<u>Problématique du transport du minéral:</u> 1) De la mine aux industries ou aux ports de mer (Analyse pour les principales entreprises d'exploitation minière, des itinéraires de transport du minéral selon le mode, les volumes transportés, les éléments de problématique identifiés par les entreprises pour l'expédition des matières premières, les perspectives économiques, etc.) 2) Des ports de mer vers les marchés: (idem, en adaptant)	Collaboration du comité technique (maritime et ferroviaire-marchandises)	1 jour		Données sur les volumes manutentionnés aux ports (MTQ)	Enquête auprès des entreprises	Les entreprises
	LES PÊCHES <u>Problématique actuelle et tendances :</u> localisation des principaux ports de pêche, emplois et types de pêches selon les secteurs, inventaire des industries de transformation, marchés, modes d'expédition, potentiels régionaux, etc.	Yvan Gaudet Hamid Baghdadi Suzanne Hénault	5 jours 5 jours 1 jour	Janvier à mai 1996	Statistique Canada SQDM CDRHC PÊCHES et OCÉAN CANADA MAPAQ MTQ	Études du MAPAQ sur les plans de gestion pour la pêche côtière et hauturière; Enquête auprès des entreprises	MAPAQ Entreprises de transformation
	L'AGRICULTURE <u>Problématique actuelle et tendances :</u> localisation des exploitations, des types de production et des emplois agricoles, des industries de transformation selon les secteurs, marchés, modes d'expédition, potentiels régionaux, etc.	Yvan Gaudet Hamid Baghdadi Suzanne Hénault	5 jours 5 jours 1 jour	Janvier à mai 1996	Statistique Canada, MAPAQ	Études du MAPAQ	

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN- CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
	LA PRODUCTION DE L'HYDRO-ÉLECTRICITÉ <u>Problématique actuelle et tendances</u> : localisation des infrastructures actuelles, des emplois, du trafic généré par l'activité primaire et les activités induites, tel que les visites touristiques, le plan de développement d'Hydro-Québec, etc.;	Suzanne Hénault	5 jours	Janvier à mai 1996	Statistique Canada, SQDM, Hydro-Québec CDRHC	Études d'impact pour projets d'Hydro-Québec, Plan de développement	Hydro-Québec
	LA PRODUCTION DE L'ALUMINIUM <u>Les entreprises</u> Identification et localisation des principales entreprises, emplois, marchés, tendances; <u>Problématique du transport</u> - Pour l'approvisionnement des entreprises en bauxite et autres matières: mode, produit, tonnage, etc, tendances; - Pour l'expédition et l'exportation de l'aluminium: mode, tonnage, destinations, etc, tendances.	Yvan Gaudet, Hamid Baghdadi Suzanne Hénault Autres membres du comité technique (marchandises et maritime)	5 jours 5 jours 1 jour	Janvier à mai 1996	Statistique Canada SQDM, MICT, CDHRC	Enquête auprès des entreprises	MRN Entreprises

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
	LE TOURISME - <u>Présentation générale des régions touristiques de la Côte-Nord;</u> - <u>Problématique:</u> caractéristiques régionales (forces et faiblesses); le tourisme comme axe de développement régional et les produits touristiques prioritaires. - <u>Principaux indicateurs touristiques:</u> l'offre régionale (produits majeurs et mineurs en chiffres, parts régionales/autres régions du Québec, importance du tourisme dans l'économie régionale (recettes per capita), évolution de la demande selon les marchés de provenance, moyen d'hébergement du tourisme d'agrément, taux d'occupation des établissements hôteliers, campings, etc. - <u>Les déplacements touristiques:</u> la provenance, la destination et les itinéraires selon les modes pour les principaux produits touristiques régionaux (ex.: croisières, tourisme d'aventure, etc.). - <u>Tendances et perspectives:</u> dossiers prioritaires, produits priorisés et tendances (ex.: croisières ou navettes entre la Rive-Sud et la Côte-Nord, à des fins touristiques).	Suzanne Hénault et collaborateurs de l'équipe technique: R.D. et autres	10 jours 26 jours	Janvier-mai 1996	Plans de développement touristique pour Duplessis 1988 et Manicouagan, 1987; Rapports sur l'achalandage des traversiers et les navettes privées; Rapports du ministère du tourisme, sur la provenance, etc. 1990-1993 Études de Marché (ex: Parc marin du Saguenay, 1992)	La fréquentation des établissements hôteliers du Québec de 1983 à 1993; Bureau d'information touristique régionaux.	MTO; CRD; Principaux transporteurs pour les produits touristiques.
4.3.2 Les services à la population et aux entreprises - LE COMMERCE - LES SERVICES - L'ÉDUCATION - LA SANTÉ ET LES SERVICES SOCIAUX - LES AUTRES SECTEURS	<u>Analyse de la distribution des emplois par secteur d'activité économique et par pôle d'emploi.</u> - Concentrations des commerces et des services par pôle d'emploi, territoires de desserte, achalandage, accessibilité; - Territoires de desserte des services d'éducation, de santé et des prévisions démographiques, accessibilité régionale.	Yvan Gaudet Hamid Baghdadi Suzanne Hénault	5 jours 5 jours 5 jours	Janvier à mai 1996	Planification des Conseils régionaux de la Santé et des Services sociaux, prévisions MEC, Études régionales sur l'évolution des activités commerciales Compagnies responsables des navettes privées;	Planification des Conseils régionaux de la Santé et des Services sociaux, prévisions MEQ, Études régionales sur l'évolution des activités commerciales	Chambres de commerce; Conseils régionaux de la Santé et des Services sociaux.

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
4.3.3 Synthèse des tendances et perspectives d'emplois	<u>Synthèse des tendances par grand secteur d'activité économique</u> - Tendances par grand secteur d'activité économique et hypothèses pour fins de prévisions; - Portrait statistique de l'emploi par secteur d'activité économique, par secteur d'analyse, en 1996; - Portrait statistique de la main d'oeuvre régionale en 1996 et perspectives;	Yvan Gaudet Hamid Baghdadi Suzanne Hénault avec la collaboration du comité technique	10 jours 10 jours 5 jours 2 jours chaque membre	Juin à août 1996	Statistique Canada, CEC, SQDM, MICT,		
4.4 L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE							
4.4.1 L'évolution de l'occupation du territoire	• Présenter cartographiquement l'évolution de l'utilisation du sol depuis 20 ans. • Présenter cartographiquement la tenure des terres.	Stagiaire ou technicien Stagiaire ou technicien Supervision: J.-L. Ratté, responsable du Comité technique. Mario Desbiens	50 jours 5 jours 5 jours 5 jours	Janvier à Mai 96	•Photographies aériennes et satellites. •Inventaires de l'OPDQ. •Cartes de sensibilité d'Hydro-Québec. •Inventaires réalisés dans le cadre des schémas.	•Mise à jour des données existantes par des visites de terrain et par consultation.	•Municipalités. •MRC. •Ministère des Ressources naturelles.
4.4.2 Les schémas d'aménagement et leurs documents de révision	• Analyser et cartographier le contenu obligatoire et facultatif des schémas d'aménagement. - Orientations d'aménagement. - Équipements et infrastructures. - Affectations du territoire. - Périmètres d'urbanisation. - Zones de contraintes. - Territoires d'intérêt d'ordre esthétique, culturel et écologique • Résumer les éléments de contenu relatif aux systèmes de transport.	J.-L. Ratté Mario Desbiens Stagiaire ou technicien. J.-L. Ratté	10 jours 20 jours 30 jours 10 jours	Janvier à Mai 96	Schémas d'aménagement et processus de révision de ceux-ci (DOR, PSAR, SAR)		MRC, MAM (coordonnateur régional).

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
4.4.3 Visions régionales de l'aménagement du territoire	Synthèse des préoccupations d'aménagement du territoire et perspectives en fonction de l'exploitation et du développement des systèmes de transport.	J.-L. Ratté (Autres membres du Comité)	10 jours 1 jour pour chacun des membres	Juin à août 96 Juin à août 96	Résumés et cartes (c.f. 4.4.1 et 4.4.2)	Travaux réalisés par les autres membres du comité.	MEF, MRC, CRE, Environnement Canada, Pêche et Océan Canada, Transports Canada
4.5 L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS							
4.5.1 Cadre théorique	Portrait général de la connaissance relative aux enjeux et aux impacts des systèmes de transport sur l'environnement en référant au concept de développement durable et aux caractéristiques de la région d'étude.	J.-L. Ratté Robert Patry du Service de l'encadrement des plans de transport	10 jours 5 jours	Janvier à mars 96	Documents produits par: MTQ, CEE, CETUR, OCDE, etc.		
4.5.2 Cadre réglementaire	Analyse du corpus législatif relatif à la protection de l'environnement et applicable aux activités de transport.	J.-L. Ratté	5 jours	Janvier à mars 96	Lois et règlements en vigueur ou en projet.		
4.5.3 Incidences environnementales à l'exploitation des systèmes de transport régionaux	Analyse de la pollution opérationnelle des différents modes de transport sur l'environnement naturel (air, eau, sol) et humain (bruit, vibrations, etc.)	J.-L. Ratté Robert Patry	15 jours 5 jours	Mars à mai 96.			
4.5.4 Contraintes et sensibilités environnementales à l'exploitation et au développement des systèmes de transport régionaux.	- Identification et localisation des secteurs soumis à des contraintes et/ou à de fortes sensibilités environnementales Milieu naturel: - Érosion des berges - Contraintes climatiques - Habitats fauniques - Tourbières, marécages, etc. Milieu humain: - Traversées d'agglomération - Couloirs ferroviaires et zones portuaires et aéroportuaires en milieu urbanisé - Patrimoine historique et culturel, etc.	J.-L. Ratté Robert Patry Mario Desbiens	15 jours 5 jours 15 jours	Mars à mai 96	•Cartes d'affectations (c.f. 4.4.2) •Cartes Hydro-Québec •Études d'impact •Rapports ministériels		

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
4.5.5 Perspectives globales	Paysages: - Éléments du paysage d'intérêts et fortement visibles et attrait touristiques majeurs. • Problématique environnementale en fonction des systèmes de transport et en vue de déterminer les enjeux du plan de transport.	Autres professionnels au Service du support technique J.-L. Ratté Robert Patry Autres membres du Comité technique.	15 jours 10 jours 10 jours 1 jour chacun.	Juin à août 96 Août 96			
4.6 LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL		Pour l'ensemble du point 4.6					
4.6.1 Présentation synthétique du contenu du plan de développement stratégique de la Côte-Nord.	• Présentation des principaux points du plan stratégique de développement de la Côte-Nord en faisant ressortir ce qui touche les transports.	Responsables au Comité technique: F. Bissonnette Yvon Forest	2 jours 1 jour	D'ici juin 96	• Plan de développement stratégique et de la Côte-Nord déposé en juin 1994. • Bulletins du CRD.		
4.6.2 Présentation de l'entente-cadre 1995-2000.	• Présentation de l'entente-cadre en faisant ressortir ce qui touche le volet transport.				• Entente-cadre.		
5. L'ANALYSE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT							
5.1 LE TRANSPORT ROUTIER							
5.1.1 Hiérarchie, fonction et articulation du réseau routier.	Localisation et classification du réseau (longueur des tronçons, fonction, etc.)	Personne responsable au Comité technique: Pierre Lord Service cartographie	2 jours	Janvier à mars 1996	Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur, M.T.Q. 1995	Fond de carte digitalisé.	
5.1.2 Caractéristiques physiques du réseau routier							

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.1.2.1 Profil en long.	Analyser et cartographier les éléments descriptifs pertinents du profil en long.	Pierre Lord Technicien de la D.T. Service cartographie	5 jours Indéterminé	Janvier à mai 1996.	Inventaire capacité-courbes-pentes (système 152) Système 12	Fond de carte digitalisé. Relevés sur le terrain si nécessaire pour valider et compléter les inventaires.	M.T.Q.
5.1.2.2 Courbes	Analyser et cartographier les éléments descriptifs pertinents des courbes	Pierre Lord Technicien de la D.T. Service cartographie	5 jours Indéterminé	Janvier à mai 1996.	Inventaire capacité-courbes-pentes (système 152) Système 12	Fond de carte digitalisé. Relevés sur le terrain si nécessaire pour valider et compléter les inventaires.	M.T.Q.
5.1.2.3 Profil en travers.	Analyser et cartographier les éléments descriptifs pertinents du profil en travers	Pierre Lord Technicien de la D.T. Service cartographie	5 jours Indéterminé	Janvier à mai 1996.	Inventaire capacité-courbes-pentes (système 152) Système 12	Fond de la carte digitalisé. Relevés sur le terrain si nécessaire pour valider et compléter les inventaires.	M.T.Q.
5.1.2.4 État structural du réseau routier	Analyser et cartographier l'état structural de la chaussée.	Pierre Lord Technicien de la D.T. Service cartographie	5 jours Indéterminé	Janvier à mai 1996.	Inventaire I.R.I. Fissuration Orniérage Circulation	Fond de carte digitalisé. Relevé sur le terrain si nécessaire.	D.T. Service des chaussées
5.1.3 Caractéristiques de la circulation.							
5.1.3.1 Débits actuels	Analyser et cartographier les volumes de circulation sur les différents tronçons à l'étude. Actualiser les données si possible. Analyser les variations horaires, quotidiennes, hebdomadaires ou mensuelles (selon la problématique). Décrire la composition du trafic.	Pierre Lord Technicien de la D.T. Service cartographie	10 jours Indéterminé	Janvier à mai 1996	Recueil 1993. Données sur la circulation par route, tronçon, section.	Relevés sur le terrain si nécessaire pour valider et compléter les inventaires.	Service des programmes routiers.

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.1.3.2	Capacité et niveaux de service actuel.	Pierre Lord	10 jours	Janvier à mai 1996.	Inventaire capacité-courbes-pentes (système 152).		
5.1.3.3	Évolution de la circulation et perspectives	Pierre Lord	15 jours	Mai à août 1996.	Rapports annuel de circulation.	Travaux réalisés par les autres membres du Comité.	
5.1.3.4	Origine et Destination des déplacements	Pierre Lord	15 jours	Janvier à août 1996.	Enquêtes Origines-Destinations existantes.	Travaux réalisés par les autres membres du Comité.	M.T.Q.
5.1.4	La sécurité de la route.						
5.1.4.1	Localisation des accidents	Doris Mercier Gilles Dussault Technicien de la D.T.	Indéterminé 4 jours	Février 1996	Rapports d'accidents.	Relevés sur le terrain si nécessaire pour valider et compléter les inventaires.	
5.1.4.2	Inventaire de tous les sites selon les indicateurs de sécurité routière	Doris Mercier Gilles Dussault Hélène Poulin (Service Sécurité dans les transports) Technicien de la D.T.	Indéterminé 10 jours 10 jours	Mars 1996	Circulation: S0094 Zone limite vitesse: S0152 Configuration chaussée: S0012 Nombre de voies: S0012	Relevés sur le terrain si nécessaire pour valider et compléter les inventaires.	
5.1.4.3	Liste des sites potentiellement dangereux.	Doris Mercier Gilles Dussault	Indéterminé 5 jours	Mars 1996			
5.1.4.4	Interprétation des résultats avec identification des zones les plus problématiques	Pierre Lord Professionnel au Service du support technique (SST) Technicien au SST Technicien de la D.T.	20 jours Selon le nombre et la problématique. Indéterminé	Juin 1996	Compilation des sites potentiellement dangereux.	Relevés sur le terrain si nécessaire pour valider et compléter les inventaires.	M.T.Q. C.R.S.S.S.

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.1.5 Transport des marchandises par camionnage.	Évaluer l'implication du transport des marchandises. Au plan réglementaire et économique.	Supervision: Pierre Lord Suzanne Hénault Représentants de la Direction du transport multimodal.	2 jours 5 jours 20 jours				
5.1.6 La protection des corridors routiers.	Au plan de la sécurité (transport des véhicules hors normes, etc.). Il s'agit de dresser un portrait de la situation régionale en terme d'utilisation et de développement des abords routiers à l'extérieur des agglomérations: • Identification des secteurs aux abords routiers non utilisés, faiblement utilisés et fortement utilisés; • Liens entre l'utilisation des abords de la route et les données de circulation, de sécurité et d'environnement; • Relevé de la tenure des terres le long du réseau: publiques, propriétés privées, en territoire agricole (voir chapitre 4.4.1); • Analyse du contenu des schémas d'aménagement et de la réglementation en ce qui a trait au développement des corridors routiers; • Effets du développement actuel et tendances à venir (au plan de la circulation de la sécurité, de l'environnement, etc.).	Pierre Lord Responsables au Comité technique: J.-L. Ratté F. Bissonnette Participation de Pierre Lord. Techniciens, stagiaires.	10 jours 15 jours 15 jours 5 jours 30 jours	Janvier à mai 1996	• Photographies aériennes. • Cartes de cadastre. • Cartes d'affectation du sol (voir chapitre 4.4.2). • Données sur la circulation et la sécurité (voir chapitre 5.1).		• Les aménagistes des MRC. • Des fonctionnaires du milieu municipal. • Le Comité du Ministère sur la gestion des corridors routiers.

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN- CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.1.7 La traversée des agglomérations.	Il s'agit de dresser un portrait de la situation régionale en terme d'utilisation et de développement de la route et de ses abords en traversée d'agglomération: • Identification de la situation en terme d'aménagement géométrique de la route: nombre de voies, accotements, trottoirs, longueur des traversées d'agglomération, développement des abords, identification des entrées de municipalité, etc. • Effets de cette situation: - sur la circulation: vitesse, longueur de traversée; - sur la sécurité: nombre, type d'accidents rencontrés; - sur la qualité du cadre de vie sociale: pour les piétons, les cyclistes, pour les résidents le long de la route; - sur le développement des localités; - effets globaux du développement actuel et tendances à venir dans les agglomérations.	Responsables au Comité technique: F. Bissonnette J.-L. Ratté Participation de Pierre Lord. Techniciens stagiaires.	20 jours 20 jours 10 à 15 jrs. 30 jours	Janvier à mai 1996 incl.	•Les relevés de la SAAQ (accidents). •Les relevés de la géométrie de la route du Ministère. •Les photographies aériennes.	Les relevés d'utilisation des abords routiers (si les municipalités n'en ont pas).	•Les aménagistes des MRC. •Des aménagistes de municipalité locales. •Le Comité du Ministère sur les aménagements routiers en traversée d'agglomération. Des fonctionnaires du milieu municipal.
5.1.8 Perspectives globales.	Synthèse de la problématique du réseau routier, avenues de solution possible.	Responsables au Comité technique: F. Bissonnette J.-L. Ratté Pierre Lord Autres membres du Comité.	10 jours 10 jours 10 jours 2 jours chacun.	Juin à août 1996 incl.			

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.2 LE TRANSPORT FERROVIAIRE							
5.2.1 L'offre (acteurs et infrastructures).	Le réseau ferroviaire sur la Côte-Nord: dimension, fonction, propriétaires, état du réseau.	Responsable au Comité technique: Jacques Ruel	10 jours	Janvier à mai 1996 pour les points 5.2.1 à 5.2.5.	Carte du réseau ferroviaire MTQ et dossiers internes de la Direction du transport multimodal sur certaines compagnies ferroviaires.	État du réseau et caractéristiques de la voie: si les cles sont disposées à fournir ces informations (Enquête auprès des entreprises).	Compagnies: Iron Ore, Québec Cartier, QIT Fer et Titane, CF Arnaud, COGEMA.
5.2.2 Le cadre institutionnel, réglementaire et financier.	Juridiction, réglementation fédérale/provinciale (sur le transport des voyageurs et des marchandises), position financière des compagnies ferroviaires.	Jacques Ruel	15 jours		Lois et règlements sur le transport ferroviaire (fédéral et provincial).	États financiers de l'exploitation des chemins de fer (si non confidentiels); enquête.	Transporteurs ferroviaires.
5.2.3 Le transport des personnes.	Évolution du nombre de passagers et tendances, problèmes rencontrés.	Jacques Ruel	5 jours		Décisions de l'Office national des transports.		Transporteurs ferroviaires et Office national des transports.
5.2.4 Le transport des marchandises.	Évolution de l'utilisation du train pour le transport des marchandises (type de produit, tonnage, problématique, etc.)	Jacques Ruel	10 jours		Stat. Can. (données agrégées).	Données de trafic (si non confid.).	Transporteurs ferroviaires.
5.2.5 Les questions de sécurité et d'environnement entourant l'implantation et l'opération du réseau ferroviaire.	Juridiction partagée, réglementation fédérale et provinciale (contrôle de la sécurité et questions environnementales).	Jacques Ruel	10 jours		1- Lois et règlements sur la sécurité ferroviaire (fédéral et provincial). 2- Rapports d'enquêtes et statistiques d'accidents. 3- Certaines publications du BST (questions de sécurité).	Informations relatives à la Loi sur l'environnement (Québec) et à la LCEE (Loi canad. sur l'évaluation environnementale).	Transports Canada BST (enquêtes et stat.) DTM Envir. Canada MEFQ

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.2.6 Perspectives.	Adéquation de l'offre et de la demande, les orientations possibles.	Jacques Ruel Autres membres du Comité technique.	10 jours 1/2 jour chaque membre.	Juin à août 96.		Info. sur projets des Cies et prévisions de transport.	Transp. ferr., Cies minières.
5.3 LE TRANSPORT MARITIME							
5.3.1 L'offre (acteurs et infrastructures).	Le réseau maritime: nombre de ports et de quais, fonctions, propriétaires, état du réseau, etc. En fonction de divers critères significatifs : situation géographique, proximité des industries, complémentarité des grands ports, importance commerciale et tonnage manutentionné, accessibilité «tirant d'eau, obstruction des glaces, dragage», condition physique des infrastructures, disponibilité des aires d'entreposage, liaisons multimodales «routes, bretelles ferroviaires, aéroports», vocation «pêches, plaisance, industriel, dessertes, traversiers, commercial», régime d'accreditation syndicale, etc., les ports devront être classés selon un ordre de priorité, ordonné de manière à faciliter les décisions qui devront être prises en réaction avec les intentions du gouvernement fédéral. Situation particulière des embarcations privées ayant une fonction utilitaire et non seulement une fonction récréative.	Responsable au Comité technique: Jacques Ruel Claude Fleury et Gilles Desgagnés Membres de la Direction du transport multimodal.	6 jours 30 à 45 jours 3 jours	Janvier à mai 1996 L'échéancier devrait être synchronisé avec l'évolution du plan de travail sur la politique maritime.	Inventaire de Ports Canada, de Havres et Ports et de Pêche et Océans. Compilation du Service de la réglementation et des programmes.	Données en provenance des divers propriétaires autres que le gouvernement fédéral, plus particulièrement les compagnies privées	Transports Canada Roche et associés (Mandat des MRC pour inventaire des infrastructures) Compagnies privées La Société des traversiers du Québec (STQ)
5.3.2 Le transport des personnes							
5.3.2.1 La demande	Nombre de passagers par traverse maritime, évolution, problèmes rencontrés, etc. Le principal intervenant est la Société des traversiers du Québec, mais d'autres opérateurs privés ont également des activités similaires. De plus, l'activité touristique est un volet en plein essor et la problématique devra être analysée.	Régis Cauchon Jacques Ruel	30 jours 5 jours	Décembre 95 Janvier 96	Statistiques de la STQ.	Statistiques des transporteurs privés et de l'industrie de la croisière.	STQ et transporteurs privés.

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.3.2.2 Le cadre institutionnel, réglementaire et financier.	Loi sur la Société des traversiers du Québec. Ordonnance 3N (transport de passagers et de marchandises par eau). Évaluation des possibilités de réduction du déficit d'opération de la STQ.	Jacques Ruel Autres membres de la Direction du transport multimodal	5 jours 15 jours	Janvier à mai 1996. Est subordonné aux orientations privilégiées par les autorités.	Documents antérieurs du Service de la réglementation et des programmes.	États financiers et projections financières de la STQ. Appréciations par simulations. États financiers des transporteurs privés.	STQ Transporteurs privés.
5.3.3 Le transport des marchandises							
5.3.3.1 La demande	Évolution de l'utilisation de chaque port, type de produits, tonnage, problématique rencontrée. La structure portuaire est complexe et les intervenants variés. Considérant le caractère confidentiel des mouvements de marchandises sur les quais privés, surtout à Baie-Comeau et Sept-Îles, les données ne seront pas faciles à obtenir.	Jacques Ruel Autres membres de la Direction du transport multimodal.	10 jours 50 jours	Février 1996 au mieux.	Statistiques Canada, ONT, diverses publications et recherches du MTQ.	Données en provenance des compagnies privées qui sont propriétaires des infrastructures portuaires.	Compagnies privées, Transport Canada, etc.
5.3.3.2 Le cadre institutionnel, réglementaire et financier.	Ordonnance 3N et Loi sur la marine marchande. Le gouvernement fédéral s'apprête à amorcer une vaste opération par laquelle il se départira des infrastructures portuaires qu'il juge excédentaires. Il en cédera la propriété à tout organisme qui se montrera intéressé ou, à défaut de preneur, cessera d'entretenir les sites non réclamés. Le MTQ doit se doter d'un instrument qui lui permettra d'évaluer les conséquences économiques et sociales découlant de la relégation tutélaire irréversible décrétée par le gouvernement fédéral.	Jacques Ruel Autres membres de la Direction du transport multimodal.	10 jours 30/45 jours	Mars/avril 96	Documents et avis publiés par Transports Canada.	Il s'agit plutôt d'orientations à obtenir que de données à recueillir. États financiers des transporteurs privés et des ports.	Autorités du MTQ. Transporteurs privés. Ports.
5.3.4 Sécurité et environnement au plan du transport maritime.	Excluant certaines interventions du ministère de l'environnement du Québec, l'ensemble de la réglementation relative à l'aspect sécurité relève du gouvernement fédéral.	Gilles Desgagnés	15 jours	Janvier à mai 1996	Loi sur la marine marchande canadienne.	"	Transports Canada Ministère de l'Environnement et de la Faune. Environnement Canada BST

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.3.5 Perspectives	Évaluation de la demande de transport maritime (passagers et marchandises). Document à élaborer et subordonné à la mise en place de la politique de recouvrement des coûts du fédéral et de la possibilité d'initiation d'une politique québécoise en matière de transport maritime.	Jacques Ruel Autres membres de la Direction du transport multimodal. Membres du Comité technique.	5 jours 30 jours 1 jour chacun	Juin à août 96	Études antérieures	Info. sur projets industriels. Enquête auprès industriels et promoteurs.	Industries.
5.4 LE TRANSPORT AÉRIEN							
5.4.1 L'offre (acteurs et infrastructures)	Le réseau aérien sur la Côte-Nord: nombre d'aéroports, fonction, propriétaires, état du réseau, transporteurs aériens, activités, etc.	Responsable au Comité technique: Jacques Ruel Autres membres de la Direction du transport multimodal.	5 jours 15 jours	Janvier à mai 1996 pour les points 5.4.1 à 5.4.5.	Document MTQ d'orientations. Suppléments de vol, hydro-aérodromes. Cartes aéronautiques.	État des infrastructures à obtenir auprès des propriétaires.	
5.4.2 Le cadre institutionnel réglementaire et financier.	Exception faite du mode de propriété d'exploitation des aéroports, qui peut être gouvernemental, municipal ou privé, le transport aérien est un secteur d'activités de compétence exclusivement fédérale tant sur le plan technique (Transports Canada) qu'économique (ONT). Transport aérien de personnes et de marchandises: même cadre de juridiction s'applique bien que règlements différents. Contexte de dévolution des aéroports fédéraux, situation financière des aéroports à examiner.	Jacques Ruel Autres membres de la Direction du transport multimodal.	5 jours 15 jours		Document sur Politique nationale des aéroports (fédéraux) (situation financière). Document MTQ d'orientations.	États financiers des aéroports autres que fédéraux, si disponibles.	<u>Pour l'ensemble du point 5.4:</u>
5.4.3 Le transport des personnes	Évolution du nombre de passagers par aéroport et tendance, problématique rencontrée. Description du contexte régional. S'en tenir à des données de trafic publiées car vols nolisés: confidentialité pour des raisons de concurrence.	Jacques Ruel Autres membres de la Direction du transport multimodal.	7 jours 14 jours		Stat. Can., mouvements d'aéronefs et de passagers: origine-destination (services aériens réguliers).		Propriétaires et exploitants d'aéroports. + Stat. Can. + Transports Canada + Transporteurs aériens.

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.4.4 Le transport des marchandises.	Évolution de la demande de transport des marchandises: exclusivement poste (Postes Canada) et messageries privées.	Jacques Ruel Autres membres de la Direction du transport multimodal.	2 jours 3 jours		Très peu de données.	Auprès des compagnies (si disponibles).	
5.4.5 Sécurité et environnement au plan du transport aérien.	Réglementation fédérale (sécurité, clôtures, accès aux aires de trafic, etc). Questions environnementales (dégivrage des aéronefs, normes environnementales).	Jacques Ruel Autres membres de la Direction du transport multimodal.	5 jours 5 jours		Loi sur le transport des marchandises dangereuses.		Transports Canada Environnement Canada MEFQ
5.4.6 Perspectives.	Rapport entre l'offre et la demande, orientations possibles.	Jacques Ruel Autres membres de la Direction du transport multimodal. Autres membres du Comité technique.	5 jours 5 jours 1 jour chacun	Juin à août 1996	Transports Canada: perspectives sur l'aviation, tendances générales.	Orientations: À déterminer après analyse de l'offre et de la demande.	
5.5 LE TRANSPORT COLLECTIF				Janvier à mai 1996			
5.5.1 Le transport en commun							
5.5.1.1. L'implication gouvernementale	Évolution des programmes d'aide aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur de la Direction du transport terrestre des personnes (DTTP)	1 jour		Données disponibles au MTQ. Cadre institutionnel, réglementaire et financier	MTQ (DTTP) OMIT Baie-Comeau	

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER	
5.5.1.2	Contexte du transport en commun sur la Côte-Nord	Historique et portrait de l'OMIT de Baie-Comeau	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	2 jours		Données disponibles en région	Données à recueillir auprès de l'OMIT Baie-Comeau, cartes	OMIT Baie-Comeau
5.5.1.3	Offre de services	Détail des tableaux statistiques sur le nombre de lignes, longueur des parcours, nombre de véhicules, superficie desservie (km²), nombre de véh.-km et de véh.-hre, OMIT Baie-Comeau, 1992 à 1994	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1 jour		Rapport d'exploitation 1992 et 1993 Répertoire statistique 1992 et 1993	Données à recueillir pour 1994 si possible (1992 à 1993 reçues)	OMIT Baie-Comeau MTQ (DTTP)
5.5.1.4	Demande de services	Détail des tableaux statistiques sur l'achalandage reçu par l'OMIT de Baie-Comeau 1992-1994 : évolution de l'achalandage comparée à la population desservie, aux véh.-km, aux véh.-hre, composition de la clientèle.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	2 jours		Rapport d'exploitation 1992 et 1993 Répertoire statistique 1992 et 1993	Données 1994 (si possible)	OMIT Baie-Comeau MTQ (DTTP)
5.5.1.5	Coûts	Contributions des différents partenaires au financement du transport en commun. Évolution des coûts 1992-1994.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1 jour		Rapport d'exploitation 1992 et 1993 Répertoire statistique 1992 et 1993	Données à recueillir pour 1994 (si possible)	OMIT Baie-Comeau MTQ (DTTP)
5.5.2	Le transport scolaire				Janvier à mai 1996			
5.5.2.1	Le cadre réglementaire et législatif	Le règlement sur le transport scolaire de 1974; Le régime de 1982; L'évolution du cadre financier et des règles budgétaires depuis 1982.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1,2 jours		Données disponibles au MTQ	Cadre institutionnel, réglementaire et financier	MTQ (DTTP)
5.5.2.2	Contexte du transport scolaire en Côte-Nord	Historique et portrait des 9 commissions scolaires de la Côte-Nord.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	2,3 jours		Dans les C.S. respectives	Consultation des C.S.	C.S. locales MEQ région

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.5.2.3 Offre de transport	Évolution du parc de véhicules scolaires. Nombre de véhicules, par km quotidien moyen; nombre d'élèves par véhicules, nombre d'élèves transportés par place disponible. Composition de la flotte 1985 à 1992 (par commission scolaire et pour la région)	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	3,5 jours		Répertoire statistique du transport scolaire Formulaire TE-102 (Rapports d'exploitation des C.S.)	Toutes autres pertinentes à partir des C.S.	MTQ (DTTP)
5.5.2.4 Demande de transport	Évolution des élèves inscrits dans la région et par commission scolaire. Évolution des clientèles spécifiques. Évolution du nombre d'élèves transportés. Portrait et tendances 1985 à 1992 selon les modes de transport.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	4 jours		Répertoire statistique du transport scolaire du MTQ Répertoire des organismes et des établissements d'enseignement Rapport d'exploitation des C.S.	Toutes autres jugées pertinentes à partir des C.S. ou du MEQ	MTQ (DTTP) C.S.
5.5.2.5 Coûts	Évolution des coûts de transport par commission scolaire et pour la région, 1982-1992. Portrait et tendances	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	3 jours		Répertoire statistique en transport scolaire du MTQ Rapport d'exploitation des C.S.	Toutes autres données jugées pertinentes à partir des C.S. ou du MEQ	MTQ (DTTP) C.S.
5.5.3 Le transport adapté				Janvier à mai 1996			
5.5.3.1 Le cadre législatif, réglementaire et financier	La réglementation en matière de transport adapté. Le programme d'aide et la politique d'admissibilité.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1 jour		Données disponibles au MTQ	Cadre institutionnel, réglementaire et financier	MTQ (DTTP)
5.5.3.2 L'état de la situation du transport adapté en Côte-Nord	L'organisation du service au niveau du transport des personnes handicapées et le transport institutionnel en Côte-Nord, et le transport des personnes fréquentant les centres de travail adapté.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1 jour		À partir des organismes de transport adapté régionaux	Données provenant des consultations des OTA de Baie-Comeau, Sept-Îles et des centres s'occupant de transport de personnes handicapées ou autres.	Ville de Baie-Comeau et autres municipalités participantes. Ville de Sept-Îles Office des pers. handicapées Baie-Comeau, RRSSCCN

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.5.3.3 L'offre de service	Caractéristiques de l'offre de service en transport adapté en terme de minibus, véhicule-heure minibus, km minibus et voyages-taxi. Évolution depuis 1985.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	2 jours		Rapports trimestriels d'exploitation	Centre d'hébergement pour personnes âgées en perte d'autonomie Centres d'accueil pour personnes âgées Centres de réadaptation Cartes de parcours	OTA Baie-Comeau OTA Sept-Iles OPH Baie-Comeau Régie régionale Autres
5.5.3.4 La demande de service	Clientèle et achalandage via les organismes de transport adapté des personnes handicapées en 1993. Évolution de la clientèle admise et de l'achalandage des organismes de transport adapté en Côte-Nord de 1982 à 1993. Transport institutionnel et transport des personnes fréquentant des centres de travail.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	2 jours		Rapports trimestriels d'exploitation Répertoire statistique transport adapté MTQ	Données provenant des consultations des OTA de Baie-Comeau, Sept-Iles et des centres s'occupant du transport de personnes handicapées ou autres.	OTA Baie-Comeau OTA Sept-Iles OPH Baie-Comeau Régie régionale Autres
5.5.3.5 Coûts	Revenus et dépenses. Étude de certains indicateurs de performance en terme de coûts ex. : coût total/voyageur, coût de fonctionnement/km minibus etc. 1987-1993.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1 jour		Répertoire statistique transport adapté MTQ		MTQ (DTTP)
5.5.4 Le transport interurbain				Janvier à mai 1996			
5.5.4.1 Situation du transport interurbain	Historique du transport par autocar. Réduction des services régionaux. Transport	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1 jour				Municipalités desservies MTQ (DTTP)
5.5.4.2 Cadre législatif et réglementaire	Cadre législatif du transport par autocar.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1 jour		Loi sur les transports, Règlement sur le transport par autobus		MTQ

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.5.4.3 Offre	Évolution de l'offre de transport interurbain par autocar. Transport nolisé	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	2 jours	Janvier à mai 1996	Carte, données E.V.C., données MTQ, service du transport nolisé par autocar et des points desservis désignés. Loi sur le transport extra-provincial par véhicule-moteur. Le transport par autocar interurbain au Québec.		MTQ (DTTP)
5.5.4.4 Demande	Problématique de la demande et des sources de données (Transport par autocar interurbain et transport par autocar nolisé).	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	2 jours		MTO		MTQ MTO
5.5.5 Le transport par taxi							
5.5.5.1 Le cadre réglementaire	Règles concernant la desserte du territoire. Conditions de desserte.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1 jour		Loi et règlement sur le transport par taxi		MTQ (DTTP)
5.5.5.2 L'offre	Portrait 1985-1993	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1 jour		DTTP	Mise à jour CTQ	CTQ
5.5.5.3 La demande	Non disponible en l'absence d'enquête. Secteur économique cyclique.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1 jour	Janv.-mai 96	Enquête 1987 sur le taxi pour Montréal.		DTTP
5.5.6 Sécurité, environnement et perspectives en transport terrestre des personnes							
5.5.6.1 Sécurité et environnement dans le transport terrestre des personnes	Problématique globale de la sécurité et de l'environnement du transport terrestre des personnes sous l'angle de l'accès direct et de la fluidité du réseau en zone urbaine, rurale et des traversées d'agglomération. Problématique particulière pour certains modes.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsables des secteurs à la DTTP Membres du Comité technique	3 jours		Autres plans de transport Rapports au MTQ	Données à recueillir au MTQ	MTQ (DTTP et RDTP)

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.5.6.2 Perspectives d'avenir dans le transport terrestre des personnes	Tendances et demandes futures pour les différents modes de transport terrestre des personnes. Les facteurs d'influence de l'offre et de la demande : la croissance démographique, les nouvelles politiques, etc.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsables des secteurs à la DTTP Membre du Comité technique	3 jours 1 jour chacun	Août 1996 Janvier à mai 1996	Prévisions démographiques BSQ Plans de transport en élaboration	Service statistique et économie en transport (à venir : mai-juin 1996)	BSQ Service statistique et économie en transport (MTQ)
5.6 LE TRANSPORT HORS-ROUTE							
5.6.1 La situation du transport hors-route en Côte-Nord	Portrait du transport hors-route en Côte-Nord. Évolution depuis l'avènement du tourisme hivernal. L'utilisation des routes forestières.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : responsable du secteur DTTP	1, 2 jours		Peu au MTQ	À définir	FCMQ MTO SAAQ ATR MTQ (DTTP)
5.6.2 Le cadre institutionnel, réglementaire et financier	La réglementation existante sur la motoneige (1972 à 1988) et sur les VTT.	Resp. : Réjean Drouin	2, 3 jours		Texte de réglementation existante.		
5.6.3 L'offre	Acteurs et infrastructures, cartographie, développement des infrastructures.	Resp. : Réjean Drouin Collaboration : professionnels en région	1, 2 jours		Cartes FCMQ Études sur l'offre au MTO	Immatriculation motoneige et VTT Cartes	FCMQ F. clubs motocyclistes associés Association canadienne VTT SAAQ, MTO, ATR
5.6.4 La demande	La demande régionale et touristique.	Resp. : Réjean Drouin	2 jours		Études sur la demande au MTO		FCMQ, FCMA
5.6.5 Sécurité et environnement pour le transport des véhicules hors-routes	Projet de loi sur les véhicules hors-route; où c'en est? Réglementation (éléments). Les décès et les accidents. Les tentatives actuelles et passées d'amélioration de la sécurité dans le transport hors-route.	Resp. : Réjean Drouin techniciens, cartographes, DTTP, RDTP	2, 3 jours		Réglementation (à l'étape d'ébauche)		SAAQ MTQ (DTTP) FCMQ, FCMA
5.6.6 Perspectives	Tendances futures anticipées après la mise en vigueur de la nouvelle loi. Tendances futures de l'offre et de la demande.	Resp. : Réjean Drouin Membres du comité technique	2 jours 1 jour	Juin à août 1996	Réglementation Données statistiques (tourisme)	Projet de règlements	MTQ MTO - ATR CRD
5.7 LE TRANSPORT NON MOTORISÉ (bicyclette, marche)							
5.7.1 La situation du transport non motorisé sur la Côte-Nord	La problématique du transport non motorisé sur la Côte-Nord. Les traversées d'agglomération.	Resp. : Réjean Drouin François Bissonnette	1 jour ½ jour	Janvier à mai 1996		Données des municipalités, CRL	Municipalités, CRL Côte-Nord

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.7.2 Le cadre institutionnel, réglementaire et financier	Le contenu de la politique sur le vélo.	Resp. : Réjean Drouin Responsable du secteur au MTQ	2 jours 1 jour	Janvier à mai 1996	Politiques sur le vélo Vers une politique sur le vélo	Données des municipalités, CRL	MTQ Vélo-Québec
5.7.3 L'offre	Les aménagements cyclables sur la Côte-Nord. Les aménagements pour piétons.	Resp. : Réjean Drouin François Bissonnette	3 jours 1 jour		Cartes de sentiers		Municipalités CRL Côte-Nord
5.7.4 La demande	Les déplacements à vélo ou à pied pour le travail, l'école. Les déplacements touristiques.	Resp. : Réjean Drouin François Bissonnette	4 jours 1 jour				Municipalités ATR CRL Côte-Nord
5.7.5 Sécurité et environnement pour le transport non motorisé	Normes d'aménagement mises de l'avant dans la politique sur le vélo.	Resp. : Réjean Drouin François Bissonnette	2 jours 1 jour		Politique sur le vélo, conception de tables de normalisation sur le vélo, mise à jour des normes		
5.7.6 Perspectives	Projet Route Verte, en quoi la Côte-Nord peut être touchée.	Resp. : Réjean Drouin François Bissonnette Membres du comité technique	1 jour ½ jour ½ jour		Projet Route Verte		Vélo Québec
5.8 ROUTES D'ACCÈS SUR LES TERRES PUBLIQUES : ÉTAT DE SITUATION							
5.8.1 Problématique	Rôle des routes d'accès dans le développement économique et le transport des marchandises et des personnes. Utilisation des routes d'accès sur les terres publiques après l'abandon par les compagnies forestières.	Responsable: Réjean Drouin Mario Desbiens	2 jours 8 jours		Rapport : Rencontre de concertation sur les chemins forestiers en Haute-Côte-Nord, juin 1993	Données à recueillir auprès des principaux intéressés	Associations pourvoyeurs, ZEC, municipalités, compagnies forestières et scieries, Hydro Québec, MRN, etc.

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN-CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
5.8.2 L'offre	État, longueur et fonction du réseau.	Responsable: Réjean Drouin Mario Desbiens	2 jours 8 jours				
5.8.3 La demande	Utilisateurs actuels et potentiels	Responsable: Réjean Drouin Mario Desbiens	2 jours 8 jours				
5.8.4 Sécurité	État de situations	Responsable: Réjean Drouin Mario Desbiens	1 jour 8 jours				
5.8.5 Perspectives	Protection vs abandon, stratégies existantes.	Responsable: Réjean Drouin Mario Desbiens Autres membres du Comité technique	1 jour 5 jours 1/2 jour	Juin à août 1996			
NOTE SUR LE TRANSPORT COLLECTIF, LE TRANSPORT HORS-ROUTE ET LE TRANSPORT MOTORISÉ	Ces dossiers nécessiteront l'apport d'autres membres du Comité technique en ce qui a trait aux données de sécurité et d'environnement, 3 à 4 jours chacun. Un stagiaire ou un technicien aidera également à la compilation des données.	Pierre Lord Jean-Louis Ratté Technicien, stagiaire	3 à 4 jours 3 à 4 jours 20 jours				
NOTE POUR L'ENSEMBLE DES ÉTUDES TECHNIQUES	Les études nécessiteront un travail et du temps en ce qui a trait à l'organisation et la participation des représentants de la Côte-Nord à des rencontres avec les organismes du milieu. La direction et la coordination des travaux des Comités exigent également au sens purement administratif du temps de travail. De plus, la cartographie sera supervisée par le coordonnateur.	Joëlle Chauveau Yvon Forest Mario Desbiens Doris Mercier François Bissonnette	30 jours 20 jours 20 jours 15 jours 40 jours	Janvier à août 1996			

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉANCIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
6. DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE							
6.1 Développement général de la Côte-Nord.	Synthèse des analyses précédentes et dégagement des tendances de développement de la Côte-Nord. Mise en relation avec le plan stratégique de développement de la Côte-Nord.	Les membres du Comité technique. Stagiaire, technicien.	Coord.: 6 jours Autres membres.: 3 jours 5 jours	Sept. 96	Données de la problématique.		
6.2 Diagnostic d'ensemble du transport des personnes.	Synthèse et mise en relation du transport des personnes entre les différents modes de transport et avec l'évolution tendancielle du milieu.	Les membres du Comité technique. Stagiaire, technicien.	Coord.: 6 jours Autres membres.: 3 jours 5 jours	Octobre 96	Données de la problématique.		
6.3 Diagnostic d'ensemble du transport des marchandises.	Synthèse et mise en relation du transport des marchandises entre les différents modes de transport et avec l'évolution tendancielle du milieu.	Les membres du Comité technique. Stagiaire, technicien.	Coord.: 6 jours Autres membres.: 3 jours 5 jours	Sept. 96	Données de la problématique.		

VISION ET PERSPECTIVES

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN- CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
7. VISION ET PERSPECTIVES				<u>L'ensemble du point 7:</u>			
7.1 Le cadrage institutionnel et financier pour la Côte-Nord.	Les responsabilités en transport sur la Côte-Nord, les budgets financiers de développement propre à la Côte-Nord.	Le Comité technique en relation étroite avec le Comité directeur et le Comité de direction. François Bissonnette Autres membres du Comité technique Personnel de différents services du Ministère.	12 jours 6 jours chacun 20 jours	D'Octobre à décembre 96	Données du Ministère Données régionales		Service plan, programme et allocation des ressources du MTQ. Service des politiques d'exploitation. Autres services du MTQ s'occupant de politiques en transport et du cadre financier.
7.2 Les enjeux.	Ce qui ressort de l'ensemble de la problématique en regard des responsabilités nationales et locales. Les défis à relever.	Le Comité technique. François Bissonnette Autres membres du Comité technique. Technicien, stagiaire.	12 jours 6 jours chacun 10 jours		Contenu de la problématique.		
7.3 Les orientations et les objectifs.	Ce que le plan de transport de la Côte-Nord se donne comme objectifs et orientations préliminaires en matière de transport.	Le Comité technique en relation étroite avec le Comité directeur et le Comité de direction. François Bissonnette Autres membres du Comité.	12 jours 6 jours chacun.		Contenu de la problématique.		
7.4 Perspectives.	Élaboration d'esquisses de scénarios avec leurs avantages et leurs inconvénients.	Le Comité technique en relation étroite avec le Comité directeur et le Comité de direction. François Bissonnette Autres membres du Comité technique.	12 jours 6 jours chacun		Contenu de la problématique.		

CONSULTATION EXTERNE SUR LA VISION
ET LES PERSPECTIVES

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN- CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
8. LA CONSULTATION SUR LA VISION ET LES PERSPECTIVES				Pour l'ensemble du point 8:			
8.1 Rédaction d'un document synthèse pour la consultation.	- Rédaction d'un document synthèse conçu de manière à ce que l'on comprenne bien que la consultation porte sur la vision et les perspectives des transports, sur la Côte-Nord. - Approbation du document par les comités techniques et directeurs.	Responsable au Comité technique : François Bissonnette	20 jours	De janvier à mai 1997.	- Les études de la problématique de la vision et des perspectives sur les transports pour la Côte-Nord. - Les listes des organismes régionaux.		Direction des communications: Francine Tremblay Autres: À déterminer ultérieurement.
8.2 Établissement des procédures de consultation.	- Établir des règles de procédures de consultation: qui, comment, quand, rappels téléphoniques, etc. - Envoi des convocations.	Responsables au Comité technique: Joëlle Chauveau Yvon Forest Mario Desbiens	4 jours 4 jours 4 jours				
8.3 La consultation	Rencontrer par territoire de MRC les clientèles ayant déjà été rencontrées dans les étapes précédentes.	Tous les membres du Comité technique 6 MRC x 2 jours	12 jours chaque membre				
8.4 Le rapport de consultation	Rédaction du rapport de consultation.	Joëlle Chauveau François Bissonnette	15 jours 6 jours				
8.5 Intégration des préoccupations du milieu	Intégration des préoccupations du milieu à la vision et aux perspectives.	Tous les membres du Comité technique	2 jours chaque membre				

PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN- CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
9. PROPOSITION D'UN PLAN DE TRANSPORT	Compte tenu que cette étape devra être adaptée ou contenu des précédentes, on se limite pour l'instant à présenter les grandes composantes.			Pour l'ensemble du point 9 :			
9.1 Choix des scénarios soumis à une évaluation détaillée.	En regard des résultats des étapes précédentes déterminer les scénarios qui feront l'objet d'analyses plus détaillées.	Comités directeur et technique.		De juin à novembre 1997			
9.2 Établissement des critères d'évaluation des scénarios.	Définition des critères d'évaluation.	Comité directeur et Comité technique					
9.3 Évaluation des scénarios d'intervention.	Évolution de la performance respective des scénarios.	Comité directeur et Comité technique					
9.4 Choix du scénario préférentiel.	Choix discutés dans les trois comités: technique, directeur et de direction.	Comité directeur Comité technique et Comité de direction					
9.5 Proposition d'un plan de transport.	Production du scénario préférentiel en un plan de transport.	Comité de direction, Comité technique et Comité directeur.					

CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LA PROPOSITION
DE PLAN DE TRANSPORT

SUJET	CONTENU	PERSONNEL REQUIS	TEMPS REQUIS*	ÉCHÉAN- CIER	DONNÉES DISPONIBLES	DONNÉES À RECUEILLIR	MILIEUX ET ORGANISMES À CONTACTER
10. CONSULTATION SUR LA PROPOSITION D'UN PLAN DE TRANSPORT	Compte tenu que cette étape devra être adaptée au contenu des précédentes on se limite pour l'instant à présenter les grandes composantes.						
10.1 Établissement de la procédure de consultation	Établir les règles de procédure de la consultation : qui consulter, comment consulter, quand, etc.; mise à jour, rappel téléphonique, etc.	Comité technique en relation avec le Comité directeur Responsables au Comité technique : Joëlle Chauveau Mario Desbiens Yvon Forest	3 jours 3 jours 3 jours				Direction des communications. Autres: À communiquer ultérieurement.
10.2 La consultation	Une rencontre de tous les intéressés.	Tous les membres du Comité technique. 2 jours	2 jours chaque membre				
10.3 Le rapport de consultation	Rédaction du rapport de consultation.	Responsable au Comité technique : Joëlle Chauveau François Bissonnette	15 jours 6 jours				
10.4 Intégration des préoccupations du milieu	Intégration des préoccupations du milieu au plan de transport.	Comité technique					
10.5 Plan de transport adopté et diffusion		Comité technique Comité directeur et Comité de direction					

ARRIMAGE DES PLANS DE TRANSPORT
DE LA CÔTE-NORD
ET DE LA BASSE-CÔTE-NORD

Les démarches d'élaboration et de réalisation des plans de transport de la Basse-Côte-Nord et de la Côte-Nord vont demeurer distinctes. Les états d'avancement des travaux des deux plans sont trop éloignés l'un de l'autre pour que l'on puisse fusionner les deux approches. Le plan de transport de la Basse-Côte-Nord sert déjà de référence pour des travaux concrets alors que le plan de transport de la Côte-Nord en est à ses débuts.

Toutefois, chacun des plans de transport devra se laisser influencer par les travaux de l'autre plan. Ainsi, l'information et les orientations provenant d'un plan pourront être utilisées par l'autre plan: il pourrait même y avoir des ajustements à la suite des études respectives. De fait, il est inévitable, compte tenu des impératifs de la géographie des territoires étudiés qu'un certain nombre d'informations et orientations issues d'un plan puisse influencer les décisions de l'autre plan.

Les responsables du suivi de ces deux plans verront à assumer l'échange d'informations, l'harmonisation et la coordination des deux démarches. Ceci s'applique autant dans l'élaboration que dans la mise en application des plans de transport.

OUTILS DE BASE
POUR L'ÉLABORATION DU PLAN
DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

OUTILS DE BASE POUR L'ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

	RESPONSABLES	ÉCHÉANCIER
1- Inventaire des études et des groupes de travail régionaux pouvant servir à l'élaboration des plans de transport.	Joëlle Chauveau Yvon Forest	Novembre 1995
2- Préparation de l'annonce publique du démarrage du plan de transport.	Doris Mercier Joëlle Chauveau Yvon Forest	Décembre 1995
3- Cartographie de base.	François Bissonnette	Printemps 1996
4- Document d'enquêtes et d'entrevues auprès des entreprises régionales.	Suzanne Hénault	Fin janvier 1996
5- Document d'enquêtes et d'entrevues auprès des services aériens, maritimes et ferroviaires.	Jacques Ruel	Fin janvier 1996
6- Document d'enquêtes et d'entrevues auprès du milieu municipal.	Jean-Louis Ratté	Fin janvier 1996
7- Document d'enquêtes et d'entrevues auprès des service de transport terrestre des personnes.	Réjean Drouin	Fin janvier 1996
8- Document d'enquête sur les origines-destination, la sécurité, etc.	Pierre Lord	Fin janvier 1996

NOTE: Les outils de base devront être approuvés par l'ensemble du Comité technique.

EN RÉSUMÉ

Les étapes de la problématique de la vision et des perspectives dans l'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord seront réalisées en 1996. La consultation sur la vision et les perspectives et l'élaboration de la proposition du plan de transport seront effectuées en 1997. C'est donc dire qu'en termes de temps d'effectifs, les principaux efforts à consacrer au plan de transport de la Côte-Nord le seront en 1996.

L'analyse des sujets de la problématique de la vision et des perspectives des pages précédentes du présent programme de travail a permis d'évaluer le temps et les effectifs requis pour les analyses techniques. Ainsi, le personnel des unités administratives du ministère des Transports et du CRD, mis directement à contribution pour faire ces analyses, est réparti de la façon suivante:

Direction Côte-Nord	- Doris Mercier	: 61 jours
	- Joëlle Chauveau	: 76 jours
	- Mario Desbiens	: 143 jours
Direction du transport multimodal	- Jacques Ruel	: 173 jours
	- Autres membres de la direction	: 277 jours
Direction du transport terrestre des personnes	- Réjean Drouin et autres membres de la direction	: 142 jours
Service du support technique	- Pierre Lord	: 176 jours
	- Jean-Louis Ratté	: 176 jours
	- Autres membres du service	: 34 jours
Service de l'encadrement des plans de transport	- François Bissonnette	: 178 jours
	- Suzanne Hénault	: 109 jours
	- Stagiaire	: 172 jours
	- Autres membres du Service	: 25 jours
Autres services	- Personnel du service Statistiques du Ministère et économie en transport	: 175 jours
	- Personnel d'autres services	: 30 jours
CRD Côte-Nord	- Yvon Forest	: 67 jours

Dépendant de l'ampleur des informations à traiter et à analyser, le temps de travail alloué peut varier de $\pm 10\%$. Globalement, il est estimé que le plan de transport de la Côte-Nord exigerait, pour l'année 1996, l'équivalent de 9 personnes-année¹ en termes d'ingénieurs, de professionnels, de techniciens et de stagiaires. À ce nombre, il faudrait ajouter le temps de secrétariat et de cartographie et les rencontres du Comité directeur. À noter par ailleurs qu'à l'heure actuelle, il est prévu que tout le travail se fera avec le personnel du Ministère des Transports et du CRD.

Les grands travaux en 1996 du comité technique et les échéanciers sont présentés dans le diagramme qui suit.

1: Une année équivaut à 228 jours ouvrables.

ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

1996 - PROBLÉMATIQUE, VISION ET PERSPECTIVES

	JANY.	FÉV.	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUIL.	AOÛT	SEPT.	OCT.	NOV.	DÉC.
1- Annonce publique de la démarche d'élaboration du plan de transport												
2- Élaboration des questionnaires auprès des organismes et des entreprises												
3- Élaboration de la cartographie de base												
4- Diffusion des questionnaires.												
5- Cueillette des informations disponibles et premières analyses												
6- Compilation finale des informations et analyses complémentaires.												
7- Tendances et perspectives pour chacun des champs d'étude.												
8- Diagnostic d'ensemble												
9- Vision et perspectives pour l'ensemble des transports.												

CHAPITRE 4 ♦ DOCUMENTS DE FONCTIONNEMENT OU DE CONSULTATION

4.1 PROJET DE PLAN D'ACTION DE LA RÉGION DE MAURICIE-BOIS-FRANCS

PROJET DE
PLAN D'ACTION
EN VUE DE L'ÉTABLISSEMENT
D'UN PROGRAMME DE TRAVAIL

PLAN DE TRANSPORT
DE
MAURICIE-BOIS-FRANCS

Comité technique

Version du 3 octobre 1994

**ÉTABLISSEMENT D'UN PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS**

ÉTAPES/ACTIVITÉS

Étape 1 : Obtenir les informations et les données du milieu

1994-1995	6 ^e mois	7 ^e mois	8 ^e mois	9 ^e mois	10 ^e mois	11 ^e mois	12 ^e mois	1 ^e mois	2 ^e mois
Dresser la liste des intervenants à rencontrer									
Préparer une lettre à l'intention des intervenants et les documents d'accompagnement									
Préparer la consultation externe									
Préparer un calendrier de la rencontre interne et des rencontres externes									
Préparer la rencontre interne									
Préparer et faire les invitations en vue des rencontres externes									
Effectuer les rencontres externes									
Compiler les informations et les données recueillies lors des rencontres externes									

**ÉTABLISSEMENT D'UN PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS**

ÉTAPES/ACTIVITÉS

Étape 2 : Établir le programme de travail préliminaire

1994-1995	06 ^e mois	07 ^e mois	08 ^e mois	09 ^e mois	10 ^e mois	11 ^e mois	12 ^e mois	01 ^e mois	02 ^e mois
Identifier le contexte de réalisation et les orientations ministérielles									
Élaborer la problématique et les enjeux en transport									
Présenter la stratégie de communication									
Préciser la structure organisationnelle									
Décrire le processus d'élaboration du plan de transport et l'échéancier									
Décrire les activités à réaliser et la nature des expertises requises									
Étape 3 : Préparer un mémoire pour le Comité de direction									
1994-1995	06 ^e mois	07 ^e mois	08 ^e mois	09 ^e mois	10 ^e mois	11 ^e mois	12 ^e mois	01 ^e mois	02 ^e mois
Préparer le mémoire autorisant l'élaboration du plan de transport et approuvant le programme de travail									

N.B. La consultation du milieu prévue en octobre et en novembre, en vue de l'établissement du programme de travail est reportée à plus tard. L'échéance des activités sera révisée dès que la période de cette consultation sera connue.

DESCRIPTION DE LA DÉMARCHE ÉTABLISSEMENT D'UN PROGRAMME DE TRAVAIL PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS

OBJECTIFS :

Recueillir les informations et les données du milieu justifiant la nécessité d'un plan de transport;

compléter et approfondir davantage notre connaissance du territoire;

mieux cibler la portée du plan de transport en ce qui a trait à la problématique de même que les enjeux de la région;

mieux orienter la stratégie de communication.

INTERVENANTS :

Les principaux intervenants concernés par la problématique des transports de la région et par les grands enjeux qui découlent des besoins de déplacements des personnes et des marchandises seront rencontrés, notamment :

- les principaux acteurs du secteur public dont les actions ont une incidence sur le transport en relation avec l'aménagement du territoire : les MRC, les municipalités;
- les principaux acteurs impliqués dans le transport terrestre des personnes : la CITF, la RITCCM, l'OMIT de Drummondville, le ministère de l'Éducation, les intervenants au niveau du transport scolaire, adapté, intrarégional et transrégional;
- les responsables gouvernementaux dont les actions ont une incidence sur le transport en relation avec l'aménagement du territoire, l'environnement, le développement économique et la sécurité : la CAR au sein de laquelle siègent tous les ministères impliqués dans la région;
- les principaux acteurs concernés par le développement économique et récréotouristique de la région : les papetières, les autorités portuaires de Trois-Rivières et de Bécancour, les compagnies ferroviaires, Hydro-Québec et le CRD;

Il est à noter que le CRD a consulté, au cours de l'automne, plus d'une centaine d'organismes oeuvrant dans différents domaines, en vue d'élaborer son plan stratégique de développement qui sera soumis lors de la prochaine

réunion de la CAR. La démarche avec le CRD consistera à s'informer des enjeux et des orientations retenus dans leur plan stratégique et à recueillir des informations sur des points particuliers afin d'avoir une bonne connaissance des préoccupations dont leur ont fait part les intervenants, lors de leur consultation menée dans le cadre de l'élaboration de leur plan stratégique. Suite à la rencontre avec le CRD, le Comité technique peut recommander d'élargir la consultation à d'autres intervenants tels que Parc Canada, les acteurs de croisières en bateau, l'association des pourvoyeurs, l'association touristique régionale, les compagnies de transport aérien actives dans le secteur récréo-touristique, l'Union des producteurs agricoles, les chambres de commerce, les commissaires industriels, les corporations de développement économique, etc.;

- les responsables gouvernementaux dans le dossier relativement au désenclavement des communautés isolées : le Groupe de travail sur l'entretien du réseau routier, dirigé par le ministère des Transports, a soumis son rapport, et les recommandations qu'il contient seront prises en compte; le Groupe de travail sur la réfection du réseau routier, dirigé par le Secrétariat aux affaires autochtones et au sein duquel siège notamment le ministère des Affaires indiennes, sera consulté puisque le ministère des Transports n'y a pas participé.

DÉROULEMENT DES RENCONTRES :

Préalablement aux rencontres avec le milieu, une réunion interne de formation est prévue à l'intention du Comité technique, afin d'en arriver à une vue d'ensemble de la problématique des transports de la région. Une invitation à y participer est également lancée aux membres du Comité directeur. Plusieurs spécialistes du Ministère viendront faire le point sur différents aspects de la problématique des transports de la région tels que :

- le transport des personnes et ses volets transport en commun, scolaire, adapté, transrégional et intrarégional;
- le transport des marchandises et ses volets routier, aérien, ferroviaire, maritime;
- l'aménagement du territoire et la révision des schémas d'aménagement du territoire;
- le développement régional et le plan stratégique de développement du CRD de Mauricie-Bois-Francs;
- les enquêtes origines-destinations, les relevés de circulation disponibles sur le territoire d'étude et, si nécessaire la modélisation;

- la gestion des corridors routiers;
- le dossier de désenclavement de la municipalité de Parent et des communautés amérindiennes;
- l'évolution démographique;
- les activités économiques de la région;
- etc.

Puis, des rencontres de nature technique auront lieu avec des fonctionnaires ou des gestionnaires à l'emploi des intervenants identifiés. Elles se tiendront en groupe ou individuellement selon les zones d'influence et le champ d'activités des intervenants, au rythme de deux séances par semaine (voir le calendrier ci-joint).

Un représentant de la Direction de Mauricie-Bois-Francs, membre du Comité directeur ou du Comité technique, sera l'hôte de chacune d'entre elles, appuyé par le Comité technique. À la suite de chaque rencontre, un rapport sera rédigé, faisant état des discussions.

Une lettre du Directeur de Mauricie-Bois-Francs sera adressée aux préfets, aux maires, aux présidents ou aux directeurs régionaux leur demandant de désigner un spécialiste susceptible de nous fournir des informations et des données nous permettant de compléter et d'approfondir davantage notre connaissance de la région, ce afin de mieux cibler la portée du plan et de guider la stratégie de communication à privilégier. Un ordre du jour et un document d'information précisant les objectifs de la rencontre et la démarche du plan seront joints à cette lettre. Afin d'aider les différents intervenants à se préparer à la rencontre, ce document proposera également divers sujets accompagnés chacun, d'une série de questions sur lesquelles ils pourront exprimer leur point de vue.

Lors des rencontres de groupe, le Directeur ou son représentant souhaitera la bienvenue aux participants, puis il précisera les objectifs de la rencontre et exposera la démarche du plan de transport. La parole sera ensuite donnée aux participants, selon un ordre du jour établi. Le Directeur ou son représentant clôturera les exposés en présentant un bilan de la rencontre pour que tout le monde comprenne bien les positions qui auront été exprimées.

Les documents qui serviront de support aux rencontres de groupe sont :

- une carte de la zone d'étude avec les limites des MRC et des municipalités;
- une carte présentant l'ensemble des équipements et des infrastructures de transport de la région;

- une carte schématique de la démarche identifiant les grandes phases (voir modèle à la page 30).

Les rencontres individuelles se dérouleront sensiblement de la même manière que les rencontres de groupe, à savoir : présentation des objectifs de la rencontre et de la démarche du plan de transport par le représentant de la Direction de Mauricie-Bois-Francs, échange avec le porte-parole lors de laquelle il exprimera le point de vue de son organisme.

À la fin de la consultation, une lettre de remerciements du Directeur de la Mauricie-Bois-Francs sera transmise aux préfets, aux maires, aux présidents ou aux directeurs régionaux.

**CALENDRIER DES RENCONTRES AVEC LE MILIEU
EN VUE D'ÉTABLIR UN PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS**

IDENTIFICATION DES RENCONTRES ET DES ACTEURS	RENCONTRE GROUPE (G)/ INDIVI- DUELLE (I)	DATE ET LIEU DE LA RENCONTRE	REPRÉSENTANTS DU MINISTÈRE
Réunion de formation à l'interne	G	13 septembre Québec	Comité technique avec invitation au Comité directeur
Le CRD	I	mercredi à déterminer Trois-Rivières	Un représentant de la Direction territoriale et un membre du Comité technique, notamment : - Benoît Bouchard - Daniel Fillion - Andrée Henri - André Morin
La CAR	I	jeudi à déterminer Trois-Rivières	Directeur de la région et un ou deux membres du Comité technique, notamment : - Benoît Bouchard - Daniel Fillion - Andrée Henri - André Morin
MRC du Centre-de-la Mauricie, de Mékinac, du Haut-Saint-Maurice et des municipalités qui les composent	G	mercredi à déterminer La Tuque	Directeur de la région et Comité technique
MRC de l'Érable, d'Arthabaska, de Drummond et des municipalités qui les composent	G	jeudi à déterminer Victoriaville	Directeur de la région et Comité technique

**CALENDRIER DES RENCONTRES AVEC LE MILIEU
EN VUE D'ÉTABLIR UN PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS**

IDENTIFICATION DES RENCONTRES ET DES ACTEURS	RENCONTRE GROUPE (G)/ INDIVI- DUELLE (I)	DATE ET LIEU DE LA RENCONTRE	REPRÉSENTANTS DU MINISTÈRE
MRC de Maskinongé, de Bécancour, de Nicolet-Yamaska, du Centre-de-la Mauricie, de Francheville et des municipalités qui les composent	G	mercredi à déterminer Trois-Rivières	Directeur de la région et Comité technique
Les autorités organisatrices de transport en commun telles que la CITE, la RITCCM et l'OMIT de Drummondville	G	jeudi à déterminer Trois-Rivières (à confirmer par Pierre Gignac et Sylvain Lapointe)	Un représentant de la Direction territoriale et un ou deux membres du Comité technique, notamment : - Sylvain Lapointe - Pierre Lord - Andrée Henri
Les autorités portuaires de Trois-Rivières et de Bécancour	I	mercredi à déterminer	Un représentant de la Direction territoriale et un membre du Comité technique, notamment : - Ralph Plourde - Serge Léveillé - Andrée Henri
Le Ministère de l'Éducation, sa Direction régionale	I	jeudi à déterminer Trois-Rivières	Un représentant de la Direction territoriale et un membre du Comité technique, notamment : - Sylvain Lapointe

**CALENDRIER DES RENCONTRES AVEC LE MILIEU
EN VUE D'ÉTABLIR UN PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS**

IDENTIFICATION DES RENCONTRES ET DES ACTEURS	RENCONTRE GROUPE (G)/ INDIVI- DUELLE (I)	DATE ET LIEU DE LA RENCONTRE	REPRÉSENTANTS DU MINISTÈRE
Hydro-Québec	I	mercredi à déterminer	Un représentant de la Direction territoriale et un membre du Comité technique, notamment : - Ralph Plourde
Les onze sociétés offrant un service de transport adapté aux personnes handicapées	G	jeudi à déterminer Trois-Rivières (à confirmer par Pierre Gignac et Sylvain Lapointe)	Un représentant de la Direction territoriale et un ou deux membres du Comité technique
Groupe de travail sur la réfection du réseau routier, pilote par le Secrétariat aux affaires autochtones concernant le désenclavement des communautés isolées	I	mercredi à déterminer	Un représentant de la Direction territoriale et un membre du Comité technique, notamment : - André Morin - Ralph Plourde
Les compagnies d'autocar : Orléans Express, la Compagnie d'autobus de Drummondville, la Compagnie d'autobus A. Messier, les Autobus Bois- Francs enrg., Lévesques Minibus enrg.	G	jeudi à déterminer Trois-Rivières (à confirmer par Pierre Gignac et Sylvain Lapointe)	Directeur de la région et Comité technique, notamment : - Sylvain Lapointe

**CALENDRIER DES RENCONTRES AVEC LE MILIEU
EN VUE D'ÉTABLIR UN PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS**

IDENTIFICATION DES RENCONTRES ET DES ACTEURS	RENCONTRE GROUPE (G)/ INDIVI- DUELLE (I)	DATE ET LIEU DE LA RENCONTRE	REPRÉSENTANTS DU MINISTÈRE
Les compagnies ferroviaires CN, CP et Via Rail	I	si nécessaire	Un représentant de la Direction territoriale et un membre du Comité technique, notamment : - Ralph Plourde
Les papetières : - Kruger à Trois-Rivières - Cartons Saint-Laurent à La Tuque - Stone- Consolidated : les divisions à Shawinigan, Grand-Mère, Trois-Rivières - Cascades : les divisions à Cap-de-la- Madeleine, Drummonville et Kindsey Fall - TRIPAP Inc. à Trois- Rivières	I	coordonner les rencontres individuelles avec celles de groupe en région	Un représentant de la Direction territoriale et un membre du Comité technique, notamment : - Ralph Plourde - Andrée Henri
Autres intervenants à consulter suite à la rencontre avec le CRD	I	entre les 29 et 30 novembre	Un représentant de la Direction territoriale et un membre du Comité technique

BESOINS EN RESSOURCES HUMAINES ET MATÉRIELLES REQUISES POUR L'ÉLABORATION D'UN PROGRAMME DE TRAVAIL

RESSOURCES HUMAINES :

Un agent de recherche en communication et d'un service de secrétariat dont les principales tâches seront de :

- siéger au Comité technique;
- dresser la liste des intervenants;
- préparer et faire les envois;
- gérer les documents émanant des intervenants (accusé de réception, classement, etc.);
- faire le compte rendu des rencontres et compiler les informations selon une grille d'analyse;
- répondre aux demandes d'information des intervenants;
- voir à l'organisation matérielle des rencontres (réservation de salle, accueil, etc.);
- réaliser toute autre tâche liée à la consultation avec le milieu.

Un agent de recherche en aménagement du territoire qui se verra attribuer les tâches suivantes :

- siéger au Comité technique;
- contribuer à la réalisation d'études et de recherches nécessaires à l'établissement du programme de travail;
- agir comme représentant de la Direction de la Mauricie-Bois-Francs, lors des rencontres de groupe ou individuelles.

RESSOURCES MATÉRIELLES :

Documents à réaliser servant de support aux rencontres :

- une carte de la zone d'étude avec les limites des MRC et des municipalités;
- une carte présentant l'ensemble des équipements et des infrastructures de transport de la région;
- une carte schématique de la démarche identifiant les grandes phases.

Il serait souhaitable que les cartes soient faites à l'aide de techniques informatisées.

Trois-Rivières, le

Monsieur ou Madame (préfet, maire, président, directeur),

Nous vivons une période marquée par des changements socio-économiques importants qui a amené le ministère des Transports à repenser son mode d'intervention dans un double but : se rapprocher de ses clientèles ainsi que mieux choisir et prioriser ses interventions. Le Ministère s'est ainsi donné comme objectif de développer une vision globale des problématiques de transport, tant au niveau provincial que régional. Or, l'atteinte de cet objectif passe par la réalisation d'une série de plans de transport pour le Québec, les régions administratives et certaines agglomérations. Aussi, la Direction de Mauricie-Bois-Francis désire entreprendre les démarches pour doter la région d'un plan de transport intégré des personnes et des marchandises, adapté aux particularités de développement et d'aménagement du territoire de la région.

La Direction de Mauricie-Bois-Francis travaille actuellement à l'établissement d'un programme de travail qui précisera **la portée du plan de transport, la façon de le réaliser, les étapes à franchir et les échéances**. Je souhaiterais donc rencontrer, en octobre et en novembre, les spécialistes concernés par le sujet afin de recueillir des informations et des données sur l'état de la situation des transports dans la région et de connaître leurs préoccupations particulières en fonction de leur champ de compétence. À cette fin, nous prévoyons une série de rencontres individuelles ou par groupe d'intérêt au cours de l'automne. Ainsi pourrions-nous **compléter et approfondir notre connaissance de la région, mieux cibler la portée du plan de transport et identifier la meilleure façon d'associer le milieu à tout le processus**.

La participation de votre organisme est une condition indispensable au succès de la préparation du programme de travail et du plan de transport. Je suis persuadé que ce plan de transport constituera un outil important et dynamique qui aidera à soutenir et renforcer le développement de la Mauricie-Bois-Francis. C'est pourquoi je vous demande aujourd'hui de bien vouloir désigner un ou deux représentants pour une rencontre de groupe.

Date

Lieu

Nous joignons donc sous pli un ordre du jour précisant le déroulement de cette rencontre de même qu'un document d'information sur le plan de transport. Ce document contient notamment une série de sujets et de questions sur lesquels nous aimerions connaître votre point de vue. Nous serions également heureux d'aborder tout autre sujet jugé important, en regard de la problématique des transports de la région.

Vous trouverez également sous pli une confirmation de présence. Veuillez préciser si vous désirez présenter le point de vue de votre organisme ou même déposer un document lors de cette rencontre. Merci de nous retourner cette confirmation le plus rapidement possible.

En espérant avoir le plaisir de vous rencontrer, je vous prie d'agréer, monsieur ou madame (préfet, maire, président ou directeur) mes salutations distinguées.

Le directeur

Benoît Bouchard

p.j. Ordre du jour de la rencontre
 Confirmation de présence

Vers un plan de transport pour la région de Mauricie-Bois-Francs, le pourquoi et le comment

Trois-Rivières, le

Monsieur ou Madame (président, directeur),

Nous vivons une période marquée par des changements socio-économiques importants qui ont amené le ministère des Transports à repenser son mode d'intervention dans un double but : se rapprocher de ses clientèles ainsi que mieux choisir et prioriser ses interventions. Le Ministère s'est ainsi donné comme objectif de développer une vision globale des problématiques de transport, tant au niveau provincial que régional. Or, l'atteinte de cet objectif passe par la réalisation d'une série de plans de transport pour le Québec, les régions administratives et certaines agglomérations. Aussi, la Direction de Mauricie-Bois-Francs désire entreprendre les démarches pour doter la région d'un plan de transport intégré des personnes et des marchandises, adapté aux particularités de développement et d'aménagement du territoire de la région.

La Direction de Mauricie-Bois-Francs travaille actuellement à l'établissement d'un programme de travail qui précisera **la portée du plan de transport, la façon de le réaliser, les étapes à franchir et les échéances**. Je souhaiterais donc rencontrer, en octobre et en novembre, les spécialistes concernés par le sujet afin de recueillir des informations et des données sur l'état de la situation des transports dans la région et de connaître leurs préoccupations particulières en fonction de leur champ de compétence. À cette fin, nous prévoyons une série de rencontres individuelles ou par groupe d'intérêt au cours de l'automne. Ainsi pourrons-nous **compléter et approfondir notre connaissance de la région, mieux cibler la portée du plan de transport et identifier la meilleure façon d'associer le milieu à tout le processus**.

La participation de votre organisme est une condition indispensable au succès de la préparation du programme de travail et du plan de transport. Je suis persuadé que ce plan de transport constituera un outil important et dynamique qui aidera à soutenir et même renforcer le développement de la Mauricie-Bois-Francs. C'est pourquoi je vous demande aujourd'hui de bien vouloir désigner un ou deux représentants pour une rencontre individuelle.*

* À noter que dans le cas des compagnies papetières, cette dernière phrase serait formulée comme suit «C'est pourquoi je vous demande aujourd'hui de bien vouloir désigner un représentant de chacune de vos divisions dans la région pour une rencontre individuelle.»

Nous joignons donc sous pli un ordre du jour précisant le déroulement de cette rencontre de même qu'un document d'information sur le plan de transport. Ce document contient notamment une série de sujets et de questions sur lesquels nous aimerions connaître votre point de vue. Nous serions également heureux d'aborder tout autre sujet jugé important, en regard de la problématique des transports de la région.

Vous trouverez également sous pli une confirmation de présence. Dès que nous l'aurons reçue, nous entrerons en contact avec la ou les personnes que vous aurez désignées afin de convenir de la date et du lieu de la rencontre, au cours du mois d'octobre ou novembre. Nous vous serions reconnaissant de nous donner votre réponse dans les meilleurs délais.

En espérant avoir bientôt le plaisir de vous rencontrer, je vous prie d'agréer, monsieur ou madame (président, directeur), mes salutations distinguées.

Le directeur

Benoît Bouchard

p.j. Ordre du jour de la rencontre
 Confirmation de présence

Vers un plan de transport pour la région de Mauricie-Bois-Francs, le pourquoi et le comment

ORDRE DU JOUR
RENCONTRE DE GROUPE MRC ET MUNICIPALITÉS
ÉLABORATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS

1. Mot de bienvenue et présentation des objectifs de la rencontre par monsieur Benoît Bouchard, Directeur de Mauricie-Bois-Francis (13 h à 13 h 15).
2. Exposé sur la démarche du plan de transport par monsieur Daniel Fillion, Chef du service des inventaires et du plan de la Direction de Mauricie-Bois-Francis (13 h 15 à 13 h 45).
3. Période de questions sur la démarche du plan de transport (13 h 45 à 14 h 15).
3. Commentaires des MRC sur le document d'information *Vers un plan de transport pour la région de Mauricie-Bois-Francis, le pourquoi et le comment* (14 h 15 à 15 h 15).
4. Commentaires des municipalités sur le document d'information si nécessaire (15 h 15 à 15 h 45).
5. Pause café (15 h 45 à 16 h 15).
6. Bilan de la rencontre par monsieur Benoît Bouchard (16 h 15 à 16 h 30).

ORDRE DU JOUR
RENCONTRE DE GROUPE SUR LE TRANSPORT EN COMMUN
ÉLABORATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS

1. Mot de bienvenue, présentation des objectifs de la rencontre et exposé sur la démarche du plan de transport par monsieur Daniel Filion, Chef du service des inventaires et du plan de la Direction de Mauricie-Bois-Francis (13 h à 13 h 45).
2. Période de questions sur la démarche du plan de transport (13 h 45 à 14 h 15)
3. Commentaires des intervenants sur le document d'information *Vers un plan de transport pour la région de Mauricie-Bois-Francis, le pourquoi et le comment* (14 h 15 à 15 h 15).
4. Pause café (15 h 15 à 15 h 45).
5. Bilan de la rencontre par monsieur Daniel Filion (15 h 45 à 16 h).

ORDRE DU JOUR
RENCONTRE DE GROUPE SUR LE TRANSPORT ADAPTÉ
ÉLABORATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS

1. Mot de bienvenue, présentation des objectifs de la rencontre et exposé sur la démarche du plan de transport par monsieur Daniel Filion, Chef du service des inventaires et du plan de la Direction de Mauricie-Bois-Francis (13 h à 13 h 45).
2. Période de questions sur la démarche du plan de transport (13 h 45 à 14 h 15).
3. Commentaires des intervenants sur le document d'information *Vers un plan de transport pour la région de Mauricie-Bois-Francis, le pourquoi et le comment* (14 h 15 à 15 h 15).
4. Pause café (15 h 15 à 15 h 45).
5. Bilan de la rencontre par monsieur Daniel Filion (15 h 45 à 16 h).

ORDRE DU JOUR
RENCONTRE DE GROUPE SUR LE TRANSPORT PAR AUTOCAR
ÉLABORATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS

1. Mot de bienvenue, présentation des objectifs de la rencontre et exposé sur la démarche du plan de transport par monsieur Daniel Filion, Chef du service des inventaires et du plan de la Direction de Mauricie-Bois-Francis (13 h à 13 h 45).
2. Période de questions sur la démarche du plan de transport (13 h 45 à 14 h 15).
3. Commentaires des intervenants sur le document d'information *Vers un plan de transport pour la région de Mauricie-Bois-Francis, le pourquoi et le comment* (14 h 15 à 15 h 15).
4. Pause café (15 h 15 à 15 h 45).
5. Bilan de la rencontre par monsieur Daniel Filion (15 h 45 à 16 h).

ORDRE DU JOUR
RENCONTRE INDIVIDUELLE
ÉLABORATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL
LE PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS

1. Mot de bienvenue et présentation des objectifs de la rencontre par le représentant de la Direction de Mauricie-Bois-Francis.
2. Exposé sur la démarche du plan de transport par le représentant de la Direction de Mauricie-Bois-Francis.
3. Échange avec le porte-parole sur le document d'information *Vers un plan de transport pour la région de Mauricie-Bois-Francis, le pourquoi et le comment.*

**CONFIRMATION DE PRÉSENCE
RENCONTRE DE GROUPE
ÉLABORATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS**

Organisme

Nom :

Adresse :

Personnes désignées

Nom :

Fonction :

Numéro de téléphone :

Numéro de télécopieur :

Nom :

Fonction :

Numéro de téléphone :

Numéro de télécopieur :

Désirez-vous que l'on vous accorde un temps de parole pour présenter le point de vue de votre organisme en regard du document d'information *Vers un plan de transport pour la région de Mauricie-Bois-Francis, le pourquoi et le comment ?*

Désirez-vous déposer un document présentant le point de vue de votre organisme ?

Veuillez envoyer votre confirmation de présence à l'adresse suivante :

Monsieur Daniel Fillion
Secrétariat du plan de transport
Direction de Mauricie-Bois-Francis
Ministère des Transports
100, rue Laviolette
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5S9

Téléphone : (819) 371-6896

Télécopieur : (819) 371-6136

**CONFIRMATION DE PRÉSENCE
RENCONTRE INDIVIDUELLE
ÉLABORATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL
PLAN DE TRANSPORT DE MAURICIE-BOIS-FRANCS**

Organisme

Nom :

Adresse :

Personnes désignées

Nom :

Fonction :

Numéro, de téléphone :

Numéro de télécopieur :

Nom :

Fonction :

Numéro de téléphone :

Numéro de télécopieur :

Désirez-vous déposer un document présentant le point de vue de votre organisme en regard du document d'information *Vers un plan de transport pour la région de Mauricie-Bois-Francis, le pourquoi et le comment ?*

Veuillez envoyer votre confirmation de présence à l'adresse suivante :

Monsieur Daniel Filion
Secrétariat du plan de transport
Direction de Mauricie-Bois-Francis
Ministère des Transports
100, rue Laviolette
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5S9

Téléphone : (819) 371-6896

Télécopieur : (819) 371-6136

Trois-Rivières, le

Monsieur ou Madame (préfet, maire, président, directeur),

Au cours du mois de septembre, je vous informais de mon intention d'entreprendre des démarches pour doter la région de Mauricie-Bois-Francis d'un plan de transport intégré des personnes et des marchandises, adapté aux particularités de développement et d'aménagement du territoire de la région. Je sollicite alors votre collaboration de même que celle des intervenants du milieu concernés par le sujet, en vous demandant de désigner un spécialiste pour une rencontre de consultation en vue d'élaborer le programme de travail sur la façon de réaliser ce plan. Les réponses à cette invitation ont été nombreuses et au cours de l'automne, j'ai donc eu le plaisir de mener une série de rencontres individuelles et par groupe d'intérêt. J'ai pu ainsi recueillir les commentaires des spécialistes de la région sur l'état de la situation des transports et sur certains points de préoccupation particuliers en fonction de leur champ de compétence.

Votre participation est une condition indispensable au succès de la préparation du programme de travail et du plan de transport. Je tiens donc à vous remercier bien sincèrement d'avoir désigné votre représentant à une des rencontres de consultation. D'ici à quelques mois, je vous informerai de la façon dont le ministère des Transports entend procéder pour réaliser le plan de transport de la région de Mauricie-Bois-Francis. Croyez bien que nous tiendrons compte des points de vue exprimés lors de la consultation.

je vous prie d'agréer, monsieur, madame (préfet, maire, président, directeur), mes salutations distinguées.

Le directeur

Benoît Bouchard

VERS UN PLAN DE TRANSPORT
POUR LA RÉGION DE
MAURICIE-BOIS-FRANCS

LE POURQUOI ET LE COMMENT

DOCUMENT D'INFORMATION

Ministère des Transports du Québec

Septembre 1994

LA NÉCESSITÉ D'UN PLAN DE TRANSPORT

Les gouvernements et la société sont à l'heure des choix difficiles et complexes. Alors que les ressources financières sont de plus en plus limitées, les besoins concernant le maintien des acquis et le développement des systèmes et des modes de transport ne cessent de croître. Parallèlement, les exigences liées à l'équilibre environnemental se font de plus en plus grandes et la mondialisation des marchés exige un raffermissement des avantages compétitifs de la région.

Pour être en mesure d'exercer plus efficacement sa mission et de dégager les interventions les plus pertinentes pour la région, le ministère des Transports se propose de réaliser une série de plans de transport pour le Québec, les régions administratives et certaines agglomérations en vue de développer une vision globale et intégrée des problématiques de transport, tant au niveau provincial que régional. D'une part, la Direction de Mauricie-Bois-Francs désire entreprendre des démarches pour doter la région d'un plan de transport qui tienne compte des problématiques de transport particulières à la région en relation avec l'aménagement du territoire, le développement économique et l'environnement. D'autre part, l'analyse intégrée des systèmes et des infrastructures de transport des personnes et des marchandises visera à optimiser les ressources existantes et à assurer de meilleurs services de transport.

Le plan de transport est l'outil privilégié pour :

- dresser un portrait de la situation et déterminer les principaux éléments d'une vision d'avenir régionale en matière de transport des personnes et des marchandises en accord avec des orientations d'aménagement, de développement et de qualité de vie;
- identifier les moyens, les mesures et les stratégies d'action permettant une utilisation efficace et optimale des infrastructures et des équipements de transport existants;
- favoriser l'émergence de solutions novatrices;
- établir les priorités d'intervention à moyen et à long termes;
- associer le milieu dans les choix qui seront à faire dans la région.

Le plan de transport favorise donc la concertation avec les différents intervenants en transport, en aménagement du territoire et en développement régional. Une fois finalisé, il permettra au ministère des Transports de planifier ses actions de même que ses différents travaux et activités en fonction d'orientations et d'objectifs précis ainsi que de proposer à la région une position ministérielle. Il sera aussi suggéré comme cadre de référence à l'ensemble des intervenants de la région liés directement ou indirectement au secteur des transports.

Pour poser un diagnostic et établir des orientations dans une perspective globale, et pour en arriver à une vision intégrée et partagée par le plus grand nombre, les systèmes suivants seront considérés :

- le réseau routier et autoroutier;
- les réseaux et systèmes de transport terrestre des personnes;
- les infrastructures et équipements portuaires;
- les infrastructures et équipements aéroportuaires;
- les infrastructures et équipements ferroviaires.

Le plan de transport contiendra des informations concernant, notamment :

- des orientations en matière d'environnement, d'aménagement du territoire, de développement économique et de financement servant d'appui aux priorités et aux stratégies d'intervention à privilégier;
- la nature des interventions du Ministère prévues aux réseaux et aux systèmes de transport et les moyens de les réaliser.

Par sa portée, le plan de transport met en relief l'interaction entre le transport et les dimensions sociales, économiques et environnementales du milieu, dont la reconnaissance formelle constitue une condition essentielle à l'établissement du meilleur consensus possible et à la cohésion des actions des partenaires régionaux. Le plan de transport de la région Mauricie-Bois-Francs peut ainsi servir d'appui au développement harmonieux du territoire et constituer un outil efficace pour bâtir l'avenir de la région.

LE TERRITOIRE D'ÉTUDE

La Direction de Mauricie-Bois-Francs a été créée récemment à la suite d'une réorganisation majeure des activités du ministère des Transports. Son mandat consiste, entre autres, à encadrer l'action du Ministère sur une base territoriale afin de le rapprocher de ses clientèles et de mieux adapter ses interventions aux particularités de la région.

La Direction de Mauricie-Bois-Francs correspond à la région administrative de Mauricie-Bois-Francs (04) reconnue par le gouvernement du Québec. Elle couvre donc un territoire d'appartenance largement connu et constitue, par le fait même, une base particulièrement appropriée pour l'élaboration du plan de transport.

L'ÉTABLISSEMENT D'UN PROGRAMME DE TRAVAIL

La Direction de Mauricie-Bois-Francs est à la recherche d'information et de données en vue de réaliser un programme de travail menant à l'établissement du plan de transport. Ce programme de travail précisera notamment le contexte de planification, la portée du plan de transport, la façon de le réaliser, les étapes à franchir et les échéances. Il identifiera en outre les actions visant à associer le milieu à la démarche du plan de transport.

La Direction de Mauricie-Bois-Francs sollicite la collaboration de ses partenaires gouvernementaux ainsi que celle du milieu, principalement les municipalités, les municipalités régionales de comté, les organismes de transport de même que d'autres organismes spécialisés qui planifient, financent, gèrent, opèrent des services de transport ou s'y intéressent. Les informations et les données recueillies lui permettront de compléter et d'approfondir davantage ses connaissances de la région, de mieux cibler la portée du plan et d'identifier la meilleure façon d'associer le milieu à tout le processus.

L'ÉLABORATION D'UN PLAN DE TRANSPORT

L'élaboration du plan de transport comporte trois grandes phases.

PHASE 1 : L'élaboration de la problématique des transports de la région qui comprendra un diagnostic à partir d'un portrait de la situation actuelle et prévisible des transports, des grands enjeux et des défis ainsi que des orientations en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, d'environnement et de financement.

PHASE 2 : L'identification des scénarios d'interventions conduira au choix d'un scénario préférentiel qui concordera le mieux avec la problématique des transports; chaque scénario comportera un ensemble de projets, de mesures, de politiques et de programmes représentant une solution globale à la problématique des transports de la région.

PHASE 3 : L'adoption du plan de transport qui décrira les projets, les mesures, les politiques et les programmes du Ministère pour les années à venir et qui précisera les priorités, les modalités et le calendrier de réalisation.

Tout au long de la démarche d'élaboration du plan de transport, la Direction de Mauricie-Bois-Francs prévoit d'associer le milieu selon des modalités qui sont à définir.

**VERS UN PLAN DE TRANSPORT
DE MAURICIE-BOIS-FRANCS**

ÉTABLISSEMENT DU PROGRAMME DE TRAVAIL	ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT		
PHASE PRÉLIMINAIRE PRÉCISIONS SUR LE CONTEXTE DE PLANIFICATION LA PORTÉE DU PLAN LA FAÇON DE LE RÉALISER LES ÉTAPES À FRANCHIR LES ÉCHÉANCES	PHASE 1 ÉLABORATION DE LA PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS (diagnostic, enjeux, défis et orientations)	PHASE 2 IDENTIFICATION DES SCÉNARIOS D'INTERVENTION ET CHOIX DU SCÉNARIO PRÉFÉRENTIEL	PHASE 3 ADOPTION DU PLAN DE TRANSPORT (projets, mesures, politiques et programmes)
6 MOIS (octobre 1994 à mars 1995)	24 MOIS (avril 1995 à avril 1997)		
INFORMATION ET CONSULTATION DU MILIEU			

COMMENT VOUS PRÉPARER

Voici différents sujets de discussion susceptibles d'être abordés au cours de la phase préliminaire, lors des rencontres en vue de l'établissement d'un programme de travail du plan de transport de Mauricie-Bois-Francs. Chaque sujet comporte une série de questions. La Direction de Mauricie-Bois-Francs aimerait connaître votre point de vue sur les sujets qui concernent votre champ de compétence. La liste qui suit n'est pas exhaustive, elle sert plutôt à mieux orienter les échanges qui auront lieu au moment prévu à l'ordre du jour de la rencontre à laquelle vous êtes convié. Tout autre élément que vous jugez important en regard de la problématique des transports de la région de Mauricie-Bois-Francs pourra être abordé.

PLAN DE TRANSPORT

Avez-vous des commentaires à formuler concernant la démarche du ministère des Transports qui vise à doter la région d'un plan de transport ?

Quel intérêt le plan de transport représente-t-il pour votre organisme ?

Comment voyez-vous votre implication dans le cadre de la démarche du plan de transport ?

Comment voyez-vous le lien entre la démarche du plan de transport et les autres démarches de planification qui ont cours actuellement dans la région et qui font appel à la fonction transport ? Par exemple, celle qui consiste à la révision des schémas d'aménagement par les MRC, celle menant à la conclusion d'une entente cadre entre le Conseil régional de développement de Mauricie-Bois-Francs et le gouvernement du Québec, etc.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Quels sont les grands enjeux de la région en termes d'aménagement du territoire ?

Comment voyez-vous le lien entre transport et aménagement du territoire ?

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Quels sont les grands enjeux économiques de la région ?

Comment le transport peut-il être un soutien important au développement économique de votre entreprise et de la région ?

Possédez-vous ou pouvez-vous identifier des données, des informations et des études concernant :

- l'évolution des activités économiques de votre entreprise et de la région;
- le lien entre le transport et le développement économique de votre entreprise et de la région;
- les coûts de transport des marchandises;
- l'approvisionnement et les marchés;
- les modes de transport utilisés par type d'activité économique;
- les facteurs de localisation des entreprises dans la région;
- etc. ?

DÉVELOPPEMENT RÉCRÉO-TOURISTIQUE

Quelle est l'importance du secteur récréo-touristique dans l'économie régionale ?

Situez la vocation récréo-touristique et les objectifs poursuivis à court et à moyen termes de la région en précisant comment le transport peut contribuer à les atteindre.

Possédez-vous ou pouvez-vous identifier des données, des informations et des études concernant :

- l'évolution des activités récréo-touristiques de la région;
- l'accès aux centres récréo-touristiques;
- etc. ?

TRANSPORT ET QUALITÉ DE VIE (ENVIRONNEMENT)

Quels sont les grands enjeux environnementaux de la région et leur lien avec le transport et l'aménagement du territoire ?

Comment le transport affecte-t-il la qualité de vie des résidents de la région ?

Possédez-vous ou pouvez-vous identifier des données, des informations et des études concernant :

- l'arrêt du flottage du bois et ses impacts sur l'environnement;
- la pollution liée au transport;
- la protection des ressources naturelles et biologiques;
- etc. ?

EFFICACITÉ DES RÉSEAUX ET SYSTÈMES DE TRANSPORT

Quels sont les attraits et les carences de la région en ce qui concerne les réseaux et les systèmes de transport ?

Comment qualifiez-vous les réseaux et les systèmes de transport en termes de desserte et de niveau de service pour répondre aux besoins actuels et prévisibles de déplacement des personnes et des marchandises ?

Possédez-vous ou pouvez-vous identifier des données, des informations et des études concernant :

- les enquêtes origines-destinations;
- les comptages de circulation;
- etc. ?

SÉCURITÉ EN TRANSPORT

Quelles sont vos préoccupations majeures à l'égard de la sécurité en matière de transport dans la région ?

Le transport lourd et le transport des matières dangereuses engendrent-ils des problèmes de sécurité dans la région ?

Les conflits entre les différents modes de transport sont-ils source d'insécurité ?

Possédez-vous ou pouvez-vous identifier des données, des informations et des études concernant la sécurité en matière de transport liée :

- au transport des matières premières;
- au transport des matières dangereuses;
- au transport des matières hors normes;
- aux zones à risque sur les réseaux de transport;
- etc. ?

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Comment évaluez-vous le rôle et l'importance du transport des marchandises sur le plan régional ?

Les réseaux et systèmes de transport actuels répondent-ils adéquatement aux besoins actuels et futurs de déplacement des marchandises de la région ?

Quelles sont les conséquences de la concurrence entre le camionnage et le chemin de fer ?

Comment entrevoyez-vous l'avenir des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) ?

Quelle est l'importance des ports de Trois-Rivières et de Bécancour dans l'économie régionale, provinciale et canadienne ?

La complémentarité entre les chaînes de transport eau-rail-route est-elle adéquate ?

Quels seront les impacts pour la région des phénomènes suivants :

- la rationalisation du réseau ferroviaire du CN et du CP et la disparition éventuelle des embranchements ferroviaires Senneterre-La Tuque et Chibougamau-Saint-Félicien;
- l'abandon du flottage du bois sur la Saint-Maurice;
- le redéploiement des activités forestières ?

Possédez-vous ou pouvez-vous identifier des données, des informations et des études concernant :

- l'apport économique et les biens transportés, par mode de transport;
- l'approvisionnement et les marchés pour les biens transportés, par mode de transport;
- l'évolution des différents modes de transport;
- la circulation des camions (enquêtes origines-destinations);
- les impacts sur le transport suite à l'abandon du flottage du bois sur la Saint-Maurice;
- etc. ?

TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

Les réseaux et les systèmes de transport collectif (en commun, scolaire, adapté, par autocar et ferroviaire) sont-ils adéquats en regard des besoins actuels et futurs de déplacement des personnes dans la région ?

Comment qualifiez-vous l'intégration des différents réseaux et systèmes de transport des personnes de la région ?

Comment entrevoyez-vous l'évolution du transport collectif et quelle est la perception du milieu face à son développement ?

Comment percevez-vous la relation entre l'aménagement du territoire et le transport collectif ?

Quels seront les impacts pour la région des phénomènes suivants :

- l'achalandage du transport en commun;
- la rationalisation des services ferroviaires et par autocar;
- l'évolution socio-démographique de la région ?

Possédez-vous des données, des informations et des études que vous pourriez mettre à notre disposition ayant trait :

- aux enquêtes origines-destinations;
- aux besoins des clientèles spécifiques du transport collectif (étudiants, travailleurs, personnes à mobilité réduite, personnes handicapées, personnes âgées, personnes à faible revenu);
- à l'état des services, par système de transport;
- etc. ?

AUTRES SUJETS

Identifiez d'autres aspects qui mériteraient d'être analysés dans le cadre du plan de transport de Mauricie-Bois-Francs.

Si vous désirez plus d'information, veuillez vous adresser à :

Monsieur Daniel Filion
Secrétariat du plan de transport
Direction de Mauricie-Bois-Francs
Ministère des Transports
100, rue Laviolette
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5S9

Téléphone : (819) 371-6896
Télécopieur : (819) 371-6136

CHAPITRE 4 ♦ DOCUMENTS DE FONCTION- NEMENT OU DE CONSULTATION

4.2 COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU SAGUENAY- LAC-SAINT-JEAN-CHIBOUGAMAU

Pour publication immédiate

DÉMARRAGE DU PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN-CHIBOUGAMAU

Québec, le 1994 - le ministre des Transport du Québec, M. Jacques Léonard annonce aujourd'hui le début des étapes préparatoires pour l'élaboration du plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau.

Ce plan de transport servira à guider les actions du Ministère pour répondre aux besoins futurs en matière de transport des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire couvert par les Directions du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Est et Lac Saint-Jean-Ouest-Chibougamau.

"Le Ministère, de préciser monsieur Léonard, entend se doter d'outils lui permettant de développer une vision globale des problématiques de transport, cela tant à l'échelle provinciale que régionale, pour mieux cibler et prioriser ses interventions, dans un cadre budgétaire de plus en plus limité". Il doit également tenir compte d'autres considérations incontournables: impératifs socio-économiques, vieillissement des infrastructures routières, nouvelles exigences en matières d'environnement, de sécurité et de qualité de vie.

Pour ce faire, dans un premier temps, il a établi ses priorités (choix stratégiques) pour les années à venir, à savoir:

- le maintien et la remise en état du patrimoine routier, des équipements et infrastructures de transport;
- le développement de l'intermodalité et l'intégration des modes et des systèmes de transport;
- le soutien au développement socio-économique du Québec.

De là, la nécessité de créer des plans de transport dans diverses régions du Québec, entre autres dans les agglomérations de Québec et Montréal, les régions de la Basse-Côte-Nord et de l'Outaouais, et maintenant du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau.

De concert avec le milieu

L'annonce marque aussi le début d'un processus de concertation avec les principaux intervenants du milieu en transport, en aménagement du territoire et en développement régional.

Le Ministère veut s'associer, entre autres, au Conseil régional de concertation et de développement (C.R.C.D.) et aux municipalités régionales de comtés (M.R.C.) lesquels poursuivent des démarches de planification de même nature actuellement.

L'implication du milieu, dès les premières étapes du processus d'élaboration du plan de transport, pourra conduire à une meilleure cohésion des interventions en matière de transport routier, ferroviaire, maritime, aérien, non-motorisé et collectif (transport en commun, adapté et scolaire).

Échéancier

Outre cette phase préliminaire qui consiste essentiellement à définir un cadre de fonctionnement et à réunir les ressources nécessaires, les étapes de réalisation d'un plan de transport sont les suivantes:

- élaboration de la problématique du transport des personnes et des marchandises dans la région (analyse de l'offre et de la demande en transport, aménagement du territoire, développement, sécurité);
- élaboration des orientations et des objectifs du plan;
- élaboration de la proposition ministérielle;
- scénarios d'interventions et proposition d'une version préliminaire du plan;
- consultation publique;
- version finale du plan;
- suivi et mise à jour du plan.

Précisons que ces étapes peuvent être complétées selon un échéancier approximatif de deux ans. Ainsi le Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau pourra bénéficier d'un plan de transport d'ici le printemps 1997.

Sources: Pierre-Judes Poulin
Attachée de presse
Cabinet du ministre
(418) 643-6980

Édith Tremblay
Conseillère en communications
Directions territoriales
(418) 695-7916

CHAPITRE 4 ♦ DOCUMENTS DEFONCTIONNE- MENT OU DE CONSULTATION

4.3 PRÉSENTATION FAITE À L'AQTR SUR LA DÉMARCHE D'UN PLAN DE TRANSPORT

PLANS DE TRANSPORT BILAN GLOBAL

☐ **CONTEXTE INITIAL**

- **Approche du Ministère**

- planification par projet
- cloisonnement par secteur et par mode
- planification du réseau routier basée sur le déplacement de véhicules plutôt que de personnes

- **Préoccupations accrues du Ministère**

- complémentarité des systèmes de transport
- interaction entre les transports et l'aménagement du territoire

PLANS DE TRANSPORT BILAN GLOBAL

- **Contexte budgétaire**
 - écart croissant entre les demandes du milieu et les ressources du Ministère
 - priorisation du maintien plutôt que du développement des infrastructures et équipements de transport
- **Concertation avec le milieu**
 - difficultés grandissantes du Ministère à justifier ses interventions et à évaluer les demandes du milieu, étant donné l'absence d'orientations à l'échelle d'une agglomération ou d'une région
 - élaboration à court terme des plans stratégiques régionaux et révision prochaine des schémas d'aménagement

PLANS DE TRANSPORT BILAN GLOBAL

- **Objectifs poursuivis et démarche retenue**
 - Développer des outils de planification (les plans de transport) en vue de permettre aux régions du Québec de prévoir et de prioriser des interventions pouvant répondre le plus adéquatement possible aux besoins de déplacements
 - Prendre en compte des considérations de développement économique, d'aménagement du territoire et d'environnement dans le processus décisionnel de planification
 - Développer une approche multimodale des transports selon une vision de complémentarité entre les modes

**MISSION DU
MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

**ASSURER, SUR L'ENSEMBLE DU
TERRITOIRE QUÉBÉCOIS, LA
CIRCULATION DES PERSONNES ET DES
MARCHANDISES PAR LE
DÉVELOPPEMENT, L'AMÉNAGEMENT ET
L'EXPLOITATION D'INFRASTRUCTURES
ET DE SYSTÈMES DE TRANSPORT**

ASSISES

RESSOURCES

HUMAINES

TECHNOLOGIQUES

FINANCIÈRES

PARTENAIRES

SECTEUR PUBLIC

(MINISTÈRES, ORGANISMES,

MUNICIPALITÉS)

SECTEUR PRIVÉ

(ASSOCIATIONS, ORGANISMES,

ENTREPRISES)

PRÉOCCUPATIONS

**LE DÉVELOPPEMENT SOCIO-
ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC**

**LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ DES
TRANSPORTS**

**LE RESPECT DE L'ÉQUILIBRE
ENVIRONNEMENTALE**

CHOIX STRATÉGIQUES

**LE MAINTIEN ET LA REMISE EN ÉTAT DU
PATRIMOINE ROUTIER ET DES ÉQUIPEMENTS
DE TRANSPORT**

**LE DÉVELOPPEMENT ET L'INTÉGRATION DES
MODES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT**

**LA GESTION HARMONIEUSE DU TRANSFERT
DU RÉSEAU LOCAL AUX MUNICIPALITÉS**

**LE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT SOCIO-
ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC**

**L'AMÉLIORATION DE NOS FAÇONS DE FAIRE
EN ACCORD AVEC LA "VISION"**

PLAN DE TRANSPORT

UN PLAN DE TRANSPORT EST L'OUTIL PRIVILÉGIÉ POUR PLANIFIER DE FAÇON INTÉGRÉE ET OPTIMALE LES SYSTÈMES ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES.

OBJECTIFS

IL DOIT:

DÉTERMINER LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'UNE VISION D'AVENIR RÉGIONALE EN MATIÈRE DE TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES QUI S'APPUIE SUR DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DE FINANCEMENT.

OBJECTIFS

IL DOIT:

**IDENTIFIER LES MOYENS, LES MESURES
ET LES STRATÉGIES D'ACTION
PERMETTANT UNE GESTION ET UNE
UTILISATION EFFICACES ET OPTIMALES
DES INFRASTRUCTURES ET
ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT
EXISTANTS.**

OBJECTIFS

IL DOIT:

FAVORISER L'ÉMERGENCE DE SOLUTIONS NOVATRICES SUSCEPTIBLES DE PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT, D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS ET D'ACCROÎTRE LA COMPÉTITIVITÉ ÉCOMONIQUE DE LA RÉGION.

OBJECTIFS

IL DOIT:

**HARMONISER ET METTRE LA PRIORITÉ
SUR LES INTERVENTIONS À MOYEN ET À
LONG TERMES, QU'IL S'AGISSE DE
MESURES, DE PROGRAMMES, DE
PROJETS**

OBJECTIFS

IL DOIT:

**FAVORISER LA CONCERTATION ENTRE
LES DIFFÉRENTS PARTENAIRES DU
MINISTÈRE.**

OBJECTIFS

LE PLAN DE TRANSPORT DOIT ÊTRE:

- UNE VISION D'AVENIR**
- UNE VISION INTÉGRÉE**
- UNE VISION RÉGIONALE**
- UNE VISION MULTIMODALE**
- UN EXERCICE TECHNIQUE RIGOUREUX**
- UN OUTIL DE CONCERTATION**
- UN OUTIL DE PRISE DE DÉCISION**

PRÉOCCUPATION MISES DE L'AVANT DANS LES DÉMARCHES EN COURS

- LE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**
- LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SÉCURITÉ**
- LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ**
- LES LIENS AVEC LES DÉMARCHES CONCURRENTES**
- L'IMPORTANCE DU CADRE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER**

PRÉOCCUPATION MISES DE L'AVANT DANS LES DÉMARCHES EN COURS

- LA GESTION DE LA DEMANDE**
- LA DISPONIBILITÉ DE DONNÉES FIABLES
ET RIGOUREUSES**
- LE DÉVELOPPEMENT D'OUTILS ET DE
MÉTHODES D'ANALYSE ADAPTÉS AUX
BESOINS DE CHAQUE RÉGION**

ÉTAPES D'ÉLABORATION D'UN PLAN DE TRANSPORT RÉGIONAL

ÉTAPE 1 PROGRAMME DE TRAVAIL	ÉTAPE 2 PROBLÉMATIQUE DE TRANSPORT ET ORIENTATIONS	ÉTAPE 3 SCÉNARIOS D'INTERVENTION	ÉTAPE 4 PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT	ÉTAPE 5 MISE EN OEUVRE ET SUIVI DU PLAN DE TRANSPORT
- Contexte de planification; - Portée du plan; - Inventaire des données; - Mode de fonctionnement; - Étapes d'élaboration; - Échéancier; - Façon d'associer le milieu.	- Analyses sectorielles; - Diagnostic global; - Enjeux; - Orientations.	- Élaboration des scénarios; - Identification des critères d'évaluation; - Évaluation des scénarios; - Choix du scénario préférentiel.	- Établissement des Priorités d'interventions (projets, mesures, politiques, programmes); - Partage des responsabilités;	- Réalisation des interventions; - Suivi et évaluation du plan de transport.
RELATIONS AVEC LE MILIEU				

CONTENU TECHNIQUE D'UN PLAN DE TRANSPORT

PROBLÉMATIQUE RÉGIONALE DES TRANSPORTS

1- Introduction

- 1-1 Contexte de réalisation
- 1-2 Contexte régional
- 1-3 Contexte budgétaire
- 1-4 Délimitation du territoire d'étude et des secteurs d'analyse

2- Situation actuelle et prévisible des transports

A. ANALYSE DU MILIEU : facteurs influençant les transports

- 2-1 Portrait géographique du territoire d'étude
- 2-2 Démographie
- 2-3 Aménagement du territoire
- 2-4 Développement régional
- 2-5 Activités économiques
- 2-6 Contexte environnemental

CONTENU TECHNIQUE D'UN PLAN DE TRANSPORT

PROBLÉMATIQUE RÉGIONALE DES TRANSPORTS

B. TRANSPORT DES PERSONNES

- 2-7 Automobile
- 2-8 Autocar
- 2-9 Train
- 2-10 Avion
- 2-11 Bateau ou traversier
- 2-12 Transport en commun
- 2-13 Taxi ou limousine
- 2-14 VTT, moto-neige, Vélo et déplacements à pied
- 2-15 Transport des élèves
- 2-16 Transport des personnes handicapées
- 2-17 Transport des personnes à mobilité réduite

CONTENU TECHNIQUE D'UN PLAN DE TRANSPORT

PROBLÉMATIQUE RÉGIONALE DES TRANSPORTS

C. TRANSPORT DES MARCHANDISES

2-18 Environnement économique

2-19 Camionnage

2-20 Ferroviaire

2-21 Maritime

2-22 Aérien

2-23 Intermodalité

D. SÉCURITÉ

E. PROTECTION DES CORRIDORS ROUTIERS

G. ADÉQUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN TRANSPORT

CONTENU TECHNIQUE D'UN PLAN DE TRANSPORT

PROBLÉMATIQUE RÉGIONALE DES TRANSPORTS

3- Diagnostic

- A. PRINCIPAUX PROBLÈMES, ENJEUX ET DÉFIS
- B. ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES ET
MINISTÉRIELLES
- C. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS RÉGIONAUX

SCÉNARIOS D'INTERVENTION ET PROPOSITION D'UN PLAN DE TRANSPORT

4- Scénarios d'intervention

- 4-1 Élaboration des scénarios préliminaires
- 4-2 Évaluation des scénarios
 - Méthodologie d'évaluation
 - Critères d'évaluation
 - Choix d'un scénario préférentiel

CONTENU TECHNIQUE D'UN PLAN DE TRANSPORT RÉGIONAL

SCÉNARIOS D'INTERVENTION ET PROPOSITION D'UN PLAN DE TRANSPORT

5- Proposition d'un plan de transport

5-1 Mesures, projets, programmes, politiques, études

5-2 Cadre institutionnel et financier

PLAN DE TRANSPORT

6- Contexte de réalisation

7- Synthèse des problèmes, enjeux et défis

**8- Orientations gouvernementales et
ministérielles**

9- Orientations et objectifs régionaux

**10- Description des mesures, projets,
programmes, politiques, études, etc.**

11- Cadre institutionnel et financier

12- Calendrier de réalisation et suivi

DIFFICULTÉS SUR LE PLAN MÉTHODOLOGIQUE

APPROCHE COMPLEXE DE PLANIFICATION

- NOUVELLE FAÇON DE PENSER (APPROCHE GLOBALE ET INTÉGRÉE DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES D'UNE RÉGION VS APPROCHE PAR PROJET, PAR MODE DE TRANSPORT ET BASÉE SUR LES DÉPLACEMENTS DES VÉHICULES)
- DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES EXPERTISES
- ANALYSES SECTORIELLES MULTIPLES
- ANALYSES (MODÈLES EMME/2) DE PRÉVISION DE LA DEMANDE
- LIENS ENTRE CES ANALYSES
- MANQUE DES DONNÉES
- ABSENCE DE BASE DOCUMENTAIRE ET CARTOGRAPHIQUE

CHAPITRE 5 ♦ DOCUMENTS DE FONCTIONNEMENT ADMINISTRATIF

5.1 LISTE DES MEMBRES DU COMITÉ DIRECTEUR DE MAURICIE-BOIS-FRANCS

PLAN DE TRANSPORT DE LA RÉGION MAURICIE-BOIS-FRANCS

COMITÉ DIRECTEUR PROVISOIRE

MEMBRE	ADRE- SSE	UNITÉ ADMINISTRATIVE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
M. Benoit Bouchard directeur Président	1 (4 ^e)	Direction de la Mauricie-Bois-Francis	(819) 371-6896	(819) 371-6136
Mme Christine Duby, chef	3 (5 ^e)	Service de l'encadrement des plans de transport	(514) 873-4600	(514) 873-4730
M. Daniel Filion, chef	1 (4 ^e)	Direction de la Mauricie-Bois-Francis Service des Inventaires et du Plan	(819) 371-6896	(819) 371-6136
M. Pierre Gignac, chef	2 (24 ^e)	Service des politiques et des programmes en transport public	(418) 643-3664	(418) 646-4904
Mme Andrée Henri coordonnatrice	3 (5 ^e)	Service de l'encadrement des plans de transport	(514) 864-3480	(514) 873-4730
M. Alain Labonté, chef	2 (23 ^e)	Service de la réglementation et des programmes en transport multimodal	(418) 643-0557	(418) 646-6196
M. Huan Nguyen, chef	4 (6 ^e)	Service du support technique	(418) 643-6750	(418) 644-9662
M. Claude Stevens, chef	2 (19 ^e)	Service du plan, des programmes et de l'allocation des ressources	(418) 643-9884	(418) 643-1269
M. Jean-François Stringer chef	1 (4 ^e)	Direction de la Mauricie-Bois-Francis Service des liaisons avec les partenaires et les usagers	(819) 371-6896	(819) 371-6136

1) Direction de la Mauricie-Bois-Francis
100, rue Laviolette
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5S9

3) 35, rue de Port-Royal Est
Montréal (Québec)
H3L 3T1

2) 700, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

4) 200, rue Dorchester Sud
Québec (Québec)
G1K 5Z1

POUR TOUT CHANGEMENT, VEUILLEZ COMMUNIQUER AVEC CAROLE HÉBERT AU : (514) 864-3474

CHAPITRE 5 ♦ DOCUMENTS DE FONCTIONNEMENT ADMINISTRATIF

5.2 LISTE DES MEMBRES DU COMITÉ TECHNIQUE DE MAURICIE-BOIS-FRANCS

PLAN DE TRANSPORT DE LA RÉGION MAURICIE-BOIS-FRANCS

COMITÉ TECHNIQUE

MEMBRE	ADRESSE	UNITÉ ADMINISTRATIVE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
M. Daniel Filion chef Président	1 (4 ^e)	Direction de la Mauricie-Bois-Francis Service des Inventaires et du Plan	(819) 371-6896	(819) 371-6136
Mme Andrée Henri Coordonnatrice	2 (5 ^e)	Service de l'encadrement des plans de transport	(514) 864-3480	(514) 873-4730
M. André Morin	3 (22 ^e)	Service de l'encadrement des plans de transport	(418) 644-3731	(418) 643-5783
M. Ralph Plourde	3 (23 ^e)	Service de la réglementation et des programmes en transport multimodal	(418) 643-0585	(418) 646-6196
M. Sylvain Lapointe	3 (24 ^e)	Service des politiques et des programmes du transport public	(418) 643-8347	(418) 646-4904
M. Pierre Lord	4 (6 ^e)	Service du support technique	(418) 644-5006	(418) 644-0266
M. Marcel Dugré	1 (4 ^e)	Direction de la Mauricie-Bois-Francis	(819) 371-6896	(819) 371-6136
Un agent de recherche et de planification socio-économique en aménagement du territoire *	1 (4 ^e)	Direction de la Mauricie-Bois-Francis	(819) 371-6896	(819) 371-6136
Un agent de recherche et de planification socio-économique en communication *	1 (4 ^e)	Direction de la Mauricie-Bois-Francis	(819) 371-6896	(819) 371-6136

1) Direction de la Mauricie-Bois-Francis
100, rue Laviolette
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5S9

3) 700, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

2) 35, rue de Port-Royal Est
Montréal (Québec)
H3L 3T1

4) 200, rue Dorchester Sud
Québec (Québec)
G1K 5Z1

* À identifier

POUR TOUT CHANGEMENT, VEUILLEZ COMMUNIQUER AVEC CAROLE HÉBERT AU : (514) 864-3474

CHAPITRE 5 ♦ DOCUMENTS DE FONCTIONNEMENT ADMINISTRATIF

5.3 COMPTE RENDU DE RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR ET DU COMITÉ TECHNIQUE (canevas)



Date DATE~

Endroit ENDROIT MAXIMUM 2 LIGNES~

Rédigé par RÉDIGÉ PAR~

Signature

Objet OBJET MAXIMUM 3 LIGNES OU Ln 3.28"~

But BUT MAXIMUM 6 LIGNES OU LN 4.31"~

Étaient
présents PRÉSENTS MAXIMUM 18 LIGNES OU Ln 7.78"~

Copie à COPIE MAXIMUM 10 LIGNES OU Ln 9.91"~

Objet ^C

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 081 312



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports